Kommunstyrelsen

Utdrag ur Sammanträdesprotokoll

Sammanträde med	Kommunstyrelsen
Sammanträdesdatum	Måndag den 3 oktober 2016
Plats och tid	Kommunstyrelsens sessionssal A 287
Sekreterare	Claes Danielsson

KS § 330 Dnr 2016/00849-1.3.2

Beslut – Föroordnande av tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och allmänt intresse för Nya Västerås Flygplats AB

Jenny Boström (L) och Anna Maria Romlid (V) deltar ej i beslutet

Beslut
Förslag till kommunfullmäktige:

1. Kommunfullmäktige förordnar Nya Västerås Flygplats AB uppgiften att utgöra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och allmänt intresse med skäl och enligt villkor som följer de krav som uppställs av EU-kommissionen i sitt beslut av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

2. Förordnandet gäller som längst till och med den 13 oktober 2026.

3. Kommunfullmäktige antar den officiella handlingen förordnande av tjänst av allmänt ekonomiskt och allmänt intresse för Nya Västerås Flygplats AB, daterad den 4 augusti 2016.

Reservation
Miljöpartiet inkommer med särskilt yttrande enligt följande:

"Miljöpartiets ståndpunkt i ämnet Västerås flygplatsbolag är, att det ska drivas på affärsmässig grund så snart det bara är möjligt. Vi har en bred politisk överenskommelse om att så ska ske senast år 2026.

Miljöpartiet står bakom den handlingsplan som kommunstyrelsen antagit, och som beskriver hur flygplatsen ska ta sig från ett underskott på 34 miljoner kronor år 2015 till ett maximalt underskott på 15 miljoner kronor år 2021.

Flygplatsen står i dag i ett dubbelt utmanande läge. Utöver de redan befintliga ekonomiska utmaningarna, har nu EU-kommissionen satt in en granskning av flygplatsen, detta kring otillåtet statsstöd. Enligt unionens regelverk är statsstöd till den så kallade ekonomiska verksamheten på en flygplast otillåtet. Undantag kan ges om regionen, utan flygplatsens närvaro, riskerar att isoleras från övriga EU. Det geografisk utsatta läget är alltså en förutsättning för att kunna ansöka om ett SGEI-förordnande.

Miljöpartiet är inte av den åsikten, att Västerås skulle riskera att isoleras från det övriga EU utan Västerås flygplats närvaro. Vi anser därför inte att det är möjligt att föra fram det som ett skäligt motiv till att få ett SGEI-förordnande. Vi tycker därmed att hela processen är märklig, även om motiven och skälen som anges i den aktuella ansökningen är ärliga och rör helt andra värden än just det geografiska, så saknar ansökningen just de motiv som efterfrågas för att ett SGEI-förordnande ska kunna ges.

Hur vi än resonerar kring flygplatsens vara eller icke vara, så landar vi i Miljöpartiet i grundfrågan – varför ska vi ha en flygplats? Vi som representerar Miljöpartiet har tyvärr inget svar på den frågan. Vår utgångspunkt är och förblir, att om vi nu ska ha en flygplats så ska den gå runt på egna medel och meriter.

Detta till trots, så har vi nu tolkat läget och framlagda fakta, som så, att ett SGEI-förordnande i det här läget är en förutsättning för att få arbetsro och egen rådighet över flygplatsens utveckling. Förordnandet är, utifrån att vi nu får igenom det, också en förutsättning för oss att kunna genomföra den handlings¬plan som vi satt upp och ställer oss bakom. Mot den bakgrunden stödjer vi ett SGEI-förordnande. Vi anser dock, att det enda ärliga motiv som finns, till varför Västerås kommun ska driva en flygplats, är den kommunala prestigen och statusen som vissa anser kommer med en egen flygplats."

Ärendebeskrivning

Nya Västerås Flygplats AB är ett helägt kommunalt bolag som bedriver flygplatsverksamhet i Västerås. Bolaget erhåller offentlig finansiering för delar av sin verksamhet. Finansieringen täcker kostnader för att hålla flyg-platsen öppen och tillgänglig för att erbjuda möjlighet för trafikering av skolflyg, ambulansflyg, militärflyg och annat samhällsnyttigt flyg samt privatflyg och flygmuseet.

En EU-rättslig regelreformering har fått konsekvenser för den fortsatta offentliga finansieringen av flygplatsen. För den fortsatta finansieringen behöver Västerås stad förhålla sig till de EU-rättsliga statsstödsreglerna och de särskilda besluten som gäller stöd till flygplatser.
Sammanfattningsvis betyder reglerna att det ekonomiska stöd som flyg-platsen erhåller fortsatt kan ges utan förhandsanmälan och godkännande från EU-kommissionen för de delar som avser så kallad icke-ekonomisk verk¬sam¬het. För det fall stödet täcker eller kan komma att täcka delar av den ekonomiska verksamheten, kan stödet ges om det finns ett så kallat SGEI-förordnande.

Även regeringen, och i dess förlängning Transportstyrelsen, ställer krav på formellt antagna SGEI-förordnanden (uttryckt som ett politiskt beslut som pekar ut

flygplatsen som tillhandahållande av en allmännyttig tjänst) för att flygplatser ska kunna erhålla statliga bidrag genom länsplaneförordningarna samt förordningen om statsbidrag till icke statliga flygplatser.
Beslutet att anta ett förordnande att tillhandahålla en tjänst (SGEI-förordnan¬de) är enligt kommunallagen förbehållet kommunfullmäktige.

I samband med beslutet om förordnandet beskrivs flygplatsens betydelse för Västerås tillgänglighet- och, utveckling (lokalt samt regionalt) för näringsliv, allmänhet, allmännytta och turism. Även det att flygplatsen tillgodoser sär¬skilda behov i fråga om flygutbildning, räddningstjänst och militär. För stad¬ens del fyller flygplatsen en viktig funktion som en del i helhetslösning¬en för en stad och region i stark utveckling.

Stadsledningskontoret har till kommunstyrelsen lämnat följande förslag till beslut:

1. Kommunfullmäktige förordnar Nya Västerås Flygplats AB uppgiften att utgöra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och allmänt intresse med skäl och enligt villkor som följer de krav som uppställs av EU-kommissionen i sitt beslut av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

2. Förordnandet gäller som längst till och med den 13 oktober 2026.

3. Kommunfullmäktige antar den officiella handlingen förordnande av tjänst av allmänt ekonomiskt och allmänt intresse för Nya Västerås Flygplats AB, daterad den 4 augusti 2016.

Yrkanden
Magnus Edström (MP), Amanda Agestav (KD) och Elisabeth Unell (M) yrkar bifall till stadsledningskontorets förslag.

Rätt utdraget intygar
Claes Danielsson

Datum
2016-09-07

Diarienr
KS 2016/00849- 1.3.2

Stadsledningskontoret
Oscar Arnell
Epost: oscar.arnell@vasteras.se

Kopia till
Nya Västerås Flygplats AB

Kommunstyrelsen

Förordnande av tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och allmänt intresse för Nya Västerås Flygplats AB

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige förordnar Nya Västerås Flygplats AB uppgiften att utgöra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och allmänt intresse med skäl och enligt villkor som följer de krav som uppställs av EU-kommissionen i sitt beslut av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

Förordnandet gäller som längst till och med den 13 oktober 2026.

Kommunfullmäktige antar den officiella handlingen förordnande av tjänst av allmänt ekonomiskt och allmänt intresse för Nya Västerås Flygplats AB, daterad den 4 augusti 2016.

Sammanfattning

Nya Västerås Flygplats AB är ett helägt kommunalt bolag som bedriver flygplatsverksamhet i Västerås. Bolaget erhåller offentlig finansiering för delar av sin verksamhet. Finansieringen täcker kostnader för att hålla flygplatsen öppen och tillgänglig samt för att erbjuda möjlighet för trafikering av skolflyg, ambulansflyg, militärflyg och annat samhällsnyttigt flyg samt privatflyg och flygmuseet.

En EU-rättslig regelreformering har fått konsekvenser för den fortsatta offentliga finansieringen av flygplatsen. För den fortsatta finansieringen behöver Västerås stad förhålla sig till de EU-rättsliga statsstödsreglerna och de särskilda besluten som gäller stöd till flygplatser.

Sammanfattningsvis betyder reglerna att det ekonomiska stöd som flygplatsen erhåller fortsatt kan ges utan förhandsanmälan och godkännande från EU-kommissionen för de delar som avser så kallad icke-ekonomisk verksamhet. För det fall stödet täcker eller kan komma att täcka delar av den ekonomiska verksamheten, kan stödet ges om det finns ett så kallat SGEI-förordnande, flygplatsens årliga passagerarantal understiger 200 000 samt villkoren i övrigt i EU-kommissionens särskilda beslut är uppfyllda.

Även regeringen, och i dess förlängning Transportstyrelsen, ställer krav på formellt antagna SGEI-förordnanden (uttryckt som ett politiskt beslut som

pekar ut flygplatsen som tillhandahållande av en allmännyttig tjänst) för att flygplatser ska kunna erhålla statliga bidrag genom länsplaneförordningarna samt förordningen om statsbidrag till icke statliga flygplatser.

Beslutet att anta ett förordnande att tillhandahålla en tjänst (SGEI-förordnande) är enligt kommunallagen förbehållet kommunfullmäktige.

I samband med beslutet om förordnandet beskrivs flygplatsens betydelse för Västerås tillgänglighet- och, utveckling (lokalt samt regionalt) för näringsliv, allmänhet, allmännytta och turism. Även det att flygplatsen tillgodoser särskilda behov i fråga om flygutbildning, räddningstjänst och militär. För stadens del fyller flygplatsen en viktig funktion som en del i helhetslösningen för en stad och region i stark utveckling.

Beslutsmotivering

Nya Västerås Flygplats AB är ett helägt (via koncernbolaget Västerås Stadshus AB) kommunalt bolag som bedriver flygplatsverksamhet i Västerås. Bolaget erhåller offentlig finansiering från Västerås stad. Finansieringen täcker kostnader för att hålla flygplatsen öppen och tillgänglig samt för att erbjuda möjlighet för trafikering av skolflyg, ambulansflyg, militärflyg och annat samhällsnyttigt flyg samt privatflyg och flygmuseet.

Kommunstyrelsen beslutade i mars 2016 om en särskild handlingsplan för bolaget. Målsättningen för handlingsplanen är att minska stadens kostnader samt öka tillgängligheten via flyg till- och från Västerås för både gods- och persontransporter. I ärendet redovisas viktiga ekonomiska och verksamhetsmässiga utgångspunkter för flygverksamheten samt stadens åtaganden som ägare. Handlingsplanen, exklusive bilagor, återfinns som en bilaga till denna tjänsteskrivelse.

En EU-rättslig regelreformering har fått konsekvenser för den fortsatta offentliga finansieringen av flygplatsen. För den fortsatta finansieringen behöver Västerås stad förhålla sig till de EU-rättsliga statsstödsreglerna och de särskilda besluten som gäller stöd till flygplatser.

EU-rättsliga utgångspunkter

För att principerna om Europeiska unionens inre marknad ska kunna fungera finns särskilda regler om statligt stöd. Syftet med reglerna är att se till att konkurrensen på EU:s inre marknad inte snedvrids.

Statsstöd regleras primärt i fördraget om EU:s funktionssätt (EUF-fördraget), artiklarna 107-109. Sverige har implementerat statsstödsreglerna genom lag (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler.

Statsstödsreglerna har även utvecklats genom så kallad sekundärlagstiftning. Aktuellt för flygplatser är EU-kommissionens nya riktlinjer för statligt stöd till flygplatser. Av riktlinjerna framgår på vilka villkor offentlig finansiering av flygplatser kan utgöra statligt stöd och på vilka villkor det eventuella statliga stödet är förenligt med den inre markanden.

Utöver de generella reglerna och riktlinjerna finns särskilda beslut från kommissionen, som beroende på flygplatsens passagerarantal, påverkar möjligheten att ge stöd samt villkoren för stödet.

Reglerna kring statligt stöd och villkoren för stöd till flygplatsen finns närmare beskrivet i bilagd tjänsteskrivelse om statligt stöd. Skrivelsen bygger på en tjänsteskrivelse som kommunstyrelsen under våren 2016 fått ta del av i samband med EU-kommissionens frågor angående Västerås stads stöd till flygplatsen.

Sammanfattningsvis betyder reglerna att det ekonomiska stöd som flygplatsen erhåller fortsatt kan ges utan förhandsanmälan och godkännande från EU-kommissionen för de delar som avser så kallad icke-ekonomisk verksamhet. Det omfattar den absoluta huvuddelen av det stöd som lämnas till flygplatsen. För det fall stödet täcker eller kan komma att täcka delar av den ekonomiska verksamheten, kan stödet ges om det finns ett så kallat SGEI-förordnande, flygplatsens årliga passagerarantal understiger 200 000 samt villkoren i övrigt i EU-kommissionens särskilda beslut är uppfyllda.

Även regeringen, och i dess förlängning Transportstyrelsen, ställer krav på formellt antagna SGEI-förordnanden (uttryckt som ett politiskt beslut som pekar ut flygplatsen som tillhandahållande av en allmännyttig tjänst) för att flygplatser ska kunna erhålla statliga bidrag genom länsplaneförordningarna samt förordningen om statsbidrag till icke statliga flygplatser.

Beslutet att anta ett förordnande att tillhandahålla en tjänst (SGEI-förordnande) är enligt kommunallagen förbehållet kommunfullmäktige.

Den grundläggande förutsättningen för att kunna anta ett förordnande är att det är väl motiverat varför flygplatsen för Västerås och för regionen fyller en viktig allmännyttig funktion. Det är väsentligen samma utgångspunkt som gäller för all frivillig kommunal verksamhet, det vill säga staden måste kunna påvisa kommunnyttan och allmänintresset. Det är ett grundläggande krav som följer direkt av kommunallagen.

EU-kommissionens riktlinjer angående stöd till flygplatser medger stöd till flygplatser under mycket snäva förutsättningar. Ett centralt kriterium är att kommunen utan flygplatsen riskerar att bli isolerad från resterande delar av Europeiska unionen. Kriteriet är en viktig förutsättning för att upprätthålla konkurrensreglerna när fokus ligger på en flygplats kommersiella verksamheter. Genom att stadens inriktning i huvudsak utgår från att det är ett förordnande som avser både tjänster av allmänt intresse och allmänt ekonomiskt intresse och som inte lämnas med direkt stöd från riktlinjerna, med fokus på den icke-ekonomiska och icke-kommersiella delen av verksamheten, blir motiveringen något annorlunda jämfört med andra förordnanden där inriktningen är en annan. Vikten av att beskriva betydelsen av de verksamheter som finns vid flygplatsen för Västerås och regionens sociala och ekonomiska utveckling hamnar istället i fokus.

EU-kommissionen har uttalat att den vid en granskning kommer bedöma varje flygplats helt individuellt och från fall till fall. De generella förutsättningarna för förordnandena ska bedömmas helt utifrån omständigheterna i det enskilda fallet och de enskilda behoven i det område som flygplatsen betjänar. Det gör det svårt att jämföra med andra kommuners förordnanden, utgångspunkten måste tas från den egna verksamheten och förutsättningarna. En viktig parameter som är lika för alla är dock att de motiv och skäl som anförs från den som lämnar ett förordnande bör kunna styrkas genom objektiva undersökningar eller rapporter. Det kan på ett avgörande sätt stärka motiven som ligger till grund

för ett förordnande. För staden är det angeläget att framgent ta fram och kommunicera en eller flera externa rapporter som sakligt och opartiskt kan stödja stadens förordnande.

Utformningen av förordnandet

Förutom att förordnandet ska vara officiellt beslutat och skriftligt finns inga juridiska formkrav för förordnandet. Beroende på utgångspunkten för förordnandet och med vilket stöd förordnandet ges, får det utformas för att passa varje enskilt fall. Även beroende på om det utformas mer som en separat handling eller vävs in till att bli en del av till exempel ett ägardirektiv till bolaget påverkar det förordnandets utformning.

Med det förordnande som föreslås kommer det för flygplatsen att finnas flera styrdokument som reglerar verksamhetens ändamål, syfte och omfattning. Bolagsordning, ägardirektiv samt förordnande beskriver och reglerar alla tre bolagets verksamhet. I fortsättningen kan det finnas behov av att göra en översyn för att, om möjligt, till exempel sammanfoga ägardirektiv och förordnande.

Motiv till att anta ett förordnande för Nya Västerås Flygplats AB

I samband med beslutet om förordnandet är det viktigt att beskriva flygplatsens betydelse för Västerås tillgänglighet- och, utveckling (lokalt samt regionalt) för näringsliv, allmänhet, allmännytta och turism. Även i de fall där flygplatsen tillgodoser särskilda behov i fråga om flygutbildning, räddningstjänst och militär. För stadens del fyller flygplatsen en viktig funktion som en del i helhetslösningen för en stad och region i stark utveckling.

Med utgångspunkt i Västerås geografiska läge, successiva tillväxt och med det demografiska faktum att nästan hälften av Sveriges befolkning bor inom en radie av 15 mil blir Västerås en mycket viktig nod för långsiktigt hållbara och trafikslagsövergripande transporter.

Hur staden ska växa finns beskrivet i Vision 2026 - Staden utan gränser och i Västerås Översiktsplan 2026 med utblick mot 2050. Inriktningen för planeringen är att befolkningen kan öka med 1 500 - 1 600 personer per år fram till 2050. En av de viktigaste frågorna för att klara en sådan utveckling är att både person- och godstransporter måste kunna svara upp mot de utmaningar som en sådan utvecklingstakt innebär. Till detta kommer lokala och nationella inriktningar för långsiktig hållbarhet samt klimatmål på EU-nivå. Staden behöver därför strategier och en faktisk utveckling som klara både tillväxten och att bidra till att inriktningar och mål långsiktigt kan nås. I Västerås finns tillgång till alla fyra transportslagen - väg, järnväg, sjö och flyg. Genom att fokusera på långsiktigt hållbara och effektiva lösningar för både gods- och persontransporter och nyttja transportsystemets sammanlagda kapacitet kan Västerås bidra till en positiv utveckling och möta de utmaningar som finns för såväl samhället som individen. I detta ingår att Västerås flygplats utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Med hållbart avses ekonomiskt-, socialt- och ekologiskt hållbart.

Västerås har genom sitt program för trafikövergripande godsinfrastruktur, antaget av kommunfullmäktige den 6 maj 2015, övergripande beskrivit hur Västerås vill bidra till en regionalt och nationellt hållbar godstransportkedja där de olika trafikslagen samverkar. Programmet syftar till att Västerås kan

erbjuda god tillgänglighet lokalt, interregionalt och internationellt. Detta uppnås genom att Västerås är en nod där allt finns samlat i form av infrastruktur, samarbeten och hoplänkade system som gör att godsets hela resa kan beaktas.

I den handlingsplan för flygplatsen som antogs av kommunstyrelsen den 23 mars 2016 beskrivs även hur flygplatsen mer i detalj ska kunna ha en positiv utveckling och vilka steg som är viktiga för att flyget ska kunna bidra som en långsiktig del i det sammanlagda transportsystemet.

Det regionala och lokala näringslivet har vid upprepade tillfällen påpekad vikten av en flygplats placerad i närområdet. Tillsamman med befolkningstillväxten i Mälardalen och i synnerhet i Västerås och i Västerås närområde, där det med en ökande befolkning följer företagstillväxt som är beroende av att dess personal och produkter ska kunna tranporteras effektivt och hållbart, fyller flyget som transportslag en viktig funktion som en komponent i transportsystemet. Flygplatsens regionalekonomiska betydelse har 2010 utretts av WSP Sverige AB, rapporten är bilagd detta tjänsteutlåtande.

Flygplatsen har även en modern och ändamålsenlig infrastruktur, vilket innebär att den är väl rustad inför framtida tillväxt och utökning. I dagsläget finns ingen flygplats i Västerås närhet som skulle kunna ta över ens den befintliga skol- och allmäntrafikeringen med hänsyn till trafikmängder, hangarytor, verkstäder etc. som idag finns vid Västerås flygplats. Med utgångspunkt i det infrastrukturella kapital som idag finns och den kapacitet som flygplatsen har fyller flygplatsen idag och framåt en viktig regional funktion för flyget. Det kan även påvisas med utgångspunkt i till exempel Kommunförbundet Stockholms Läns rapport om allmänflyget. Rapporten finns bifogad till denna tjänsteskrivelse.

Tjänster till skolflyg

Västerås flygplats är Sveriges mest trafikerade flygplats för skolflyg och på flygplatsen finns ett antal flygskolor stationerade. Under det första halvåret 2016 hade Västerås flygplats 9703 landningar med skolflyg medan den näst största flygplatsen vad avser skolflyg, Göteborg-Säve, hade 3863.

Skolflyget utgörs av två delar: Den första delen utgörs av trafikflygarutbildning inom ramen för den statliga yrkeshögskolan. Denna utbildning bekostas i sin helhet av svenska staten och utbildningen är studiemedelsberättigad. Den andra delen utgörs av trafikflygarutbildning där eleven själv bekostar utbildningen. Även denna utbildning är dock studiemedelsberättigad. De två typerna av skolflyg står för ungefär hälften var av det totala antalet skolflygningar.

För att en flygplats skall kunna fungera som skolflygplats krävs att den inte är för hårt trafikerad, samtidigt som flygplatsen måste erbjuda tillräcklig infrastruktur i form av inflygning och navigering. Dessutom måste flygplatsen vara belägen i närheten av större kommersiella flygplatser eftersom skolflyget är beroende av kommersiella piloter för att utföra utbildningen. Utifrån dessa kriterier har Västerås flygplats ett särskilt gynnsamt läge och rätt uppbyggnad.

Tjänster till allmänflyget

Västerås flygplats är Sveriges mest trafikerade flygplats även vad gäller allmänflyg. Under första halvåret 2016 stod allmänflyget för 4694 landningar medan motsvarande siffra för den näst största flygplatsen avseende denna typ av trafik (Göteborg-Säve) var 1879 landningar.

Privatflygets rotationer härrör till största del från flygningar av de flygklubbar som finns stationerade på flygplatsen, närmare bestämt Hässlö Flygförening, SAS Flygklubb och Stockholms Flygklubb. Därtill kommer en mindre andel som utgörs av flygningar av privatflygare som gör enstaka besök på flygplatsen. En del av de flygningar som utförs av allmänflyget sker inom ramen för de uppdrag som Frivilliga Flygkåren (FFK) utför. FFK har tillstånd från Transportstyrelsen att utföra flygningar i samhällets tjänst och sådana flygningar kan bestå i att spana efter vilda djur vid järnvägar och vägar, dokumentera skador på infrastruktur efter exempelvis stormar och positionering av radiosändare. FFK har sin nationella bas på Västerås flygplats. Övrig del av privatflyget utgörs dock av ren hobbyverksamhet.

Tjänster till ambulansflyg

Västerås flygplats erbjuder tjänster till ambulansflyg för landstinget i Västmanland. Ambulansflyg kan innefatta såväl patienttransporter som medicintransporter. Ambulansflygningarna utgör i sig en viktig del som komplement till markbundna transporter samt för specialflygningar men svarar endast för omkring en procent av det totala antalet rotationer på flygplatsen och utgör därför en mycket marginell verksamhet.

Tjänster till militärflyg

Svenska Försvarsmakten utför flygningar till och från Västerås flygplats i samband med stationering av svenska militära förband utomlands. Militära flygningar står för under 0,5 procent av flygplatsens totala antal rotationer och är därmed en mycket marginell verksamhet.

Skalskydd, brandförsvar, flygtrafikledning och säkerhetskontroll

Utöver ovan nämnda verksamheter bedriver Västerås flygplats även verksamhet som utgörs av skalskydd, räddningstjänst, flygtrafikledning och säkerhetskontroll.

Skalskyddet finns för att säkerställa att ingen obehörig kan ta sig in på flygplatsområdet genom att bl.a. upprätthålla och bevaka staket och grindar. Syftet med skalskyddet är att skydda civil luftfart och utgör ett utövande av det offentligas maktbefogenheter.

Flygplatsen har ett lagstadgat krav på att upprätthålla en räddningstjänst. Räddningstjänst ligger inom det offentligas ansvar och följer av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om beredskap för räddningsinsatser samt räddningstjänst på flygplats.

Kontroll och övervakning av luftrummet är en annan viktig verksamhet för flygplatsen och dess funktion avseende trafikledning.

Slutligen genomför flygplatsen säkerhetskontroller. Att utföra säkerhetskontroller fyller en viktig funktion för den allmänna flygsäkerheten.

I beredningen av detta ärende har deltagit Patrizia Strandman, infrastrukturstrateg, Håkan Svärd, samhällsbyggnadsstrateg, Anders Gärdström, tf. VD Nya Västerås Flygplats AB. Stöd avseende utformningen av det officiella förordnandet har lämnats av advokat Pamela Hansson, Kastell advokatbyrå AB.

Bo Dahllöf

Stadsdirektör

Oscar Arnell

Chefsjurist

Bilagor

1. Officiellt förordnande av tjänst av allmänt ekonomiskt och allmänt intresse för Nya Västerås Flygplats AB, daterad den 4 augusti 2016.
2. Uppdrag – handlingsplan för Västerås flygplats aktiebolag, daterad den 21 mars 2016.
3. Tjänsteskrivelse om statligt stöd enligt EUF-fördraget samt frågan om tjänster av allmänt intresse och tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, datera den 4 augusti 2016.
4. Västerås flygplats regionalekonomiska betydelse en rapport från WS Sverige AB, daterad den 12 april 2010.
5. Förutsättningar för allmänflygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet. Rapport från Kommunförbundet Stockholms Län, daterad mars 2014.

Förordnande av tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och allmänt intresse för Nya Västerås Flygplats AB

Beslut

I egenskap av ägare till Västerås Stadshus AB och därigenom Nya Västerås Flygplats AB (Flygplatsen), ålägger Västerås stad (Ägaren) Flygplatsen genom detta förordnande uppgiften att utföra tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI) och allmänt intresse, i enlighet med specifikationen nedan. Flygplatsens förordnande sker i enlighet med Kommissionens Beslut av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, (2012/21/EU).

Ägaren ålägger Flygplatsen en plikt att tillhandahålla flygplatstjänster i Västerås.

Flygplatsen skall hålla flygplatsen öppen för samtliga nyttjare såsom allmänflyget, Försvarsmaktens flygningar, ambulansflyg inklusive organtransporter, övrigt samhällsnyttigt flyg, den statligt finansierade trafikflygarutbildningen inom yrkeshögskolan samt Västerås Flygmuseum och kommersiella flygskolor. Kommersiella flygskolor, förutom den statligt finansierade trafikflygarutbildningen inom yrkeshögskolan, skall täcka sina tillkommande kostnader och därutöver bära sin andel av de fasta kostnaderna och ge ett positivt nettobidrag till övrig verksamhet på flygplatsen.

Flygplatsen skall därutöver erbjuda tjänster till kommersiellt flyg under de förutsättningar som anges i det följande.

Kommersiellt flyg, vilket innefattar reguljärt flyg, charterflyg och fraktflyg, samt därtill hörande tjänster såsom cafeteria, försäljning och parkering, skall täcka sina tillkommande kostnader. Kommersiellt flyg skall därutöver bära sin andel av de fasta kostnaderna och ge ett positivt nettobidrag till övrig verksamhet på flygplatsen.

För att säkerställa att en korssubventionering inte sker till kommersiellt flyg samt kommersiella flygskolor skall Flygplatsen redovisa kostnader för dessa verksamheter separat.

Ersättningsparametrar

Ersättning utgår med de kostnader som Flygplatsen har, exklusive den andel av kostnaderna som skall bäras av kommersiellt flyg och kommersiella flygskolor. Ersättning utgår med koncernbidrag i efterskott (”ersättningen”). Ersättningen innefattar inte en rätt för Flygplatsen att göra en rimlig vinst.

Ersättningen täcker även tillhandahållande av tjänster av allmänt intresse som inte är ekonomiska till sin natur, mer specifikt räddningstjänst, flygledartorn samt tjänster till flygklubben. Flygplatsen skall redovisa dessa kostnader separat.

Att undvika överkompensation

Flygplatsen skall varje år redovisa de kostnader den haft för utförande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och allmänt intresse. Om ersättningen överstiger kostnaderna minus eventuella intäkter i denna verksamhet skall Flygplatsen betala tillbaka överskottet. Om överskottet understiger 10 procent av den årliga genomsnittliga ersättningen får den föras över till nästa period och dras från den ersättningen som skall betalas för den perioden.

Flygplatsen skall därutöver för varje år redovisa de åtgärder som vidtagits för att effektivisera verksamheten.

Övrigt

Flygplatsen skall informera ägaren om passagerarantalet överstiger 200 000 passagerare per år.

Varaktighet

Förordnandet gäller i tio år från dagen för kommunfullmäktiges antagande av detta beslut.

VÄSTERÅS STAD

Stadsledningskontoret
Per Johansson - ao667
E-post: per.johansson@vasteras.se

TJÄNSTESKRIVELSE

2016-03-21

Dnr: 2015/441-KS-002

Kommunstyrelsen

Kopia till
Västerås Flygplats AB

Uppdrag - Handlingsplan för Västerås flygplats aktiebolag

Förslag till beslut
Anta "Handlingsplan för Västerås flygplats - 2016-2019".

Ärendebeskrivning
Kommunstyrelsen beslutade vid sammanträde den 21 januari 2015 att uppdra till stadsledningskontoret att ta fram en handlingsplan för att skapa långsiktiga förutsättningar för Västerås flygplats där kostnaderna för Västerås stad minskar.

Kommunstyrelsens beslut om uppdrag innebär att den övergripande utgångspunkten för handlingsplanen är att sätta fokus på flygplatsens ekonomi, det vill säga att ta fram och genomföra åtgärder som bidrar till att Västerås stads kostnader för flygplatsen minskar. Frågan ska hanteras med utgångspunkt i att flygplatsen ska ha en framtida positiv utveckling.

Målet för handlingsplanen är att stadens årliga kostnader för Västerås flygplats i slutet av 2019 ska understiga 20 Mkr för att i slutet av 2021 nå en målnivå på 15Mkr. Målet är också att öka tillgängligheten via flyg till- och från Västerås för gods- och persontransporter, både inom och utom Sverige.

Med handlingsplanens syfte och mål avgränsas innehållet i planen till att hantera åtgärder inom följande fokusområden:

- Ökade intäkter och minskade driftkostnader för Västerås Flygplats AB.
- Samverkansfrågor - Västerås Flygplats AB och Strategiska fastigheter AB.
- Breddad offentlig finansiering genom regional samverkan.
- Statliga driftmedel.

Skickad av: Håkan Svärd - ay415

VÄSTERÅS STAD

Stadsledningskontoret
Håkan Svärd
Telefon: 021-391580
E-post: hakan.svard@vasteras.se

2016-02-22

Dnr: 2015/441-KS

Handlingsplan för Västerås flygplats - 2016-2019

1. Uppdraget

Kommunstyrelsen beslutade vid sammanträde den 21 januari 2015 att uppdra till stadsledningskontoret att ta fram en handlingsplan för att skapa långsiktiga förutsättningar för Västerås flygplats där kostnaderna för Västerås stad minskar.

Uppdraget prioriteras mot bakgrund av prognostiserat behov av beslut om nytt aktieägartillskott 2017. En önskad effekt är att Kommunfullmäktige under 2016 kan fatta ett tydligt inriktningsbeslut, för Västerås Flygplats AB och flygplatsområdet, med utblick mot 2026 och 2050.

Att staden ska ta fram en handlingsplan för flyg slås även fast i stadens "Program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods 2015".

2. Åtgärder som genomförts under handlingsplanens framarbetande

Under den process som pågått under 2015 med framtagande av denna handlingsplan har ett antal åtgärder, som tar bäring på handlingsplanens intentioner genomförts. Merparten av åtgärderna inleddes av flygplatsen under Q4 2015:

- Ny VD tillsattes i början av oktober 2015.
- Marknads och försäljningsfunktion etablerades.
- Avtal etablerades med ny flygoperatör WoW airlines som kommer att trafikera flygplatsen med fyra avgångar per vecka till Reykjavik från och med maj 2016.
- Justering av avgifter för privatflyg.
- Aktiviteter inleddes med mål att återetablera frakttrafik under 2016.
- Flygplatsen påbörjade processen med nytt miljötillstånd.
- Nya ägardirektiv beslutade i Kommunfullmäktige 2015-10-05
- Kommunfullmäktige beslutade 2015-12-03 om bildande av koncernbolag, Västerås Stadshus AB, med flygbolaget som moderbolag.

3. Varför en handlingsplan?

Västerås växer! Hur staden ska växa finns beskrivet i Vision 2026 - Staden utan gränser och Västerås Översiktsplan 2026 med utblick mot 2050. Inriktningen för vår planering är att befolkningen kan öka med 1 500 - 1 600 personer per år fram till 2050, vilket betyder att vi då kommer att vara 200 000 invånare. En av de viktigaste frågorna i utvecklingen är att klara både person- och godstransporter

som svarar upp mot denna utvecklingstakt. I detta ingår att Västerås flygplats utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Med hållbart avses ekonomiskt-, socialt- och ekologiskt hållbart.

Västerås Stad är ensam ägare till Västerås Flygplats AB liksom till sitt bolag Västerås Strategiska Fastigheter AB på vars fastigheter flygplatsbolaget och övriga kommunala och ickekommunala flygplatsanknutna företag och organisationer bedriver sin verksamhet. Flygplatsens resultat har under en längre tid varit negativt och staden har successivt skjutit till driftbidrag. Bidragsbehovet för perioden 2012-2015 uppgick till -105 Mkr. Under 2014 försämrades resultatet kraftigt beroende på att Ryanair minskade sina avgångar med 30 % samtidigt som flygplatsbolaget inledde satsningar för att få ny trafik. Bolagets belastades även med tvingande investeringar i maskinparken samt omasfaltering av landningsbanan. Resultatet för 2015 uppgick till -35 Mkr inklusive driftbidraget. Detta trots ökade trafikvolymer av skol, allmänflyg och samhällsnyttigt flyg.

För perioden 2016-2019 fokuserar flygplatsen utifrån sin nya affärsplan på att uppnå ett stegvis minskande behov av resurstillskott under fyraårsperioden uppgående till totalt ca 85 Mkr. Målet är att nå ett resultat understigande -20Mkr under verksamhetsåret 2019. Detta mål innebär en halvering av förlusterna under fyraårsperioden och skall uppnås genom såväl kostnadseffektiviseringar som ökade trafikvolymer.

Flygplatsbolaget behöver drivas än mer affärsmässigt. En lösning för att få ökad affärsmässighet är att åstadkomma större trafikvolymer. Ytterligare en viktig fråga är hur flyget ska samspela optimalt med andra transportslag. Det är genom ett långsiktigt agerande där vi vidtar prioriterade åtgärder som flygplatsen utvecklas och stadens kostnader för flygplatsen minskar.

4. Utgångspunkter

Kommunstyrelsens beslut om uppdrag innebär att den övergripande utgångspunkten för handlingsplanen är att sätta fokus på flygplatsens ekonomi, det vill säga att ta fram och genomföra åtgärder som bidrar till att Västerås stads kostnader för flygplatsen minskar. Frågan ska hanteras med utgångspunkt i att flygplatsen ska ha en framtida positiv utveckling.

Västerås flygplats har goda förutsättningar att utvecklas. Det är den näst största skolflygplatsen i Sverige och Sveriges näst största privatflygplats. Totalt är Västerås flygplats den sjätte mest trafikerade flyg- platsen i Sverige och det finns tillstånd för stor ökning av antalet flygrörelser. Här finns passagerarflyg, charter, flygutbildning, flygteknikerutbildning, militärt flyg, privatflyg, ambulans och organtransporter, flygserviceföretag, företag som underhåller flygplan och helikoptrar, museum och inte minst en tillgång vid olyckor och kriser.

Västerås förutsättningar att utvecklas är beroende av andra flygplatsers styrkor och svagheter samt deras agerande på marknaden. De flygplatser som Västerås flygplats främst har att förhålla sig till är Arlanda, Bromma, Örebro och Skavsta utifrån lite olika positioner. Arlanda är den enskilt viktigaste flygplatsen att förhålla sig till med tanke på att flygplatsen ligger förhållandevis nära Västerås och på samma sida om Mälaren. Gällande Bromma flygplats är bedömningen att flygplatsen finns kvar under en överskådlig planeringsperiod.

Västerås stad beslutade våren 2015 om "Program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods". Programmet visar hur Västerås avser att möta den framtida utmaningen att hantera det gods som behöver tranporteras. För flygfrakten anger programmet följande strategier: "Arbeta långsiktigt för flygplatsens möjligheter till en positiv utveckling" samt "Synliggöra fördelarna med storregionalt samordnad flygplatsstruktur". För att omsätta programmets strategier säger programmet att handlingsplaner ska upprättas dels gemensamt för samtliga trafikslag samt dels för flyg och sjöfart (där staden har rådighet). I programmet finns också följande indikatorer med Västerås Flygplats AB som ansvarig:

- Västerås flygplats ska år 2020 ha kontrakt med ett ytterligare fraktbolag och till år 2026 ytterligare ett fraktbolag.
- Västerås flygplats är 2020 utpekat i Nationell plan som central för fraktflyget.

Programmet säger också att Västerås Flygplats AB ska, tillsammans med Etablering Västerås AB och Mälarhamnar AB, bidra till uppfyllelse av följande indikatorer:

- Koncernen Västerås har 2026 samarbete med minst tre närliggande kommuner och anläggningar med syfte att tillsammans vara en nationellt och internationellt betydande logistikcentrum.
- Koncernen Västerås har år 2020 minst ett samarbete med utomkommunal anläggning.

Ovanstående mål åligger Flygbolaget, tillsammans med ovan angivna, att genomföra. Målen följs upp inom ramen för arbetet med uppföljning av "Program för trafikslagsövergripande infrastruktur för gods".

Flygplatsfastigheten är ett långsiktigt strategiskt innehav både för ägaren och för stadens utveckling oavsett vad som händer med flygplatsens verksamhet. Om flygplatsen får ekonomiskt stöd från ägaren som gör att den kan utvecklas positivt och långsiktigt är det av stor vikt att staden äger marken för att kunna styra utvecklingen i anslutning till flygplatsen. Detta kan komma att bli extra betydelsefullt om staden lyckas med sin intention att bredda ägandet i Västerås Flygplats AB. I ett scenario med breddat ägande ligger det ännu starkare i stadens intresse att bibehålla ägandet av fastigheten utanför flygplatsbolaget för att säkerställa markens långsiktiga ekonomiska värden för västeråsarna. Om flygplatsen inte får nämnda stöd kommer det sannolikt på sikt leda till att flygplatsen läggs ned eller att verksamheten minskas radikalt. Då kommer alternativ markanvändning att kunna bli aktuell varvid stadens markinnehav kommer att ha mycket stor strategisk och ekonomisk betydelse.

5. Syfte och mål

Västerås stad står som ensam ägare av Västerås flygplats. Syftet med handlingsplanen är att ta fram en strategisk arbetsmetod med mål och åtgärder som bidrar till att Västerås stads kostnader för Västerås flygplats minskar. Handlingsplanen ska med andra ord bidra till att skapa en långsiktigt hållbar ekonomisk situation för Västerås stad.

Målet för handlingsplanen är att stadens årliga kostnader för Västerås flygplats i slutet av 2019 ska understiga 20 Mkr för att i slutet av 2021 nå en målnivå på 15Mkr. Målnivån för 2019 överensstämmer med flygbolagets arbete med ny affärsplan. Motivet för målnivån 15 Mkr år 2021 är att staden har, under en längre tid, successivt skjutit till driftbidrag i denna nivå. Att driva en flygplats med ett negativt resultat som överstiger 15 Mkr bedöms inte för Västerås vara ekonomiskt hållbart på längre sikt. Såvida målnivån uppfylls kan flygplatsen drivas utan årliga beslut om extra resurstillskott, vilket skulle ge både staden och flygplatsbolaget en stabil grund för framtida verksamhetsutveckling.

Målet är också att öka tillgängligheten via flyg till- och från Västerås för gods- och persontransporter, både inom och utom Sverige.

6. Avgränsning

Med handlingsplanens syfte och mål avgränsas innehållet i planen till att hantera åtgärder inom följande fokusområden:

- Ökade intäkter och minskade driftkostnader för Västerås Flygplats AB.
- Samverkansfrågor - Västerås Flygplats AB och Strategiska fastigheter AB.
- Breddad offentlig finansiering genom regional samverkan.
- Statliga driftmedel.

Utöver ovanstående fokusområden finns frågor och områden som är kopplade till flygplatsens ekonomi och fysiska utveckling som inte hanteras i denna handlingsplan:

- Samordna ägandet mellan flygplatsbolaget och flygfastigheten. Kommunfullmäktige beslutade 2015-10-08 att ge kommunstyrelsen i uppdrag att se över möjligheten att de fastigheter som är kopplade till Västerås flygplats blir under samma ägare som Västerås flygplats.
- Koncernbolag-/infrastrukturbolag.
- För Västerås flygplats föreslås att en utvecklingsplan tas fram som visar på flygplatsens framtida utveckling, exempelvis framtida markanspråk och kopplingar med övrig infrastruktur samt logistik inom och i anslutning till flygplatsen. Liknande arbeta har genomförts för Västerås hamn.

Ytterligare ett område som inte hanteras i denna handlingsplan är breddat ägande genom privat kapital. Beträffande övertagande av hela eller delar av flygplatsen genom privata aktörer är bedömningen att det är svårt att hitta privata finansiärer utan krav på ekonomisk kompensation för övertagande av hela eller delar av flygplatsen.

7. Arbetsmetod för genomförande av handlingsplanen

Kommunstyrelsen är uppdragsgivare och har det övergripande ansvaret för genomförandet av handlingsplanen. Vid planperiodens slut (2019-12-31) fattas vid behov beslut i kommunstyrelsen om ny handlingsplan.

Genomförandet sker i samverkan mellan kommunledningen, Strategiska Fastigheter AB och flygplatsledningen. Stadsledningskontoret svarar för uppföljning av genomförda åtgärder. Uppföljning sker tertialvis (kopplat till stadens delårsrapporter) till kommunstyrelsen fram till 2019. Vid uppföljning finns möjlighet att revidera och lägga till erforderliga åtgärder.

För att få genomslag i genomförandet av handlingsplanen knyts följande externa referenser till arbetet:

- Västmanlans kommuner och landsting
- Landstinget i Västmanlands län
- Länsstyrelsen i Västmanland
- Handelskammaren i Mälardalen
- Sveriges Regionala Flygplatser

8. Åtgärder inom respektive fokusområde

Ett antal åtgärder har tagits fram inom respektive fokusområden. Det sammalagda genomförandet av handlingsplanens åtgärder bidrar till uppfyllelse av planens mål. För respektive åtgärd redovisas ansvarig aktör, tidplan, åtgärdens status samt åtgärdens bidrag till måluppfyllelse.

Ökade intäkter och minskade driftkostnader för Västerås Flygplats AB

Direkt avgörande för måluppfyllelse av denna handlingsplan är flygbolagets arbete med att ta fram åtgärder för ökade intäkter och minskade driftskostnader.

Den nya ledningen för flygplatsen har under 2015 arbetat med att ta fram en ny affärsplan med åtgärder där exempelvis den kommersiella trafiken ska kunna generera lönsamhet år 2019. Affärsplanen beräknas vara klar under första kvartalet 2016. Innehållet i denna affärsplan har inkluderats i nedanstående åtgärdslista.

Åtgärd	Ansvarig	Tidplan	Status	Bidrag till måluppfyllelse
Kommunikationsplan Ta fram en budskapsplattform i syfte att tydliggöra motiven och argumenten för Västeråsarna att staden bekostar driften av Västerås flygplats.	Stadslednings -kontoret	Start Q1 2016. Klart Q2 2016.	Ej påbörjat.	Stödjande åtgärd. Ingen direkt ekonomisk påverkan.
Nav för reguljärflyg En god potentiell marknad finns. Näringslivet är reseintensivt och efterfrågar trafik till ett eller fler attraktiva nav för god tillgänglighet till destinationer i framförallt Europa och Asien men även övriga världen.	Västerås Flygplats AB	Klart Q4 2016.	Pågår.	God ekonomisk påverkan.
Reguljärflyg inrikes Relativt outnyttjad marknad som inte behöver gå via Arlanda. Kan fungera på strategiska destinationer där passagerarvolymer finns, men resmönster måste ändras.	Västerås Flygplats AB	Klart Q4 2016.	Pågår.	God ekonomisk påverkan.

Lågprisflyg Fler lågprisbolag kan vid stor volym passagerare (1 miljon passagerare) leverera överskott. Relativt stora förändringar i förutsättningarna kan ske snabbt. Ett nytt bolag klart 2015, Wow airlines. Trafikstart maj 2016 med fyra turer/vecka.	Västerås Flygplats AB	Klart Q4 2016.	Pågår.	God ekonomisk påverkan.
Charter Närheten till Stockholm ett hinder som eventuellt kan överbyggas. Specialcharter en möjlighet. Ett nytt bolag klart 2015. Nextjet med avgångar till Kroatien sommaren 2016.	Västerås Flygplats AB	Klart Q4 2016.	Pågår.	God ekonomisk påverkan.
Etniskt flyg - flygresor till flyktingars hemländer Möjligheterna ska undersökas. Påverkas mycket av omvärldshändelser. Har god möjlighet att utvecklas vid rätt omständigheter. Ekonomiska risker måste hanteras. Möjlig samarbetspartner lokaliserad.	Västerås Flygplats AB	Klart 2017.	Pågår.	God ekonomisk påverkan.
Frakt Start av utvecklingsprojekt med Västerås Stad som huvudman. Närheten till Stockholm och Mälardalen en fördel. Även specialfrakt.	Västerås Flygplats AB	Klart 2017.	Pågår.	Mycket god ekonomisk påverkan.
Tungt skolflyg En utökad skolflygverksamhet med tungt skolflyg är möjlig. Västerås har det bästa konkurrensläget i Sverige. Kan sänka kostnaderna för flygbolag som idag inte vet att möjligheten finns. Reglering i nytt miljötillstånd.	Västerås Flygplats AB	Klart Q4 2016.	Pågår.	Viss ekonomisk påverkan.
Alternativflygplats till Arlanda Kan sänka kostnaderna för de bolag som trafikerar Arlanda. Kan minska koldioxidutsläppen från flyget på Arlanda med mer än 2000 ton per år. Samarbetsprojekt med Swedavia och LFV.	Västerås Flygplats AB	Klart Q4 2016.	Pågår.	Mycket god ekonomisk påverkan.

Flygplansunderhåll På Arlanda och Bromma finns flera serviceföretag som utför service och underhåll på flygplan. Dessa företag har höga kostnader för exempelvis hyra av hangarer. En flytt av ett serviceföretag och en investering i en servicehangar på Västerås Flygplats för stora flygplan bedöms vara lönsamt.	Västerås Flygplats AB	Start 2017. Klart 2019.	Ej påbörjad.	God ekonomisk påverkan.
Möjliggöra för inkommande turism till regionen Bidra till målet att fördubbla inkommande turism till år 2020.	Västerås Flygplats AB i samverkan med VKL m.fl.	Start 2017. Klart 2019.	Ej påbörjad.	God ekonomisk påverkan.
Nytt miljötillstånd Nuvarande miljötillstånd från 1996 är föråldrat. Ett nytt miljötillstånd är en viktig förutsättning för att kunna nå affärsplanens mål. Åtgärden är nödvändig för flera punkter i handlingsplanen.	Västerås Flygplats AB	Klart Q4 2016.	Pågår.	God ekonomisk påverkan.

Samverkansfrågor - Västerås Flygplats AB och Strategiska fastigheter AB
Samverkan mellan Västerås Flygplats AB och Strategiska fastigheter AB bedöms kunna utvecklas för att i sin tur kunna bidra till ett förbättrat ekonomiskt resultat, långsiktigt rätta beslut och ökad förståelse för båda bolagen. Nedan följer de åtgärder som planeras att vidtas.

Åtgärd	**Ansvarig**	**Tidplan**	**Status**	**Bidrag till måluppfyllelse**
Kunskapsseminarium Kunskapsseminarium för att belysa nuläge och se över förutsättningar för ökad och starkare samverkan mellan bolagen. Bl.a. i syfte att förbättra de ekonomiska förutsättningarna för båda bolagen.	Strategiska Fastigheter AB	Q1 2016	Ej påbörjat.	God ekonomisk påverkan.

Breddad offentlig finansiering genom regional samverkan
Det är viktigt att Västerås stad, Västmanland, Mälardalsregionen och hela östra Mellansverige drar åt samma håll vad gäller flygfrågor. Vi ska komplettera och stärka varandra utifrån gemensamma tillgångar och förutsättningar. Det är viktigt att hitta former för strategiska samarbeten och identifiera gemensamma intressen med närliggande städer och anläggningar istället för att en konkurrens uppstår.

Västerås stad står som ensam finansiär för kostnader och drift av flygplatsen. Det finns all anledning föra en dialog om breddad finansiering med de offentliga aktörer i regionen som drar nytta av infrastrukturen. En av de viktigaste nyttorna med breddad finansiering skulle vara att stärka flygplatsens roll som en del av den totala regionala utvecklingen.

Frågan om breddat ägande genom regional samverkan har utretts i tidigare utredningsuppdrag för Västerås flygplatsområden och avrapporterats i kommunstyrelsen 7 maj 2014. Kommunstyrelsen beslutade då att lägga rapporten till handlingarna. I utredningen gjordes försök att skapa en regional samordning av flygfrågan med fler offentliga aktörer. Västerås stad hade diskussioner med Eskilstuna kommun, Landstinget i Västmanland, Västmanlands kommuner och landsting samt Kommunförbundet Stockholms Län. Staden uppnådde dock inte, vid detta tillfälle, någon framgång i samordningsfrågan.

För närvarande pågår olika regionala diskussioner och utredningar som i framtiden bedöms förändra de långsiktiga förutsättningarna för Västerås flygplats. Hit hör exempelvis regionbildningsfrågan, systemanalys inom En Bättre Sits och det arbetet som genomförs i Stockholm Business Alliance (SBA), även om SBA har mer inriktning på Arlanda. Resultatet av dessa diskussioner och utredningar bedöms kunna stärka en offentlig samordning i flygfrågan.

För att utreda förutsättningarna för breddad offentlig finansiering genom regional samverkan föreslås följande åtgärder:

Åtgärd	**Ansvarig**	**Tidplan**	**Status**	**Bidrag till måluppfyllelse**
Mälardalsrådet Verka för att tydligöra flygets roll i Mälardalsregionen och klargöra varje enskild flygplats roll. Västerås behov är att se över prioriteringar och finansieringsprinciper. Åtgärden avvaktar färdigställande av den systemanalys som tas fram inom "En bättre sits".	Stadslednings -kontoret	Påbörjas Q4 2016. Klart 2017.	Ej påbörjat.	Stödjande åtgärd. Ingen direkt ekonomisk påverkan.
4 Mälarstäder (4M) 4M har i handlingsplan för infrastruktur målet att ha en samsyn på flygplatserna i regionen. I detta ingår att utreda vilka flygplatser som är viktiga för 4 Mälarstäder samt hur vi ska ta oss till och från dessa flygplatser. Även flygets betydelse för turistnäringen har lyfts inom 4M. Åtgärden föreslås invänta samordning inom Mälardalsrådet (se ovan).	Stadslednings -kontoret	Klart 2017.	Ej påbörjat.	Stödjande åtgärd. Ingen direkt ekonomisk påverkan.

Region Västmanland Utreda förutsättningarna för samverkan och breddad finansiering i länet kring Västerås flygplats.	Stadslednings -kontoret	Påbörjas Q1 2016. Klart 2017.	Ej påbörjat.	God ekonomisk påverkan.

Statliga driftmedel

Det råder stor osäkerhet om statens driftbidrag. Den samlade flygnäringen i Sverige har länge efterfrågat en samlad svensk flygpolitik. Något som det nu också tycks finns ett bredare politiskt intresse för att implementera. Exempelvis borde en fråga som varför Västerås inte får ta del av driftbidraget nu ha större möjlighet att omprövas av regering eller riksdag.

EU granskar nu statens möjlighet till driftbidrag. SKL:s jurister är inkopplade för att tolka vilka regler som gäller för utbetalning av statliga driftmedel och Svenska Regionala Flygplatser är aktiva i frågan.

EU kommissionen har den 19 januari 2016 godkänt flygplatserna Sundsvall-Timrå Airport och Skellefteå Airport begärda undantag (s.k. SGEI) för sin offentliga finansiering. Det här är ett mycket viktigt beslut som visar betydelsen av våra regionala flygplatser i Sverige. Kommissionen menar att den offentliga finansieringen av de två flygplatserna kommer att bidra till regional sammanlänkning och utveckling men utan att otillbörligen snedvrida konkurrensen på den inre marknaden. Precis som Svenska Regionala Flygplatser länge påpekat, konstaterar även kommissionen att till följd av flygplatsernas läge och den måttliga omfattningen av passagerartrafik, räcker intäkterna inte till för att täcka flygplatsernas kostnader. Varför offentlig finansiering är en nödvändighet. EU kommissionens beslut berör Sundsvall-Timrå och Skellefteå fram till december 2023. Beslutet visar att det är möjligt att få undantag för finansiering av våra regionala flygplatser som alla har låga passagerarvolymer och därmed låga intäkter men är oerhört viktiga för den egna regionens utveckling och framtid.

EU:s statsstödsregler förbjuder offentligt stöd men det finns utrymme för undantag t ex med (SGEI). I princip alla Sveriges regionala flygplatser åberopar också denna möjlighet. Flygplatser som åberopar undantag och har passagerarantal över 200 000 per år måste notifiera detta hos kommissionen. Förutom Sundsvall-Timrå och Skellefteå har också Kalmar-Öland Airport sökt undantag hos kommissionen.

Åtgärd	**Ansvarig**	**Tidplan**	**Status**	**Bidrag till måluppfyllelse**
Svenska Regionala Flygplatser (SRF) Stödja SRF i arbetet att hjälpa de regionala flygplatserna att minska sina kostnader samt att öka intäkterna. SRF driver sina frågor i samverkan utifrån ett 10-punktsprogram som staden står bakom. I detta ingår frågan om att	Stadslednings kontoret och Västerås Flygplats AB	Pågår.	Pågår.	God ekonomisk påverkan.

driftbidraget för icke statliga flygplatser behöver ses över och avsevärt höjas.				
Strategi för lobbyaktivitet mot staten Ta fram en strategi för hur staden ska agera gentemot staten i syfte att få ta del av statens driftbidrag för regionala flygplatser.	Stadsledningskontoret	Påbörjas Q2 2016. Klart Q4 2016.	Ej påbörjat.	Stödjande åtgärd. Ingen direkt ekonomisk påverkan.
Genomföra strategi för lobbyaktiviteter mot staten	Stadsledningskontoret	Påbörjas Q1 2017. Klart 2018.	Ej påbörjat.	God ekonomisk påverkan.

Stadsledningskontoret
Oscar Arnell
021-39 11 93
oscar.arnell@vasteras.se

2016-08-04

Kommunfullmäktige/kommunstyrelsen

Statligt stöd enligt EUF-fördraget samt frågan om tjänster av allmänt intresse och tjänster av allmänt ekonomiskt intresse

Vid kommunstyrelsens sammanträde den 6 april redogjordes översiktligt för regler om statligt stöd och EU-kommissionens riktlinjer avseende stöd till flygplatser. Vid sammanträdet gavs även en redogörelse för EU-kommissionens skrivelse till staden samt stadens svar till kommissionen i frågan om stadens stöd till flygplatsen.

Under kommunstyrelsens sammanträde uppkom frågor som rörde vad som, EU-rättsligt, utgör en tjänst av allmänt intresse samt tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Uppdelningen av Västerås flygplats verksamhet i dessa kategorier har betydelse för om de omfattas av EU:s regler om statsstöd och konkurrenslagstiftning eller inte. Det påverkar även formen för och utformningen av ett så kallat SGEI-förordnande.

Denna skrivelse kommer kortfattat att redovisa utgångpunkterna för tjänster av allmänt samt allmänt ekonomiskt intresse. Men för att förstå systematiken i EU-rätten och sätta det i sitt rätta sammanhang kommer utgångspunkten tas i de mer generella reglerna avseende statligt stöd.

EU-rättsliga utgångpunkter

Förenklat kan sägas att statsstöd är när stat, kommun eller landsting stöttar en viss ekonomisk verksamhet med offentliga medel. Det offentliga får med vissa undantag, inte lämna statligt stöd till ekonomisk verksamhet förrän det i förhand har godkänts av EU-kommissionen. Syftet med reglerna är att se till att konkurrensen på EU:s inre marknad inte snedvrids.

Statsstöd regleras primärt i fördraget om EU:s funktionssätt (EUF-fördraget) artiklarna 107-109. Statsstödsreglerna har även utvecklats genom så kallad sekundär lagstiftning. Aktuellt i fallet med Västerås flygplats är t.ex. kommissionens riktlinjer för statligt stöd till flygplatser.

I Sverige har vi implementerat statsstödsreglerna genom lag (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler.

När föreligger statligt stöd?

Statsstöd är när det offentliga (det vill säga kommunen) stöttar en ekonomisk verksamhet med offentliga medel och det resulterar i att mottagaren får en fördel gentemot andra aktörer på marknaden, genom att det gynnar en viss verksamhet eller produktion. Det gäller till exempel om endast vissa sektorer eller branscher får stöd.

Stödet måste också ha en potentiell påverkan på konkurrensen på EU:s inre marknad och på handeln mellan EU:s medlemsstater. Dessa krav är dock mycket lågt ställda och är oftast uppfyllda när någon har fått en viss fördel.

För att en åtgärd ska anses utgöra statligt stöd enligt EUF-fördraget krävs därför att åtgärden;

1. ges av en medlemsstat (kommun) eller med hjälp av statliga (kommunala) medel,

2. gynnar vissa företag eller viss produktion,

3. snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen, samt

4. påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

Det ska i detta sammanhang noteras att de fyra punkterna är kumulativa, det vill säga uppfylls inte samtliga fyra punkter utgör åtgärden inte statligt stöd.

Även om en stödåtgärd bedöms som ett statligt stöd kan den vara tillåten utan föregående anmälan och godkännande från kommissionen, om åtgärden uppfyller någon av de undantagsregler som meddelats. Bland undantagen räknas till exempel stöd av mindre betydelse (det så kallade de minimis-undantaget som avser stöd under 200 000 euro under en treårsperiod), stöd som omfattas av gruppundantagsreglerna (stöd inom vissa sektorer som hälso- och sjukvård, forskning, utveckling, innovation, miljö, utbildning och vissa arbetsmarknadsåtgärder).

I förhållande till flygplatsens verksamhet finns undantag beskrivna i kommissionens riktlinjer för statligt stöd till flygplatser. Så även om stödet faktiskt utgör ett statligt stöd enligt definitionen, har kommissionen i riktlinjerna medgivit vissa möjligheter till undantag.

Tjänster av allmänt intresse och tjänster av allmänt ekonomiskt intresse

Med utgångspunkt i reglerna om vad som EU-rättsligt utgör statligt stöd ska reglerna tillämpas av kommunen inom ramen för den verksamhet som kommunen själv driver eller på ett eller annat sätt stödjer. Inom EU-rätten och i förhållande till reglerna om statligt stöd är det av viss betydelse att då kunna skilja på tjänster av så kallat ”allmänt intresse” och ”allmänt ekonomiskt intresse” (inom EU-rätten ”Service of General Interest” samt ”Service of General Economic Interest”). EU-rättsligt talar man egentligen om allmännyttiga tjänster som kan vara av ekonomisk eller icke-ekonomisk natur. Den huvudsakliga anledningen till åtskillnaden, och varför det är viktigt att kunna klassificera, är att tjänster som är av allmänt intresse och

till sin natur ”icke-ekonomiska” undantas från reglerna om statligt stöd och EU:s konkurrensregler, medan tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, dvs. har ett ekonomiskt inslag, inte omfattas av den typen av generella undantag. Särskilt i förhållande till en verksamhet som bedriver olika typer av verksamheter blir det viktigt att kunna klara ut inom vilken av dessa kategorier verksamheten hamnar.

Icke-ekonomiska och ekonomiska tjänster

I avsaknad av en fastställd definition av allmänna tjänster av icke-ekonomisk och ekonomisk natur är utrymmet för kommunen ganska stort att själv definiera vad som utgör en sådan tjänst. Förenklat kan man säga att med ekonomisk natur menas tjänster som tillhandahålls på en marknad på affärsmässiga grunder, icke-ekonomiska tjänster blir då för kommunen allt annat. En svårighet inom EU är att alla medlemstater har organiserat sin offentliga sektor på olika sätt och på olika villkor, varför en tjänst kan bedömas olika i olika medlemsstater. En tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i Sverige behöver till exempel inte vara det i England.

Typiskt sätt kan man dock säga att icke-ekonomiska tjänster omfattar myndighetsutövning och liknande offentlig verksamhet. De ska i huvudsak vara allmännyttiga och till sin grundläggande natur inte ha affärsmässiga inslag. Till icke-ekonomiska tjänster räknas ofta verksamheter inom utbildning, sociala sektorer, kultur, rättsväsende m.fl. Ofta handlar det om tjänster som inrymmer något slag av offentlig maktutövning. I förhållande till flygplatsen kan tjänster av allmänt intresse och som är icke-ekonomiska därför kunna vara bland annat flygkontroll och ledning, räddningstjänst, säkerhet, skolflyg samt allmänflyg.

Till skillnad från icke-ekonomiska tjänster skulle man kunna säga att tjänster av allmänt ekonomiskt intresse utförs i allmänhetens intresse på mer eller mindre affärsmässiga grunder. Ett utmärkande drag är att de har större spelrum för offentlig finansiering.

I Sverige har vi ibland definierat ekonomiska tjänster som ”sedvanlig offentlig affärsverksamhet”. Viss vägledning kan då finnas i vad som är tillåtet inom t.ex. den kommunala kompetensens regler för kommunal näringsverksamhet. Typiskt sätt kan det vara verksameter inom områden som transport, bostäder, energi och kommunikation. Mer konkret stöd till exempel lokala kollektivtrafiken, allmännyttiga bostäder, bredband eller fjärrvärme. Utmärkande för alla dessa är att de har ett affärsmässigt inslag.

Kommissionen har i ett uttalande också angett att tjänster av allmänt ekonomiskt intresse skiljer sig från den övriga tjänstesektorn på så sätt att offentliga myndigheter anser sig vara skyldiga att se till att dessa tjänster tillhandahålls även om det inte alltid finns tillräckliga marknadsmässiga incitament för leverantörerna att utföra dem.

I förhållande till flygplatsen har EU-kommissionen i sina riktlinjer för statligt stöd till flygplatser uttalat att den övergripande driften av en flygplats kan vara en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

Svårigheten är således för varje medlemstat, och i förlängingen kommunen, är att det inte finns någon egentlig definition av de olika kategorierna att luta sig emot. Vägledning för vad som utgör vad får försöka hittas i vissa motivuttalanden från kommissionen och EU-domstolens praxis. Samtidigt ska man hålla i åtanke att enligt regelverket ska kommissionen ingripa endast om en medlemsstats klassificering är uppenbart felaktig. Ytterst är det dock EG-domstolen som avgör om klassificeringen är korrekt. Viktiga parametrar för bedömningen är att medlemsstaten genom beslut etc. gjort det möjligt att kontrollera att det faktiskt är fråga om t.ex. en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och att ersättningen inte är större än de faktiska kostnaderna. Det ska också vara möjligt att kontrollera att ersättningen inte täcker kostnader för andra verksamheter än de kostnader som är hänförliga till det givna uppdraget.

SGEI-förordnande

Som redogjordes för vid kommunstyrelsens sammanträde kan Västerås flygplats verksamhet delas upp i verksamhet som är icke-ekonomiska tjänster av allmänt intresse och ekonomiska tjänster av allmänt intresse. Ekonomiska bidrag till den första kategorin utgör inte statligt stöd enligt EU:s definition. Bidrag till den andra kategorin utgör statligt stöd enligt EU:s definition och får då bara ges om de på förhand godkänns av kommissionen enligt EUF-fördraget eller ges med stöd av något av de undantag som meddelats.

I riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser föreskrivs att statligt stöd till flygplatser endast får ges om de uppfyller de generella reglerna om statligt stöd, dvs. på förhand godkänts av kommissionen eller omfattas av något av undantagen. Aktuellt för stadens del är undantagen för stöd som ges till en utförare som förordnats att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI-förordnande).

EU kräver att tjänster av allmänt ekonomiskt intresse enligt SGEl-undantaget ska uppfylla vissa krav för att ett statsstöd ska vara tillåtet:

- Skyldigheterna skall vara klart definierade
- De parametrar som används vid beräkning av ersättningen skall vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt
- Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka alla eller en del av de kostnader som uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till intäkter och till en rimlig vinst.

Skyldigheterna att tillhandahålla uppgifter av allmänt ekonomiskt intresse skall vara tydligt klargjorda:

- Exakt vad tjänsterna innehåller
- Hur skyldigheterna varar
- Eventuella exklusiva eller särskilda rättigheter
- En beskrivning av ersättningsmekanismen samt parametrar för att
- fastställa ersättningen samt undvika överkompensation

UNITED BY OUR DIFFERENCE

WSP

Västerås flygplats regionalekonomiska betydelse

2010-04-13

Analys & Strategi

WSP

Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför, och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Titel: Västerås flygplats regionalekonomiska betydelse
Redaktör: Mattias Frithiof
WSP Sverige AB
Besöksadress: Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen
Tel: 08-688 60 00, Fax: 08-688 69 99
Email: info@wspgroup.se
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se
Foto: Janne Henningsson

Analys & Strategi

Innehåll

SAMMANFATTNING 5

1 INLEDNING 8

2 METODER 9
2.1 En beskrivning av rAps-modellen 9
2.2 En beskrivning av RUT-modellen 11

3 UTVECKLINGSANALYS AV VÄSTERÅS FLYGPLATS 13
3.1 Regionalt utvecklingsperspektiv 14
3.2 Beskrivning av Västerås flygplats 23
3.3 Beskrivning av konkurrerande och jämförbara flygplatser 28

4 TILLGÄNGLIGHET OCH REGIONAL UTVECKLING – ETT RESONEMANG 33

5 SCENARIER FÖR TRAFIKUTVECKLING VID VÄSTERÅS FLYGPLATS 41
5.1 Nya förutsättningar 43

6 EFFEKTER PÅ KORT OCH MEDELLÅNG SIKT BERÄKNADE MED RAPS 44
6.1 Flygplatseffekter 45
6.2 Turisteffekter 50
6.3 Sammanställning av beräknade effekter 60

7 EFFEKTER PÅ LÅNG SIKT BERÄKNADE MED RUT-MODELLEN 63
7.1 Utgångspunkter för analysen 64
7.2 Scenario 1: nedläggning av flygplats 66
7.3 Scenario 2: Ytterligare sju flygavgångar 71
7.4 Slutsatser från RUT-analysen 74

8 SYSTEMANALYS AV FLYGET 75
8.1 Luftfartens globala utveckling 75
8.2 Luftfartens utveckling i Sverige 76
8.3 Utvecklingen på Arlanda 77
8.4 Faktorer som kan påverka en framtida tillväxt i flygresandet 79
8.5 Tillgängligheten till/från Stockholm-Mälarregionen idag 80

9 SLUTSATSER 81
9.1 Modellberäknade effekter av flygplatsverksamheten 82

BILAGOR OCH REFERENSER 85

Sammanfattning

På uppdrag av Västerås Stad har WSP Analys & Strategi genomfört en bred flygplatsanalys av Västerås Flygplats. I rapporten beskrivs både positiva och negativa samhällsekonomiska effekter av verksamheten i kombination med en enklare omvärldsanalys.

En fullständig bild av flygplatsens kostnader och värde är naturligtvis mycket svår att teckna. I grunden baserar sig de alternativ och scenarier som nyttjats här på antaganden om utvecklingen i ett komplext system av orsaker och verkan. I syfte att ge en så fullständig bild som möjligt har information och statistik inhämtats från flygplatsbolaget, offentliga myndigheter och andra allmänna källor. Utöver detta har ett antal intervjuer genomförts för att fylla de luckor som siffror ofta lämnar. De kvantitativa beräkningar som genomförts har gjorts med vedertagna modeller och resultaten ska ses som en indikation på effekternas storlek givet de förändringar som antagits.

Alla flygplatsers funktion, potential och konkurrenskraft är förstås beroende av det omland i vilket de verkar. Detta regionala utvecklingssammanhang beskrivs i rapporten i termer av befolkningsutveckling, sysselsättningsutveckling, samt med näringslivets struktur och tillväxt. I Västerås och Västmanlands län växer befolkningen – speciellt i Västerås – och sysselsättningen ökar, framför allt i kunskapsintensiva och tjänsteinriktade branscher. Detta är ett tecken på att Västerås arbetsmarknadsområde fullt ut omfattas av den s.k. strukturomvandlingen och att det regionala näringslivet blir alltmer internationaliserat och kontaktintensivt.

Västerås flygplats går med drygt 20 miljoner kronor per år i förlust. Flygplatsen sysselsätter cirka 40 personer och hade ca 170 000 passagerare 2009. Västerås-regionen och flygplatsen är funktionellt integrerat i Stockholm-Mälarregionen. Där finns redan ett antal väl etablerade och starka konkurrenter i Arlanda, Bromma och Skavsta. Ett nischat och fokuserat erbjudande är en förutsättning för en mindre regional flygplats som Västerås flygplats.

Flyget spelar en viktig roll när det gäller tillväxt och ökad ekonomisk utveckling där näringslivet är beroende av goda förbindelser och närheten till omvärlden. Därför är också en regions attraktivitet som lokaliseringsort intimt förknippad med en plats tillgänglighet och möjlighet till goda kommunikationer.

En av de mest direkta och tydliga regionalekonomiska effekterna av flygverksamheten är förstås flygplatsen i sig. Västerås flygplats sysselsätter cirka 40 personer. Eftersom sysslorna ofta är specialiserade måste arbetskraft rekryteras

från ett relativt omfattande omland. Utöver den sysselsättning som härrör från själva flygverksamheten på flygplatsen, skapar underleverantörer och kringtjänster arbetstillfällen. Denna studie visar att Västerås flygplats i dagsläget skapar ytterligare 20 arbetstillfällen i den kringliggande ekonomin. Den totala årliga samhällsekonomiska effekten av dessa arbetstillfällen beräknas till cirka 57,2 Mkr för FA Västerås och 60,3 Mkr för Västeråsregionen. Sett över hela beräkningsperioden (till 2030) väntas sysselsättningen generera ett tillskott till BRP på 1,67 Mdkr för FA Västerås och 1,82 Mdkr för Västeråsregionen. Detta är också, följdaktligen, den samhällsekonomiska förlusten av ett läge där flygplatsen skulle avvecklas. De beräkningar som redovisats ovan har också gjorts för ett högscenario där verksamheten vid flygplatsen ökar i en jämn takt till att vid horisontåret vara dubbelt så stor som i dagsläget. På 20 års sikt uppgår skillnaden mellan scenarierna, för FA Västerås, till cirka 955 miljoner kronor i BRP-bidrag och cirka 900 sysselsatta. Den årliga effekten ökar för varje år men motsvarar genomsnittligt cirka 50 miljoner kronor per år och på motsvarande sätt en sysselsättningsskillnad på cirka 40 sysselsatta. Sett över hela beräkningsperioden väntas detta scenario generera ett tillskott till BRP på 2,6 Mdkr för FA Västerås och 2,9 Mdkr för Västeråsregionen.

Som ett komplement till beräkningarna ovan har en långsiktig beräkning av tillgänglighetens betydelse gjorts. De skiljer sig åt i två viktiga avseenden. rApsmodellen som använts för beräkningarna ovan är en efterfrågemodell som beräknar effekter av sysselsättningen som flygplatsen skapar på kort och medellång sikt (0-20 år). RUT-modellen som här använts är en utbudsmodell som på längre sikt (25-60 år) och beräknar effekter på den ekonomiska tillväxten av förändringar i tillgängligheten – vilket i det här fallet representeras av förändrat utbud på flygplatsen enligt två scenarier; att flygplatsen läggs ner och att flygplatsen trafikeras med ytterligare sju avgångar jämfört med dagsläget.
En summering av resultatet av de beräknade långsiktiga effekterna av att Västerås flygplats läggs visar att flygtillgängligheten försämras med ca -10 % för Västerås och att både sysselsättningen och lönesummor minskar med cirka 1 % vardera. I absoluta tal motsvarar detta en nedgång i sysselsättningen med 970 personer och en minskning av lönesummor med 260 miljon kronor. Antalet företag kommer också att minska med cirka 300.

Sent i framställande av denna rapport presenterades nyheten att ett flygbolag planerar ny trafik från Västerås flygplats. Planerna omfattar 7 avgångar per vardag plus 2 avgångar på söndagar vilket totalt innebär 37 nya avgångar per vecka. Totalt beräknas ytterligare cirka 110 000 passagerare trafikera flygplatsen. Med en sjudubbling av antalet flygavgångar beräknas sysselsättningen öka med 6 760 personer på lång sikt eller 3,5 %, lönesumman öka med drygt 1 800 Mkr eller 4 % och antalet företag öka med 2 030 eller 5,6 %. Siffrorna anger

totala effekter för upptagningsområdet. För Västerås innebär det + 3 720 sysselsatta, + 1 060 Mkr i lönesumma och + 1 100 företag.

Studien omfattar också en översiktlig systemanalys av flygets utvecklingsförutsättningar. Sett över en längre tidsperiod, rensat från bl.a. konjunkturberoende variationer, kan en relativt stadig uppgång i flygresandet ses. Det är framförallt den utrikes trafiken som växer. Däremot kommer sannolikt den inrikes flygmarknaden att fortsatt krympa under kommande år. Trenden har varit fallande och prognoser tyder inte på någon förändring. I allt högre utsträckning diskuteras också höghastighetståg som en alltmer bärkraftig konkurrent till inrikesflyget, och det är egentligen endast på det riktigt långa avstånden som flyget fortfarande dominerar. Dessa faktorer gemensamt gör framtiden för mindre regionala flygplatser tämligen osäker.

På fraktsidan agerar aktörerna i integrerade system och flyger frakt till stora hanteringsterminaler. Med tanke på de relativt korta avstånden i Mälardalen är flygplatsens fysiska belägenhet mindre viktig. Det faktum att en speditör nyligen förlagt sin trafik till Västerås handlar om ekonomiska effektiviseringar då tidigare trafik skedde på både Örebro och Arlanda. Med ett stopp mitt emellan sparas både kostnader och tid.

En stor potentiell marknad finns däremot för fler destinationer inom lågprisflyg från Västerås flygplats. De passagerarundersökningar som genomförts på flygplatsen visar att området sträcker sig från mellersta och södra Norrland, ner till Mälardalen och västerut till Värmland. Det har också visat sig att planer på en kraftigt utökad verksamhet i lågprissegmentet sannolikt kommer till Västerås under våren 2010. Detta kommer att radikalt förändra förutsättningarna för verksamheten på flygplatsen och för de samhällsekonomiska effekterna i staden vilket vi hoppas visa med kalkylberäkningar gjorda härnedan.

1 Inledning

På uppdrag av Västerås Stad har WSP Analys & Strategi genomfört en bred flygplatsanalys av Västerås Flygplats. Studien ska belysa och beskriva värdet av att ha en flygplats i Västerås – framför allt för staden, men också för regionen. Därför har det varit naturligt att främst se på regionalekonomiska effekter och specifikt sysselsättningseffekter av flygplatsverksamheten. I uppdraget har ingått att beskriva de samhällsekonomiska effekterna i termer av BRP och sysselsättning, samt komplettera dessa med en regional funktionalitetsbedömning och Västerås flygplats roll som regional resurs. Studien ska också översiktligt belysa själva flygplatsverksamheten, samt innehålla en enklare omvärldsanalys som beskriver flygets förutsättningar och konkurrenssituationen i ett nationellt perspektiv. Rapporten skall utgöra ett strategiskt underlag i den fortsatta regionala utvecklingsplaneringen och kan översiktligt delas in följande tre delar:

- Utvecklingsanalys av Västerås Flygplats
- Flygplatsens regionalekonomiska och funktionella betydelse
- Flygets förutsättningar och konkurrenssituation

Det samhällsekonomiska värdet av en flygplats är naturligtvis mycket svårt att beräkna. Ingen vet vad som egentligen händer om den försvinner eller vilka systemeffekter en förändring kan få. Det finns däremot en rad exempel på att samhället, orter eller andra ekonomiskt sammanlänkade områden, har relativt god förmåga att ”ställa om” efter omvälvande förändringar. Ofta är processen smärtsam, men lika ofta är resultatet förvånansvärt positivt, och inte sällan bättre än den situation som lämnades. Detta är inte minst gamla regementsstäder exempel på. Bortsett från en allmän och inbyggd förmåga att ställa om som vi empiriskt kan studera, finns det i samhällen också värden och kostnader som inte går att kvantifiera. Hit hör kvalitativa värden som till exempel identitet, varumärke, stolthet och traditioner. Bland motsvarande kostnader finns alternativ markanvändning, påfrestningar, inlåsningseffekter och alternativt nyttjande av kompetens och arbetskraft.

Det som däremot går att beräkna är till exempel sysselsättningens effekter på den regionala ekonomin, samt tillgänglighetens effekter på företagsetableringar och lönesummor. I denna rapport belyses Västerås flygplats regionalekonomiska värden genom att beräkna effekterna av ett antal alternativa utvecklingar vid flygplatsen.

De slutsatser som dras häri gör alltså inte anspråk på att vara fullständiga eller heltäckande. De ska ses som ett underlag för att föra diskussionen vidare och ett

inspel till en fortsatt diskussion kring flygets utveckling och flygplatsens roll i regionen. Vi hoppas härmed ha bidragit till detta.

2 Metoder

Uppdragets genomförande kombinerar modellbaserade kvantitativa analyser med kvalitativa bedömningar. De modellbaserade analyserna har gjorts dels med det regionala analys- och prognossystemet, rAps, dels med den s.k. RUT-modellen. I det följande ges en översiktlig beskrivning av dessa modeller och av de analyser som gjorts med modellerna.

2.1 En beskrivning av rAps-modellen

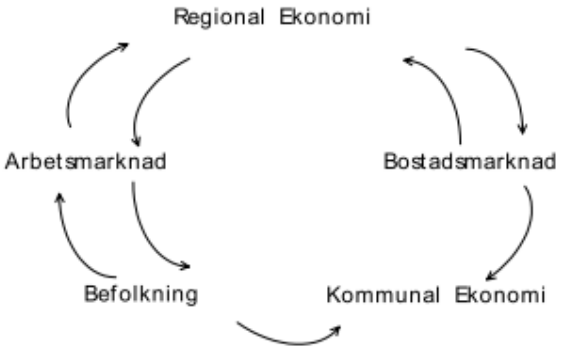
En av de modeller som använts för beräkningarna av Västerås flygplats betydelse för sysselsättning och BRP i Västeråsregionen är rAps, en förkortning för regionalt analys- och prognossystem. Denna modell har sedan den kom i bruk för ca tio år sedan använts i flera liknande analyser av effekter till följd av ”efterfrågechocker” på regionala ekonomier.

Modellen arbetar med detaljerade data; exempelvis är befolkningen indelad efter ålder, kön, födelseland och utbildning; produktionen är uppdelad på 49 branscher, och arbetskraftsefterfrågan är specificerad efter utbildningsbakgrund. Modellen är uppbyggd från samband både på kommunal och regional nivå, och består av fem delmodeller:

(1) Befolkning,
(2) Arbetsmarknad,
(3) Regionalekonomi,
(4) Bostadsmarknad,
(5) Eftermodell för kommuner.

Modellen drivs av efterfrågan riktad mot regionens produktionssystem: export, bruttoinvesteringar samt statlig och kommunal konsumtion. Hur dessa efterfrågekomponenter förändras över tiden bestäms av vilka tillväxttakter som antas, som t.ex. kan baseras på nationella antaganden.

Vid sidan av de efterfrågesamband som redan finns i modellen är det möjligt att ta bort eller lägga till nya efterfrågekomponenter, exempelvis för att återge den efterfrågan som en flygplatsverksamhet genererar.



Figur 1. Modellsamband i rAps

Generella förutsättningar

Alla modeller är uppbyggda kring ett antal antaganden. I rAps finns t.ex. antaganden om hur olika branschers produktivitet och exportefterfrågan kommer att utvecklas. När det gäller denna typ av makroekonomiska antaganden utgår rAps från samma förutsättningar som i den senaste Långtidsutredningen (2008). Med utgångspunkt i dessa antaganden – som beskriver utvecklingen ”om inget särskilt görs” – kan konsekvenserna av olika händelser såsom investeringar i nya anläggningar eller nedläggningar av olika verksamheter analyseras.

Effekter som beräknas med hjälp av rAps

Transporterna av passagerare och gods leder till att det uppstår en direkt efterfrågan på varor och tjänster som erbjuds på flygplatsen och i övriga regionen. På flygplatsen skapas t.ex. en efterfrågan på tjänster såsom incheckning, biljetthantering, bagagehantering, godshantering, drift och underhåll av lokaler mm. Denna efterfrågan är direkt kopplad till nivån på gods- och passagerartrafiken.

Flygplatsen kan också tänkas påverka turismen och därmed de totala turistutgifterna i regionen. Dessutom kan det finnas företag i Västeråsregionen som är beroende av flygplatsen för sina gods- (eller person-) transporter, dvs. företag vars verksamhet skulle påverkas negativt av en nedläggning.

Verksamheten på Västerås Flygplats leder alltså till att det uppstår en direkt efterfrågan på varor och tjänster som erbjuds på och utanför flygplats. Denna efterfrågan på varor och tjänster leder till *direkta* sysselsättningseffekter i regionen, dvs. sysselsättning som behövs för att producera de varor och tjänster som efterfrågas. *Indirekta* effekter uppstår pga. spridningseffekterna i ekonomin genom ökad efterfrågan på underleverantörers varor och tjänster. De direkta och indirekta effekterna på sysselsättningen i regionen innebär i sin tur att inkoms-

terna i regionen ökar. En del av denna inkomstökning kommer att spenderas på varor och tjänster i regionen. Därmed uppstår även *inducerade* effekter på sysselsättning och BRP i regionen.

Flygplatsens (flygverksamhetens) direkta efterfrågeeffekter på sysselsättning i regionen utgör indata till rAps. Med hjälp av rAps beräknas de indirekta och inducerade effekterna på sysselsättning samt direkta, indirekta och inducerade effekterna på BRP i regionen.

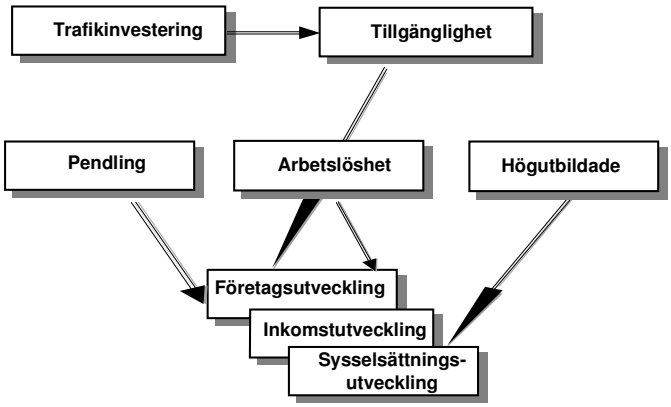
2.2 En beskrivning av RUT-modellen

De effekter som stora infrastrukturinvesteringar kan förväntas få på den regionala utvecklingen gäller:

- den ekonomiska tillväxten
- lokaliseringen av befolkning och arbetsplatser till och inom regionen
- lokalisering av företag till och inom regionen.

Den regionala utvecklingen bland svenska kommuner har studerats utifrån dessa perspektiv med hjälp av en dynamisk modell - RUT[1].

RUT - Regional Utvecklingsmodell



Beskrivning av RUT-modellen.

Trafikinvesteringar och andra åtgärder som förbättrar ett trafiksystems egenskaper medför att tillgängligheten förbättras. För arbetskraft som bor i olika kom-

[1] Se ”Mittåg - tillgänglighet och regional utveckling”. Transek, maj 1995; ”E18 uppgraderad till 4-fältsväg – stråkanalys och analys av regionala utvecklings effekter i Värmland”: Transek 2002; samt: ”Dala Airport och den regionala utvecklingen”. Transek 2003-12-09.

muner underlättas härigenom möjligheterna att arbetspendla i angränsande och längre bort belägna kommuner.

Den förvärvsarbetande kan - med rimliga resuppoffringar i tid och pengar - finna ett bättre betalt arbete på annan ort eller ett mer stimulerande arbete i andra avseenden.

Samtidigt underlättas rekryteringen av specialiserad arbetskraft för företag i en viss kommun när pendlingsuppoffringen minskas genom kortare restider i trafiknäten. Effektiviteten i näringslivet ökar.

Resmönstret ändras och sannolikheten att flera arbetstagare börjar pendla ut ur den egna kommunen till arbetsplatser i andra kommuner ökar. Likaså ökar benägenheten för andra sysselsatta att pendla in till en viss kommun när tillgängligheten till denna förbättras.

Faktorerna tillgänglighet, pendling, arbetslöshet och utbildningsnivå är exempel på faktorer som vi har identifierat ha en avgörande inverkan på tre nyckelvariabler som är avgörande för den regionala utvecklingen:

- företagsutveckling
- inkomstutveckling
- sysselsättningsutveckling

Förbättrad tillgänglighet - åstadkommen genom förbättringar i trafiksystemet – kan leda till *ökad företagsetablering, högre inkomster och en ökad sysselsättning***.** Det tar emellertid en avsevärd tid för hushåll och företag - liksom för hela den regionala arbetsmarknaden - att anpassa sig till ett helt nytt jämviktsläge. Man brukar därför tala om trögrörliga processer.

RUT-3 modellen behandlar sambanden mellan den långsiktiga regionala utvecklingen och *flygtillgängligheten***.**

RUT-modellen är baserad på faktiska förhållanden för samtliga Sveriges kommuner, med en databas över folkmängd, företag, sysselsättning, inkomster, pendling, utbildning, arbetsmarknadsdata och regional tillgänglighet. Databasen omfattar åren 1980-2000, och modellen fångar således in variationer och förändringar, dels mellan alla kommuner, dels utvecklingen under tjugoårsperioden 1980-2000.

Hur förhåller sig då RUT-modellen och dess resultat till andra liknande modellverktyg? Vid en jämförelse mellan RUT-modellen och den så kallade SAMLOK-modellen kan man konstatera att SAMLOK[2] är uppbyggd på ett teoretiskt något bredare underlag, men att det båda modellerna ger likartade resultat. SAMLOK-modellen ger något lägre tillväxteffekter än RUT-modellen, delvis beroende på att SAMLOK-modellen förutsätter att tillväxten kommer i jämvikt om ca 10 år, medan RUT-modellens tillväxt antas stabiliseras inom en längre tidsperiod, ca 25 år.

Slutsatser om flygtillgänglighet och regional utveckling i RUT

Resultaten av denna regionala utvecklingsmodell beträffande flygtillgängligheten kan sammanfattas i följande punkter:

- Flygtillgängligheten samvarierar starkt med ”traditionell” tillgänglighet, d.v.s. med de landburna transportmedlens (bil, buss, spårtrafik) tillgänglighet
- När flygtillgängligheten för en viss kommun ökar med 10 %, ökar på lång sikt sysselsättningen och inkomsterna med ca 1 %, samt företagandet (antalet företag) med ca 1,5 %
- Den fullständiga anpassningstiden till ett nytt jämviktsläge är relativt lång, ett flertal decennier. Hur stor del av anpassning till en förbättrad (eller försämrad) flygtillgänglighet som kan förväntas ske inom, säg 5-10 år, går f.n. inte att uttala sig om.

3 Utvecklingsanalys av Västerås flygplats

I detta kapitel kommer vi att beskriva Västerås flygplats utifrån ett antal förutbestämda kriterier[3] samt kortfattat beskriva jämförbara flygplatser – dels baserat på deras storlek och karaktär och dels baserat på var de ligger. Syftet är att på så vis beskriva både potentiella konkurrenter (i närområdet) och jämförbara flygplatser (oavsett var de ligger). Alla flygplatsers funktion, potential och konkurrenskraft är förstås beroende av det omland i vilket de verkar. Därför inleds kapitlet med en översiktlig beskrivning av Västerås stads, och regionens, generella förutsättningar. Detta regionala utvecklingsperspektiv utgörs av beskrivningar av befolkningsutvecklingen, sysselsättningsutvecklingen, samt med näringsli-

---

[2] SAMLOK är en regional utvecklingsmodell som SIKA och trafikverken avser att använda i den kommande åtgärdsplaneringen för att beräkna infrastrukturens lokaliseringseffekter. Modellen kallas SAMLOK för att markera att den behandlar lokalisering och att den är knuten till den nationella modellen för persontransportefterfrågan SAMPERS

[3] Kriterierna är framtagna i samråd med beställaren.

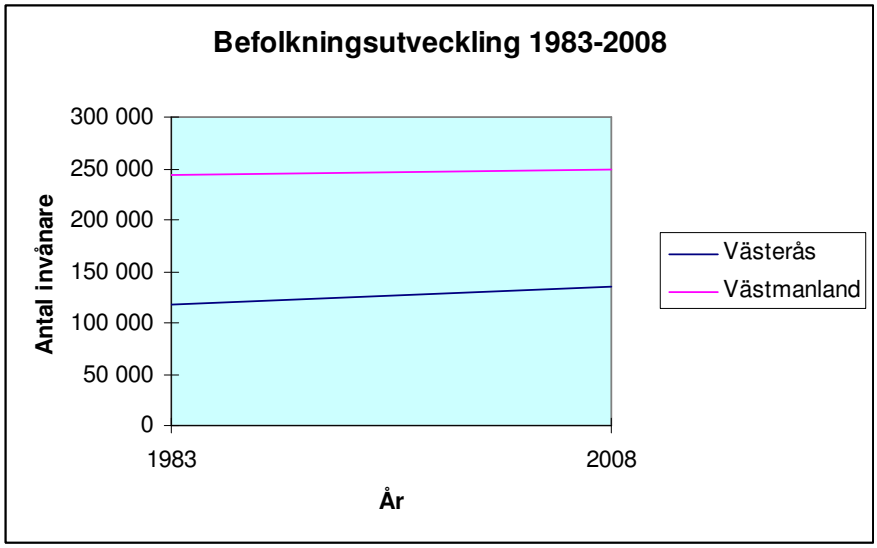
vets struktur och tillväxt. Sammantaget kan detta anses utgöra de regionala förutsättningarna som påverkar det Västeråsbaserade flygets potential. Kapitlet avslutas med en beskrivning av tre olika scenarier för trafik- och passagerarutveckling vid Västerås flygplats. Dessa scenarier ligger sedan till grund för de modellberäknade effekter som de antagna utvecklingsscenarierna för med sig och som görs i därefter följande kapitel.

3.1 Regionalt utvecklingsperspektiv

Här nedan beskrivs utvecklingen av befolkningen, sysselsättningen och näringslivets struktur i Västeråsregionen. Syftet är att ge en bild av den potentiella efterfrågan på transporter och flygtillgänglighet – men också att illustrera hur Västeråsregionen är funktionellt integrerat i den större Stockholm-Mälarregionen, ett faktum som i stor grad påverkar potentialen. Som sådan är Mälarregionen expansiv med en relativt kraftig befolkningsökning och med god tillväxt inom branscher där täta kontakter med andra regioner är vanliga. Sammantaget skapar detta behov av en god flygtillgänglighet. Detta behov täcks också av ett antal redan existerande flygplatser och Västerås flygplats befinner sig alltså i ett område med stor och växande marknad, men också med ett flertal mycket etablerade och starka konkurrenter om passagerarna.

Befolkningsutveckling

Befolkningsutvecklingen är ett samlande begrepp för förändringar i nettoflyttning, födelsetal och dödstal. Diagrammet nedan visar befolkningsutvecklingen för Västerås stad och Västmanlands län mellan 1983-2008. Det är i första hand Västerås som står för länets ökning. Staden har sedan 1985 ökat sin befolkning med cirka 14 %, länet i sin helhet med 2,6 %. Under samma period ökade rikets befolkning med cirka 11 %. Den enda övriga kommunen i Västmanland som haft en positiv befolkningsutveckling under samma period är Sala som ökat med drygt 1 %. Västerås hade vid utgången av 2008 knappt 135 000 invånare och Västmanland knappt 250 000. 54 % av länets befolkning finns således i Västerås.



Källa: SCB

Det finns anledning att tro att Västerås fortsatt kommer att attrahera nya invånare. Inte minst tack vare den ökade internationaliseringen av näringslivet, som gör företag och arbetsgivare mindre beroende av avsättningsmarknaden i sitt omedelbara omland, och därför istället söker lokalisering där arbetskraften är välutbildad, där det finns goda kommunikationer och där det finns en tradition av företagande. Åtminstone vad gäller större internationella företag är det alltså i högre utsträckning viktigt att utgöra en attraktiv lokaliseringsplats för företag ur ett sysselsättnings- och arbetskraftsperspektiv, snarare än att erbjuda en stor avsättningsmarknad för det som produceras. Det gäller således för regioner att kunna erbjuda goda förutsättningar för företag att utvecklas och därmed locka till företagsetableringar. Effektiva kommunikationer är i detta sammanhang av central betydelse, eftersom de ger företag möjligheter att hålla samman sin verksamhet över större avstånd samtidigt som det ger företagen förutsättningar att rekrytera kompetent arbetskraft i ett större omland. Med den relativa närhet och täthet som skapats till Stockholm med snabba regionaltåg finns möjlighet till arbetspendling vilket ytterligare förstärker Västerås position och förutsättningar för befolknings- och företagstillväxt.

Sysselsättning

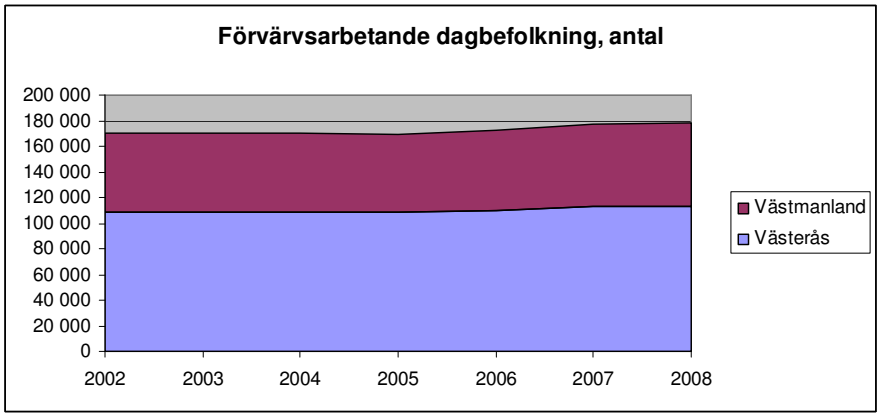
Sysselsättning utgör ytterligare ett mått på ”utveckling”. I en växande region ökar också sysselsättningen till följd av befolkningsökning då markanden för produkter och tjänster som konsumeras av invånarna lokalt ökar. Men ytterst är sysselsättningen en indikator på det lokala eller regionala näringslivets dynamik och vitalitet. Som nämnts ovan ger också den stora sammanhängande arbetsmarknaden i Stockholm-Mälarregionen goda förutsättningar för företag att finna kvalificerad arbetskraft inom regionen.

Sysselsättningen i en kommun kan i sin tur beskrivas med hänsyn till antingen nattbefolkningen eller dagbefolkningen. En person kan bo i en kommun men arbeta i en annan. Skillnaden mellan sysselsatt dagbefolkning och sysselsatt nattbefolkning förklaras alltså av pendling. Västerås roll och funktion som centralort i ett lokalt arbetsmarknadsområde bekräftas av nettopendlingen som redovisas i tabellen nedan. I Västerås fall ”importeras” arbetskraft från kringliggande områden och fler pendlar alltså in till, än ut från, Västerås. I prognosen för 2020[4] bedöms denna utveckling fortsätta, vilket indikerar att Västerås position som regionalt arbetsmarknadscentrum fortsatt förväntas vara stark.

In- och utpendling till/från från Västerås 1997-2020

Antal	1997	2003	2010	2020
Inpendling	8981	10374	11925	13012
Utpendling	5638	7934	9408	11265
Nettopendling	3343	2440	2517	1747

Figuren nedan visar förändringen i antalet förvärvsarbetande dagbefolkning i Västerås och Västmanland mellan 2002 och 2008. I figuren därefter visas Länsstyrelsens prognos för åren fram till 2020[5]. Statistiken visar en relativt stadig ökning under perioden 1997-2003.

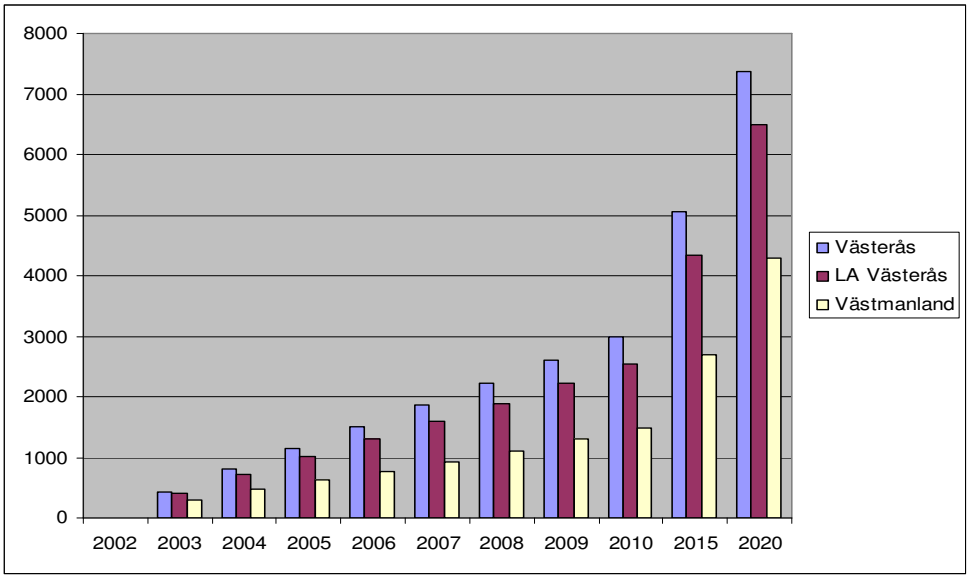


Källa: SCB

[4] Från ”Befolkning och arbetsmarknad i Västmanlands län 2010”, Länsstyrelsen Västmanlands län, rapport 2004:30, Christer Carmegren, Thomas Holm.

[5] Från ”Befolkning och arbetsmarknad i Västmanlands län 2010”, Länsstyrelsen Västmanlands län, rapport 2004:30, Christer Carmegren, Thomas Holm.

Prognostiserad förändring i sysselsättningen 2002-2020



Källa: ”Befolkning och arbetsmarknad i Västmanlands län 2010”, Länsstyrelsen i Västmanlands län

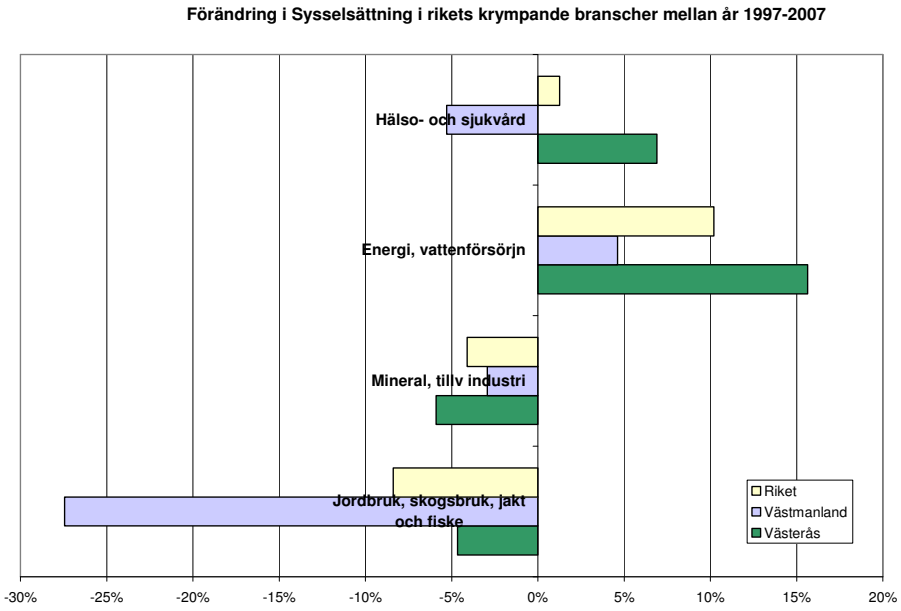
Näringslivets struktur

Även om sysselsättningen totalt väntas öka i Västerås och Västmanland kan det också vara intressant att veta vilka branscher som växter och vilka branscher som krymper i det lokala och regionala näringslivet.

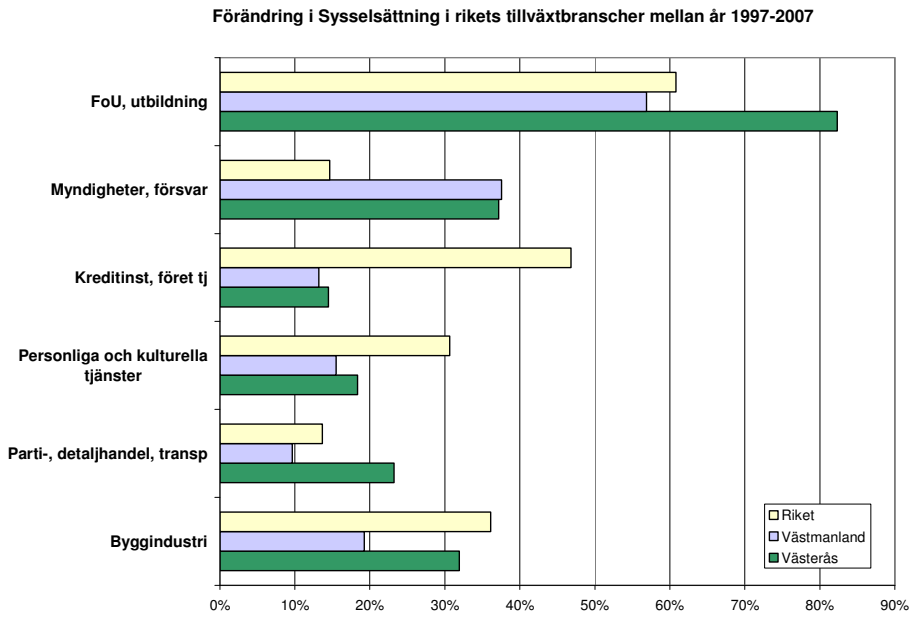
I det som allmänt benämns ”strukturomvandlingen” beskrivs just denna process från en ekonomi baserad på traditionella och tillverkande näringar till en mer kunskaps- och tjänstedriven ekonomi. Som indikerats ovan kan strukturomvandlingen på nationell nivå speglas genom att dela upp branscherna i två grupper – växande och krympande. Den ena gruppen har haft en långsammare sysselsättningstillväxt än genomsnittet för alla branscher i riket och den andra gruppen har haft en snabbare sysselsättningstillväxt. Med en relativt grov indelning i 11 branscher är det fyra branscher som har haft en långsam sysselsättningstillväxt (eller minskning) i riket. Dessa är Jordbruk, skogsbruk, jakt och fiske, Tillverkning och utvinning, Energi-, vattenförsörjning och avfallshantering samt Vård och omsorg. Tillsammans har dessa branscher minskat antalet sysselsatta i riket med 1 procent mellan 1993 och 2007.

De växande branscherna är olika tjänstebranscher som till stor del är beroende av de regionala marknaderna för både arbetskraft och försäljning. Den regionala marknadens storlek och tillväxt har därför haft stor inverkan på dessa branschers lokaliseringsmönster. Regioner med stort antal invånare och välutbyggd transportinfrastruktur har haft en snabbare sysselsättningstillväxt i dessa tjänstebranscher än mindre regioner med en liten marknadspotential.

I följande diagram jämförs strukturomvandlingen i riket med utvecklingen i Västmanlands län och Västerås stad. Den första figuren visar utvecklingen i branscher som haft en sämre eller negativ, sysselsättningstillväxt i riket (alltså krympande), och den andra figuren visar utvecklingen i branscher som i riket varit växande.



Källa: SCB



Källa: SCB

Illustrationerna visar tydligt att både Västmanland och Västerås utvecklas i enlighet med rikets och strukturomvandlingens generella trender. Undantaget är branscherna ”Energi och vattenförsörjning”, samt ”Hälso- och sjukvård”. Inom branscherna ”FoU och utbildning”, ”parti-, detaljhandel och transporter” samt ”Myndigheter och försvar” har branschernas sysselsättningstillväxt varit markant starkare i Västerås och Västmanland jämfört med riket. I branscherna ”Jordbruk, skogsbruk och fiske” samt ”Mineral och tillverkningsindustri” har sysselsättningen krympt mer i Västerås och Västmanland än i riket.

Sammantaget signalerar detta att den generella strukturomvandlingen förändrar näringslivsstrukturen i Västerås och Västmanland och i princip speglar den utveckling som sker i riket. I den prognos som Länsstyrelsen i Västmanland har gjort[6] förväntas Västerås dessutom genomgå en större strukturomvandling än övriga riket – dvs. de nationellt krympande branscherna minskar mer än i riket och de nationellt växande branscherna växer mer i Västerås än i riket. I tabellen nedan jämförs dessa siffror inom ett urval av branscher med Långtidsutredningens prognos för riket. I Västerås handlar detta specifikt om en relativt stor nedgång i stål- och metallverk och i metall- och maskinvaruindustri, och en relativt stor uppgång i byggindustri, hotell och restaurang, parti och detaljhandel, uthyrning och företagsservice samt utbildning och hälsovård. Om prognosen slår in betyder detta att det lokala och regionala näringslivet fortsatt ”strukturomvand-

[6] Från ”Befolkning och arbetsmarknad i Västmanlands län 2010”, Länsstyrelsen Västmanlands län, rapport 2004:30, Christer Carmegren, Thomas Holm.

las” vilket också ger goda förutsättningar att växa i termer av befolkning och nya företag.

Bransch	Tillväxttakt riket (LU)	Tillväxttakt LA Västerås (Lst)
Livsmedels- och dryckesvaru-industri	0.984	1.020
Stål- och metallverk	0.993	0.973
Metallvaruindustri	0.999	0.985
Maskinvaruindustri	0.999	0.994
Transportmedelsindustri	0.999	0.970
El-, gas- och värmeverk	0.983	0.993
Vatten- och reningsverk	0.983	0.993
Byggindustri	1.000	1.010
Hotell o restaurang	1.003	1.008
Parti- och detaljhandel	1.003	1.013
Uthyrning och företagsservice	1.003	1.013
Utbildning, hälso- och sjukvård	1.003	1.015

Planeringsförutsättningar

Stockholm-Västerås flygplats är av Luftfartsstyrelsen utpekat riksintresseområde. Ett sådant utpekat område medför vissa bestämmelser och restriktioner vad gäller byggande och planeringsförutsättningarna är således starkt begränsade ur ett kommunalt planeringsperspektiv.

Riksintressets roll i lagstiftningen är att fungera som en brygga mellan stat och kommun i planeringsprocessen. Begreppet riksintresse tillkom på 1970-talet i samband med den fysiska riksplaneringen. Syftet med den fysiska riksplaneringen var att kartlägga tillgångar och anspråk på mark och vatten, läge och miljö, samt ange riktlinjer för hushållningen med dessa tillgångar. Vad gäller just flygplatser kan anläggningens funktion skadas genom att mark som vid en viss tidpunkt behövs för luftfartsknuten verksamhet används på annat sätt eller genom att verksamhet i riksintresseområdet eller i dess influensområde direkt eller indirekt utgör hinder mot flyg- eller flygplatsverksamheten. För de områden utanför riksintresseområdet inom vilka bebyggelse eller andra fysiska hinder kan innebära påtaglig skada på riksintresset benämns influensområden för riksintresset. Influensområdet styrs av tre faktorer, hinder, buller samt elektromagnetiska fält.

Riksintresse för luftfarten utgörs av det område som på lång sikt kan täckas av luftfartsanläggningarnas markområde[7]. I begreppet luftfartsanläggning ingår flygplatser och luftfartsknuten utrustning, exempelvis rullbanor, taxibanor, ter-

[7] Luftfartens riksintressen, rapport 2008:12 ISSN 1652-9707

minaler. I riksintresseområdet ingår inte mark som disponeras för kommersiell verksamhet exempelvis shoppingcenter, frakt och logistikverksamhet. Mark som enbart används för civil icke kommersiell verksamhet ingår inte heller i riksintresseområdet.

Det är enligt PBL en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av kommens mark – och vattenområden. Alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Av planen ska framgå grunddragen i användningen av mak – och vattenområden, hur den byggda miljön ska utvecklas samt hur utpekade riksintressen enligt miljöbalken ska tillgodoses. Planen är inte bindande för prövning av planfrågor enligt PBL eller annan lagstiftning, men ska ge vägledning vid beslut om mark – och vattenanvändningen. Det är Länsstyrelsens roll att kontinuerligt förmedla underlag om allmänna intressen till kommunen och ge råd om hur dessa bör beaktas i översiktsplaneringen.

I Västerås fall innebär detta att marken kring Västerås flygplats i allt väsentligt endast kan användas till just detta ändamål. Den alternativa markanvändningen är alltså mycket begränsad. Framför allt bullerfrågan hindrar också exploatering i bostadssyfte, och flygplatsens placering separerar stadens mer centrala områden med exploateringsområden österut, som till exempel Gäddeholm.

Sammanfattade observationer

Västerås växer både i termer av befolkning och i termer av sysselsättning. En viktig del i förklaringen är sannolikt att Västerås ligger inom den funktionella Stockholm-Mälarregionen och företagandet, utvecklingen och tillväxten präglas av detta förhållande. Regionen är hemvist för ett antal stora, internationella företag som sannolikt inte har närområdet som sin primära avsättningsmarknad. Däremot är Västerås en konkurrenskraftig lokaliseringsort tack vare en god tillgänglighet inom Sveriges största och viktigaste ekonomiska område. Tätheten och tillgängligheten har ökat under senare år och utbytet med framför allt Stockholm är omfattande vilket visas av pendlingsströmmarna mellan orterna. Utöver detta är Västerås också ett regionalt centrum med ett totalt sett positivt pendlingsnetto vilket innebär att Västerås ”importerar” arbetskraft från kringliggande områden.

Vidare visar näringslivsstrukturen att framför allt Västerås stad, men också i viss mån Västmanland, kommit relativt långt i den process och omställning som kallas ”strukturomvandlingen”. Det betyder att det lokala och regionala näringslivets växande branscher finns inom kunskaps- och tjänstenäringarna, och att det traditionella näringslivets relativa betydelse krymper.

Fortsatt goda möjligheter till internationella kontakter är avgörande för näringslivets konkurrenskraft såväl i Stockholm-Mälarregionen som i landet i helhet.

Detta bekräftas också i de intervjuer som genomförts i projektet. Från näringslivets sida ser man också både tillgängligheten till marknader och tillgängligheten till arbetskraft som viktiga förutsättningar för lokaliseringsval. För Stockholm-Mälarregionens konkurrensförutsättningar och attraktivitet för näringslivet i stort är det dock väsentligt att lägesnackdelen med stora avstånd till de viktiga internationella marknaderna så långt som möjligt kompenseras av väl utvecklade omvärldsförbindelser. (Se SOU 2003:33 för vidare diskussion).

Om dessa transportmöjligheter försvinner eller försämras finns det risk för att företag lokaliserar hela eller delar av sin verksamhet på annan ort med bättre tillgänglighet – speciellt för godstransporter. Det är dock osäkert hur omfattande denna effekt är. En möjlig utgångspunkt för att bedöma storleksordningen på effekten skulle kunna vara att undersöka vilka företag som idag fraktar gods via flygplatsen samt kartlägga sysselsättning inom dessa företag. Men alla dessa företag skulle givetvis inte välja att flytta hela sin verksamhet utanför kommunen/regionen om flygplatsen lades ned.

I vilken utsträckning som företag i Västerås är *beroende* av de frakttransporter som flygplatsen specifikt erbjuder kan därför ifrågasättas. Det är oklart hur stor andel av det gods som transporteras till/från flygplatsen som går till/från företagen i Västerås. Man kan också fråga sig vilken effekt som fraktmöjligheterna med flyg har haft för dessa företag, med tanke på att huvuddelen av dessa företag sannolikt bedrev verksamhet även under perioden fram till 2007. Utgångspunkterna för passagerartrafik är dock något annorlunda. I kapitel 7 genomförs en RUT-analys[8] med syfte att beskriva de samhällsekonomiska effekterna av en eventuellt förändrad tillgänglighet.

[8] En översiktlig genomgång av RUT-modellen gjordes i kapitel 2.2.

3.2 Beskrivning av Västerås flygplats

Kortfakta om Västerås flygplats

- Stockholm Västerås Flygplats är belägen ca 5 km från centrum i Västerås östra ytterområde och är länets enda flygplats med reguljär flygtrafik.
- Flygplatsen hanterar utrikestrafik, charterflygningar, skolflyg och fraktflyg samt privatflyg. På flygplatsen finns också ett flygmuseum.
- Västerås stad äger och driver flygplatsen helt i egen regi sedan 2007.
- Flygplatsen har varit i drift sedan 1920-talet och var då var en militär flottilj, F1. På 1970-talet startades även civil flygtrafik. Under årens lopp har flera flygföretag trafikerat ett antal inrikes och utrikes destinationer.
- Chartertrafiken utgår med flygningar till bland annat Kreta, Turkiet, Kanarieöarna och Thailand.
- Ryan Air har under hela året flygningar till London, samt under sommarhalvåret flygningar till Alicante och Barcelona.
- Antal passagerare år 2008 var ca 186 000 varav huvuddelen var utrikes resande. Flygplatsen är Sveriges ca 20:e största.
- Flygplatsens omsättning år 2008 var ca 22 mkr. Flygplatsen har cirka 40 anställda.

Västerås stad är ensam ägare av flygplatsen sedan årsskiftet 2007. Flygplatsen ligger ca 5 km från stadens centrum – och är i detta avseende en mycket tillgänglig och citynära flygplats. Linjetrafik bedrivs av Ryan Air på passagerarsidan medan frakttrafik bedrivs av TNT. Chartertrafik förekommer både sommar och vinter. Dessutom förekommer en i omfattning begränsad, men ändock betydelsefull, verksamhet i form av allmänflyg (privatflyg) och bruksflyg såsom skolflyg och taxiflyg. Inte minst är flygplatsen viktig för verksamheten vid Scandinavian Aviation Academy som etablerat sig som en av Nordens ledande flygutbildningsföretag. Unikt för Västerås är också att man erbjuder kommunal gymnasieutbildning för pilotutbildning, flygtekniker och flygplatspersonal. Flygplatsen utgör således en viktig infrastrukturell resurs för utbildningsväsendet i staden.

Även om den nuvarande omfattningen på flygverksamheten är begränsad har flyget en lång tradition i Västerås och flygverksamhet har bedrivits på platsen sedan 1920-talet. Då var trafiken militär, men civil trafik har bedrivits sedan

slutet av 1960-talet. Inledningsvis som affärscharter men sedan 1976 då SAS invigde sin linje till Köpenhamn har trafiken företrädesvis utgjorts av reguljärtrafik. SAS har sedermera lagt ner Köpenhamnslinjen. Under 2008 uppgick passagerarantalet till 186 612 personer, vilket är en ökning med 2000 personer sedan året innan. Antalet passagerare sjönk något under 2009 till cirka 173 187 personer[9].

Totalt omfattar flygplatsorganisationen ca 40 årsarbetare och ca 55 anställda. Flygplatsbolaget driver all service och handel på flygplatsen i egen regi och är inte beroende av externa entreprenörer för till exempel restaurang eller tax-free. Detta har gjorts i syfte att effektivisera driften och maximera resursnyttjandet.

Behov i regionen

Västerås har ett starkt och vitalt näringsliv i starka branscher – industriell IT, processtyrning och automation, logistik, handel, media och evenemangsindustri. Trots en stark industritradition och en relativ dominans av stora arbetsgivare i form av multinationella och högteknologiska företag är ny- och småföretagandet vitalt och en viktig del av näringslivet.

Den relativt stora lokala och regionala marknaden ger förutsättningar för handels- och tjänsteföretag som vänder sig till konsumenterna. De stora multinationella företagen konsumerar också tjänster och service på den lokala marknaden. Dessa multinationella företag utgör således, tillsammans med Mälardalens högskola och Teknikbyn stommen i, och förutsättningarna för, Västerås expansiva näringsliv medan den tillverkande exportindustrin, med bl.a. verkstads- och teknikindustri som nämnts tidigare, är basen för Västerås kommuns näringsliv i sin helhet. Dessutom finns ett flertal små och medelstora industri- och tjänsteföretag och Västmanland har, sina stora arbetsgivare och internationella koncerner till trots, ett stabilt nyföretagande[10].

Västerås flygplats ligger i ett transportintensivt område, nära europavägar och viktiga godsstråk där bland annat trä och malm transporteras till tunga industrier i närheten. Järnvägsförbindelserna till och från Västerås är goda och inte långt från flygplatsen utvecklas Västerås hamn till en fullgod kombiterminal för omlastning av gods till järnväg och lastbil.

---

[9] Statistik för 2009 är enligt uppgift från Västerås Flygplats AB medan statistik för tidigare år baseras på Transportstyrelsens och SIKAS officiella statistik.

[10] I Västmanland startas cirka 2,2 % av alla nya företag per år i Sverige – en siffra som varit stabil under den senaste 10-årsperioden.

Flygplatsens ekonomi

Flygplatsbolaget har åstadkommit en ökning av antalet charteravgångar för 2008 och ökat antalet charterresenärer med hela 22 %. Med tanke på nuvarande konjunktur är detta sannolikt en tillfälligt hög siffra, men förutsättningar finns uppenbarligen för charteroperatörer att effektivt nyttja Västerås som utreseort. Under 2007 etablerade sig ett flygfraktbolag på flygplatsen med 10 turer per vecka. Försvarsmaktens regelbundna flygningar upphörde i april, men har senare återupptagits. Med tanke på Försvarsmaktens fortsatta engagemang i internationella insatser lär militärens behov vara fortsatt stort.

Flygplatsens ekonomiska nyckeltal redovisas nedan:

Not	**2008**	**2007**	**2006**	**2005**
Nettoomsättning (tkr)	22 361	20 882	18 423	22 971
Resultat efter finansiella poster (tkr)	-22 547	-22 939	-23 549	-18 104
Balansomslutning (tkr)	59 948	32 274	55 867	18 755
Soliditet	85 %	82 %	87 %	39 %
Antal årspassagerare	185 302	184 513	188 375	225 227
Antal flygrörelser[11]	26 984	26 336	26 282	56 492
Antal fraktton	2 082	25	29	128

Källa: Västerås flygplats AB

Som nämnts tidigare har bolaget valt att driva servicen på flygplatsen i egen regi och personalkostnaderna för kärnverksamheten har i en jämförelse 2002-2008 minskat med ca 40 %.

Trots detta går flygplatsen med förlust. Västerås Stad fattade under hösten beslut att täcka flygplatsens underskott t.o.m. 2010. Resultatmål för 2009 är -21 miljoner kronor och för 2010 -19 miljoner kronor. 2008 visade ett resultat på -22,5 miljoner kronor.

Passagerarutveckling[12]

2006	**2007**	**2008**	**2009**
188 375	184 513	185 302	173 187

[11] Varav cirka 10 % reguljär linjetrafik.

[12] Uppgifter från Stockholm Västerås Flygplats AB.

Föregående år

Ryan Air flög januari-oktober ca 12 avgångar per vecka till två destinationer, och i slutet av året 7 avgångar per vecka till en destination. Enligt flygplatsbolaget har flera möten med bolaget genomförts under hösten 2009 för att diskutera en eventuell ökning av trafikeringen. I slutet av året presenterades också en ny linje med Ryan Air till Alicante i Spanien. Två turer i veckan med början i april 2010 planeras.

Chartertrafiken utgörs av resmålen Kreta, Turkiet, Kanarieöarna och Thailand. Vissa förändringar i destinationsutbudet förväntas under 2010. Chartertrafiken bedrivs av operatörer som Detur, Apollo, Ving och Fritidsresor. Charterresandet uppvisade en passagerarökning på 22 %. 2009 års charterprogram har dock minskat något och resmålet Kreta har bytts mot Rhodos. Vinterprogrammen 2010 är inte beslutade ännu, men en minskning är alltså trolig.

Försvarsmaktens trupp och materielflygningar till internationella insatser (Afghanistan och Kosovo) avslutades i maj p.g.a. annat logistikupplägg, men under hösten har ett antal trupprotationer till Kosovo och Afghanistan ändå genomförts och i det nuvarande upplägget flyger Försvarsmakten 1 gång per vecka till Pristina, plus rotationer av trupp i Afghanistan och Pristina cirka 2 gånger per år. Totalt var det ca 5 000 militärer som flög till och från flygplatsen 2009.

Enligt rapporten ”Stockholm Västerås Flygplats: Flygplatsens betydelse för Västerås och Mälarregionen utifrån ett samhällsekonomiskt och hållbart perspektiv” har volymen gods som transporterats till/från flygplatsen varit nära noll under perioden 1996-2007 (undantag 2002 och 2003). Det är först 2008 och framförallt 2009 som godstransporterna ökat mycket kraftigt. Under 2008 organiserade fraktbolaget TNT om sin logistik och flyttade linjen som tidigare gått mellan Liége-Arlanda-Örebro till Västerås flygplats. Skälen uppges vara miljöhänsyn och kostnadsskäl. En start och landning ”sparas” och frakten körs istället på lastbil mellan hanteringsterminalerna på Arlanda och i Örebro. Enligt fraktbolaget har förändringen slagit väl ut och mycket talar för att upplägget behålls[13].

Sektoriell prognos och utblick[14]

En stor potentiell marknad finns för fler destinationer inom lågprisflyg från Västerås flygplats. Lågprisflyg har ett betydligt större upptagningsområde än vad övriga reguljärdestinationer från Västerås har. De passagerarundersökningar

[13] Uppgifter baseras på intervju med representant för TNT

[14] Baseras i huvudsak på material från Stockholm Västerås flygplats och intervjuer med representanter för flygplatsen.

som genomförts på flygplatsen visar att området sträcker sig från mellersta och södra Norrland, ner till Mälardalen och västerut till Värmland. De flesta resenärerna kommer dock från Västeråsregionen och framför allt Stockholm. Samtidigt kan man konstatera att lågprisflyget redan etablerat sig starkt på Skavsta och det finns sannolikt både expansionsmöjligheter och skalfördelar där.

Det inomeuropeiska charterflyget från Västerås har ökat stadigt de senaste åren. En förändring är att researrangörer satsar på resmål utanför Europa. Det finns också anledning att tro att den positiva trenden fortsätter. Upptagningsområdet är densamma som, eller till och med större än, för lågprisflygen och flygplatsen har kapacitet för relativt stora flygmaskiner. Flygplatsens relativt begränsade trafik ger också operatörerna möjlighet att välja bättre avgångstider. För många charterresenärer är inte kollektiva transportmedel det primära valet vid utresan, vilket ytterligare talar för en mindre regional flygplats som Stockholm Västerås.

Det finns också en potential i marknaden för etniskt flyg från Västerås flygplats. Etniska flyg riktar sig mot en speciell målgrupp och speciella destinationer. Det har visat sig vara en framgångsrik nisch för bolag som bland annat opererar från Landvetter med destinationer i framför allt mellanöstern. Upptagningsområdet för den här typen av flygningar är likaledes stort – framför allt då det i dagsläget endast existerar liknande service från just Landvetter och Arlanda.

Möjlighet att attrahera ytterligare fraktoperatörer att etablera sig på flygplatsen finns också. Med nuvarande system[15] är hanteringskapaciteten vid själva flygplatsen inte avgörande. Dock krävs det stora investeringar och engagemang från flygplatsen (och ägaren) om hanteringskapacitet ska tillskapas på flygplatsen. Primärt handlar dessa investeringar om hanteringsfaciliteter (fraktterminal) och utökat utrymme på uppställningsplattan. Investeringarna är mycket omfattande och marknadsförutsättningarna kan snabbt ändras.

Vad gäller de tekniska förutsättningarna har Stockholm Västerås definitivt utrymme att växa. Miljötillståndet medger en tiodubbling av dagens trafik med tungt jetflyg och exploaterbar mark finns att tillgå.

Flygplatsbolaget gör själv bedömningen att man har ett attraktivt erbjudande för flera operatörer och menar att mera marknadsföring av flygplatsens konkurrensfördelar kan påverka situationen positivt. Självklart är det i sammanhanget viktigt att kunna erbjuda goda kommunikationer och hög tillgänglighet.

---

[15] Systemet, där speditörerna är så kallade ”integrators” betyder att man samlar gods från relativt stora områden i terminaler där det lastas om och distribueras. Detta betyder i princip – om än förenklat och i just TNT’s system – att gods mellan två företag i Västerås transporteras till Örebro eller Arlanda för omlastning och sedan tillbaks.

Sammantaget har alltså Västerås flygplats förutsättningar att på medellång sikt kunna öka trafiken väsentligt på flygplatsen. Sannolikheten för ytterligare inrikes linjetrafik är låg. Viss ökning kan dock ske inom framför allt lågprisflyg och charter på utrikes destinationer. Även fraktflyget har potential, men en större ökning förutsätter omfattande investeringar. Samtidigt har Stockholm Västerås flygplats mycket starka konkurrenter i sitt nära omland inom nära nog alla de nischer som beskrivits ovan. Godshantering finns i Örebro, lågprisflyget har etablerat sig starkt på Skavsta och för både frakt och reguljär linjetrafik finns naturligtvis en mycket svår konkurrent i Arlanda.

3.3 Beskrivning av konkurrerande och jämförbara flygplatser

Stockholm – Skavsta flygplats

Stockholm – Skavsta flygplats är belägen 10 mil söder om Stockholm. Flygplatsen användes som militärflygplats fram till 1984, då kommunen tog över ägandet. De senaste åren har antalet resenärer till och från flygplatsen ökat dramatiskt tack vare fokus på lågprisflyg. Det är i huvudsak ett större flygbolag som står för merparten av passagerarvolymerna till och från Stockholm – Skavsta, Ryan Air. År 2008 ökade Ryan Air antalet passagerare till och från Stockholm – Skavsta med 27 % jämfört med föregående år.

Flygplatsen är privat och ägs till 90 % av det spanska infrastrukturbolaget Abertis och till 10 % av Nyköpings kommun. Det totala antalet resenärer uppgick till 2,5 miljoner för 2008, vilket är en ökning med 24,4 % jämfört med 2007. Därmed räknas Stockholm – Skavsta som Sveriges tredje största flygplats räknat till antal passagerare, efter Arlanda och Landvetter.

Det rådande konjunkturläget har däremot bidragit till att flygplatsens fraktvolymer sjunkit med 38 % i jämförelse med året innan och därmed bestämdes att fraktverksamheten skulle läggas ned helt från och med mars 2009. Enligt representanter för Stockholm-Skavsta flygplats är frakthantering något som bäst sköts av extern aktör och man har valt att inte sköta denna hantering själv. Dessutom har konjunkturläget bidragit till att de planerade utbyggnaderna av terminalerna senareläggs.

I anslutning till flygplatsen har ett större hotell byggts och parkeringsmöjligheterna har ökats med bland annat inomhusplatser. Efterfrågan på övernattning i närheten av flygplatsen har varit stor bland resenärer såväl som anställda inom flygplatsen och de olika flygbolagen. Flygplatsområdet ligger i närheten av E4 och i anslutning till en länsväg. Förbättringar kring länsvägens anslutningar till

flygplatsen finns med i Sörmlands länstransportplan. Därmed är den så kallade ”Tillfart Skavsta” ett utav länets prioriterade väginfrastrukturprojekt. Stockholm – Skavsta är även med i planeringen av Ostlänken, där ett framtida tågstopp planeras till flygplatsen. Detta kommer naturligtvis att väsentligt öka tillgängligheten till flygplatsen. Flygplatsen har redan idag ett väl utvecklat system med flygbussar som går från Norrköping, Örebro, Linköping, Södertälje, Eskilstuna och Stockholm. Stockholm-Skavsta har som mål att uppnå samma passagerarvolym 2009 som 2008.

Flygplatsens ekonomiska nyckeltal redovisas nedan:

RESULTATRÄKNING	**dec-08**	**dec-07**	**dec-06**
Nettoomsättning (TKR)	205 739	192 456	163 143
Rörelseresultat (TKR)	-8 607	-10 795	-29 017
Resultat efter finansnetto (TKR)	-8 033	-9 061	-28 473
Årets resultat (TKR)	-8 033	-9 061	-28 473

BALANSRÄKNING	**dec-08**	**dec-07**	**dec-06**
TILLGÅNGAR			
Tecknat ej inbetalt kapital (TKR)	0	0	0
Anläggningstillgångar (TKR)	492 828	515 915	506 670
Omsättningstillgångar (TKR)	43 697	51 059	59 323
Tillgångar (TKR)	536 525	566 974	565 993
SKULDER, EGET KAPITAL OCH AVSÄTTNINGAR			
Eget kapital (TKR)	50 909	58 942	68 003
Obeskattade reserver (TKR)	0	0	0
Avsättningar (TKR)	1 500	0	0
Långfristiga skulder (TKR)	427 148	440 720	457 431
Kortfristiga skulder (TKR)	56 968	67 312	40 559
Skulder och eget kapital (TKR)	536 525	566 974	565 993

NYCKELTAL	**dec-08**	**dec-07**	**dec-06**
Omsättning per anställd (TKR)	690	724	788
Personalkostnader per anställd (TKR)	286	281	326
Omsättningförändring	6,9 %	18 %	16,8 %
Vinstmarginal	– 3,9 %	– 4,7 %	– 17,4 %

Soliditet	9,5 %	10,4 %	12 %
Kassalikviditet	69,7 %	68 %	135,8 %

Källa: Bolagsverket, Årsredovisning för Stockholm-Skavsta flygplats AB, 2008

Örebro flygplats

Örebro flygplats ligger 12 km väster om Örebro stad och ägs av Länstrafiken Örebro. Flygplatsen öppnade för trafik 1979 och har idag främst charter och fraktverksamhet och hörde, till TNT flyttade verksamhet till Västerås, en av landets största fraktflygplatser volymmässigt. Siffran har sedan dess fallit markant.

Passagerarantalet på flygplatsen minskade också kraftigt under föregående år och den största delen av minskningen stod reguljärtrafiken för som tappade 19 % jämfört med året innan. Antalet charterresenärer minskade med 7 % jämfört med året innan. Verksamheten visade 2008 ett driftsunderskott på drygt 21 mkr.

Örebro flygplats förväntas öka sin verksamhet och sitt passagerarantal för 2009 tack vare förbättrad funktion i bokningssystemen. Bedömningen är också att fraktverksamheten kommer att öka ytterligare. En anledning till detta är att Räddningsverket omlokaliserat ett centrallager till Kristinehamn vilket väntas påverka fraktverksamheten positivt. Man räknar också med att knyta avtal med nya speditörer kring flygplatsen. Det finns även planer på att utöka samarbetet med försvaret kring ytterligare flygningar.

Norrköping

Flygplatsen ligger 3 km öster om Norrköping invid E22:an och Söderleden som har förbindelse med E4:an. Norrköpings kollektivtrafik trafikerar flygplatsen och det tar 10 minuter att åka till Norrköping stad. Den lokala tillgängligheten är således hög. De goda förbindelserna med motorväg och tåg till Stockholm har å andra sidan inneburit att andra färdmedel blivit attraktivare och i början av 2000-talet lades flygningarna till och från Stockholm ned.

Efter ett antal år med minskade passagerarunderlag tog Norrköpings kommun 2006 över ansvaret av flygplatsen. Sedan 2006 har antalet passagerare återigen ökat och 2008 ökade antalet passagerare med 30 % jämfört med året innan, vilket är den största ökningen i procent bland landets flygplatser.

Idag trafikerar tre större bolag Norrköpings flygplats med reguljärflyg; Cimber Sterling, Direktflyg och Finncom Airlines. Norrköpings flygplats erbjuder även charterresor till Grekland, Spanien, Turkiet och Thailand med de större charterbolagen. Utöver reguljärtrafik och chartertrafik trafikeras flygplatsen av frakt-

flyg. Det största fraktbolaget är Iceland Cargo som flyger Norrköping – Island – New York. Fraktverksamheten på flygplatsen var i ton räknat 554 för år 2008.

Ett intensivt arbete från kommunen pågår för att knyta till lokala och även nationella och internationella företag till flygplatsen. 2010 finns planer på att öppna en reguljärlinje till Göteborg. Fraktvolymerna är begränsade och fokus ligger på passagerartrafik. Samtidigt är flygplatsen, precis som Västerås och andra flygplatser i Mälardalen starkt begränsade av de stora väletablerade flygplatserna Skavsta, Bromma och Arlanda. Kommunikationerna i stråket är relativt goda och utbudet på ovannämnda flygplatser är så pass stort att det är svårt att konkurrera med annat än mycket specialiserade nischer – chartertrafik undantaget.

Jönköping

Jönköpings flygplats, Axamo ligger 8 km öster om Jönköping. Flygplatsen ägdes av Luftfartsverket fram till den 1 dec 2009 då Jönköpings kommun tog över som ägare. Idag trafikerar Skyways flygplatsen med reguljärflyg till och från Stockholm flera gånger dagligen. Dessutom trafikeras flygplatsen av charterflyg till Turkiet, Spanien och Thailand.

Antalet passagerare på Jönköpings flygplats har de senaste åren minskat från drygt 230 000 år 2000 till lite mer än 75 000 år 2008. Det är främst antalet reguljärresor som minskat, särskilt linjen till Göteborg/Landvetter som sedermera lagts ned. Förklaringen tros vara förbättrade kommunikationer via andra färdsätt.

Sannolikt är det även här inom specialiserade nischer som flygplatsens framtid finns. I och med ägarskiftet har Jönköpings kommun sjösatt en marknadsföringsstrategi, ”Projekt Axamo 2010”, för att synliggöra flygplatsen och på sikt skapa ett bättre utbud. Jönköping ligger dock så pass långt från Stockholm-Mälardalens flygplatser att det kan finnas visst utrymme för lågprisflyg och viss linjetrafik. Den inrikes marknaden viker dock och med tanke på Jönköpings geografiska placering är eventuella inrikes destinationer tillräckligt nära för att andra färdsätt ska vara tillräckligt attraktiva. Inte minst skapar en eventuell höghastighetsbana (Götalands- och Svealandsbanorna) helt nya förutsättningar för passagerarflyget. Jönköping stärker också sin position som regionalt handelscentrum och kan med ökande befolkningsunderlag och större upptagningsområden utgöra en attraktiv destination för både lågpris och charterflyg.

Borlänge

Borlänge flygplats, Dala Airport, ägs via ett gemensamt ägarbolag av kommunerna Borlänge, Mora och Falun samt Landstinget i Dalarna. Flygplatserna är

belägna på två orter, i Romme i Borlänge kommun samt i Mora. Dala Airport har under en rad år tappat passagerare men visade på en positiv trend 2008 då antalet passagerare ökade med 2 %. Det är främst charterresorna som ökat. Sammanlagt är verksamheten begränsad – 36 000 personer reste till/från flygplatserna år 2008.

Trafikeringen utgörs av reguljärflyg till och från Stockholm, Göteborg och Malmö samt av chartertrafik till Grekland, Spanien, Turkiet och Thailand. Ingen fraktverksamhet förekommer på flygplatserna.

SWOT för Västerås flygplats

Utifrån dessa observationer och med input från de intervjuer som gjorts har en enklare swot-analys tagits fram. Den visar på ett antal viktiga förutsättningar som påverkar Västerås flygplats verksamhet och potential.

Bland styrkorna kan nämnas faktorer såsom god tillgänglighet i marktransportsystemet, frånvaro av trängsel och det goda logistiska läget i Mälardalen. Flygplatsens ”skick” är en annan styrka med god nivå på lokaler och faciliteter, även om viss utbyggnad är nödvändig för att klara en uppgång i trafiken. Man kan också säga att en definitiv styrka är att flygplatsen redan finns. Dessutom ger flygplatsen ett goodwill-värde till staden och bygger varumärket tillsammans med regionens och stadens namnkunniga näringsliv. De är exempel på en stark industritradition som alltså både stärker och förstärks av flygplatsen.

En av de viktigaste svagheterna är konkurrenssituationen med många starka och attraktiva flygplatsalternativ på relativt kort avstånd. Dessa konkurrenter har också täckt in de huvudsakliga marknadssegmenten. Bland övriga svagheter kan nämnas att det trots allt behövs omfattande investeringar för att ytterligare växa verksamheten. Framför allt handlar detta om att öka fraktkapaciteten, vilket sannolikt kräver investering i en hanteringsbyggnad. Dessutom behöver flygplatsen nya uppställningsytor om antalet flygplan som samtidigt ska stå på flygplatsen ska få plats. Ut ett rumsligt perspektiv är också en svaghet att flygplatsen ligger som en barriär mellan staden och viktiga attraktiva exploateringsområden.

Samtidigt som Arlanda är en stark konkurrent dras denna stora flygplats också med egna problem i termer av trängsel och utsläppsproblematik, och i någon mån utgör dessa problem för Arlanda möjligheter för konkurrenterna i området. På samma sätt flyttar verksamheter och människor ifrån trånga och dyra miljöer såsom Stockholm vilket ger nya möjligheter för kringliggande städer som Västerås. Globaliseringen och den nya ekonomiska geografin gör också att Sverige i allt högre utsträckning producerar kunskapsintensiva produkter och högvärdigt gods i kontaktintensiva branscher. Detta gynnar flyget rent generellt.

På längre sikt är dock både Arlanda och Skavsta stora hot för Västerås flygplats. De har skalfördelar baserat på sin storlek och de blir mycket svåra att ”komma ifatt”. Snarare är risken att dessa väletablerade flygplatser även fortsättningsvis drar till sig tillkommande trafik. Ett hot mot alla flygplatsers verksamhet är förstås också flygbranschens volatilitet och konjunkturkänslighet. Detta skapar inga långsiktigt stabila förutsättningar för till exempel investeringar. Men det kan också innebära att förutsättningarna för verksamheten mycket snabbt kan ändras till det sämre. På lång sikt är också den inrikes flygmarknaden mycket osäker och sannolikt fortsätter den nedåtgående trenden. Dessutom skulle en introduktion av höghastighetståg i princip eliminera marknaden för inrikesflyg i södra Sverige.

4 Tillgänglighet och regional utveckling – ett resonemang

En ökad efterfrågan på resor till och från flygplatser ger flygbolagen förbättrade förutsättningar för att öka antalet avgångar till/från existerande destinationer men även för att flyga till/från nya destinationer. Destinationsspecifik efterfrågan får därmed effekter även för övriga resenärer då flygtillgängligheten för samtliga resenärer kan öka. Omvänt kan en försämrade passagerarunderlag begränsa flygtrafiken med en begränsad flygtillgänglighet i hela utbudet som följd. Enstaka eller specifika förändringar i tillgängligheten kan därmed påverka förutsättningarna för regionens utveckling såväl direkt som indirekt.

Här nedan redovisas en sammanställning över de viktigaste sambanden mellan tillgänglighet och regional utveckling som lyfts fram i den teoretiska litteraturen.

Teorin kring tillgänglighet och regional utveckling

Det finns flera sätt att definiera tillgänglighet. En möjlig definition är ”den lätthet med vilken utbud och aktiviteter i samhället kan nås, varvid såväl medborgarnas som näringslivets och offentliga organisationers behov avses”. Om tillgängligheten, enligt denna definition, ska öka måste följaktligen uppoffringarna för transport av såväl människor som gods minska. Detta kan ske genom att:

- restid och transporttid minskar
- monetära kostnader sjunker
- ökad tillförlitlighet (dvs. minskad förseningsrisk)
- ökad komfort

Av ovanstående faktorer intar restiden en särställning.

Det finns också geografiska kategorier för tillgängligheten:

- Tillgänglighet inom den lokala arbetsmarknadsregionen
- Interregional tillgänglighet, dvs. tillgänglighet mellan olika lokala arbetsmarknadsregioner
- Internationell tillgänglighet

Gemensamt för de olika typerna av tillgänglighet är att samtliga har betydelse för det regionala näringslivet. Betydelsen kan av naturliga skäl variera bl.a. beroende på de enskilda företagens storlek och branschtillhörighet. Beroende på vilken typ av tillgänglighet det rör sig om är det olika trafikslag som dominerar, vilket bl.a. innebär att olika kritiska tidsintervall och prisvillkor kan gälla för att en ökad tillgänglighet ska kunna generera betydande regionala utvecklingseffekter.

Den lokala och regionala tillgänglighetens betydelse för regional utveckling

Åtgärder som ökar tillgängligheten mellan olika knutpunkter i en region, dvs. som reducerar restiden och/eller ökar utbudet av transportmöjligheter mellan dessa knutpunkter, kan leda till att positiva nyttor för samhället uppstår som bl.a. har sin grund i det som normalt kallas för regionförstoring.

”Regionförstoring” definieras t.ex. av NUTEK (2001) som den process där tidigare separata lokala arbetsmarknader knyts ihop till en ny och större region genom ökad pendling.

Tillgänglighetsdriven regionförstoring kan leda till samhällsekonomiska nyttor

Åtgärder i transportsystemet som leder till regionförstoring kan generera positiva effekter för såväl medborgare som näringsliv. För medborgarna är en viktig positiv effekt att antalet alternativa jobb ökar. För företagen innebär regionförstoring att antalet möjliga sökanden vid nyrekryteringar kan öka. En annan positiv effekt är att företagens lokala avsättningsmarknader för produkter och tjänster ökar i storlek. Sammantaget leder regionförstoring till att regionen kan bli mindre sårbar om vissa företag eller branscher drabbas av problem.

De nyttor som kan uppkomma till följd av regionförstoring har med regionens funktion och utveckling att göra. Dessa nyttor kan grupperas enligt följande:

- Skalfördelar och specialisering
- Kunskapsexternaliteter och varierat utbud
- Ökad sysselsättning och produktivitet

Skalfördelar och specialisering uppkommer genom ett bättre och högre kapacitetsutnyttjande – såväl på arbetsmarknaden som med avseende på olika samhällsfunktioner, exempelvis inom utbildning, vård, omsorg eller kultur.

För utpräglat specialiserade samhällsfunktioner kan ett stort omland vara en förutsättning för dess existens. Ett belysande exempel är specialistsjukvården, som av kostnadsskäl måste koncentreras till ett fåtal platser och som därför förutsätter ett stort upptagningsområde för att fungera kostnadseffektivt.

Arbetslivets specialisering är en viktig faktor för att förstå funktionen hos dagens arbetsmarknad. För att dra nytta av högt specialiserad kompetens krävs att kompetensen matchas mot arbetsuppgifter med motsvarande innehåll. På en liten arbetsmarknad kan detta vara svårt och matchningsprocessen kan förbättras om arbetsmarknaden vidgas geografiskt.

Kunskapsexternaliteter uppkommer när människor möts och utbyter information och kunskap utan att det sker genom en transaktion på en marknad. Sådant ”oorganiserat” utbyte av kunskap kan antas ske lättare i täta miljöer.

Många människor uppskattar även täta och kontaktintensiva miljöer som sådana. Även ur ett konsumentperspektiv finns det ett värde av att vidga regionen. En större region medger ett mer varierat utbud av varor och tjänster och värdet av detta har en nytta.

Exempel på andra samhällsfunktioner som påverkas är utbildningssektorn, kultursektorn och sjukvården. Den ökade tillgängligheten medför att kultur- och fritidsresor, utbildningsresor och sjukvårdsresor kan genomföras på en större marknad. Detta leder till ett ökat utbud för den enskilde och ett större upptagningsområde och därmed större marknadspotential för utförarna av dessa samhällsfunktioner.

Tillgänglighetsförbättringar kan alltså leda till regionala utvecklingseffekter i termer av såväl ökad sysselsättning som ökad produktivitet. Sysselsättningen påverkas positivt av ökad tillgänglighet till arbetskraft. Befolkningen påverkas positivt av ökad tillgänglighet till arbetsplatser. Inkomstnivån påverkas positivt av en ökad tillgänglighet, dels genom att individer kan byta tidsvinster mot ökad pendlingssträcka till bättre betalda jobb, dels genom att en bättre matchning mellan arbetsgivare och arbetstagare kan ge produktivitetshöjande effekter.

Flera faktorer påverkar

Det finns ett flertal studier genomförda i såväl Sverige som internationellt som belyser sambanden mellan god tillgänglighet och regional utveckling. En generell slutsats från dessa studier är att samband *finns* men att det ofta är svårt att mäta dem. Det är alltså svårt att med empiriska metoder mäta och kvantifiera tillgänglighetens betydelse för den regionalekonomiska tillväxten, sysselsättningen, befolkningen eller den sociala utvecklingen.

En viktig anledning till varför det är empiriskt svårt att hitta mätbara samband är att god tillgänglighet är *en* av flera faktorer som påverkar förutsättningarna för tillväxt. Eftersom orsakssambanden är komplicerade är det svårt att i en analys isolera de effekter som kan hänföras till ökad tillgänglighet. Effekten av ökad tillgänglighet är således beroende av huruvida andra förutsättningar för tillväxt uppfylls. En sådan faktor kan vara företagens förmåga och incitament att utvidga sina internationella kontaktytor och företagens förutsättningar att agera på en internationell eller global marknad – avseende kunder, leverantörer, partners, etc. Om det inte finns några andra förutsättningar för ekonomisk tillväxt i regionen, spelar det ingen roll hur mycket som investeras i förbättrade transportmöjligheter. Däremot kan t.ex. infrastruktursatsningar leda till stora effekter om den enda kvarvarande flaskhalsen för tillväxt är bristande infrastrukturkapacitet. I sådana fall kan en ”ketchupeffekt” uppstå när tillgängligheten ökar.

Den interregionala och internationella tillgänglighetens betydelse för regional utveckling

De olika trafikslagen bidrar på olika sätt till att tillfredställa behovet av en god tillgänglighet. Flyget intar en särställning när det gäller den internationella och delvis också den interregionala tillgängligheten. I SOU 2007:70 görs t.ex. bedömningen att det endast är flyget som kan hantera möjligheten att förutom att kunna resa till och från Stockholm över dagen även kunna göra motsvarande dagsförrättning från hela Sverige till hela Sverige. Flyget bedöms därmed ha en avgörande betydelse för såväl nationell tillväxt som positiv regional utveckling i landets olika delar.

De interregionala (och internationella) resorna är ofta mer ”planerade” än de lokala/inomregionala resorna och är i allmänhet också mer tidskrävande. Ett sätt att kompensera för detta är att välja ett snabbare transportsätt som flyg eller snabbtåg, vilket normalt sett leder till högre resekostnader. En interregional resas högre relativa kostnad kan emellertid kompenseras av att tiden i destinationsorten kan utnyttjas på ett effektivare sätt genom kortare restid. När det gäller interregionala resor så har studier (se t.ex. Johansson, 2000) visat att resbenägenheten är som högst på restider uppemot två timmar. På restider över tre

timmar minskar resandet markant. Detta beror med stor sannolikhet på att det då blir svårt att genomföra resan över dagen. Det kritiska restidsintervallet för interregionala resor ligger, enligt Johansson (2000), på mellan 90 och 180 minuter. Det är följaktligen inom detta intervall som minskade restider med flyg eller tillkomsten av nya destinationer kan få betydande resandevolymseffekter.

Det är alltså i kombination med effektiva landtransporter som flygets verkliga regionala utvecklingspotential nås – och främst tack vare de kortare resorna - företrädesvis nationella.

Det perifera lägets betydelse

Tillgänglighet till nationella centra, såsom till exempel Arlanda, kan vara en nödvändig förutsättning för att få en god internationell tillgänglighet, eftersom nationella centra ofta fungerar som noder för resor vidare ut i världen. Nyttan av denna typ av tillgänglighet kan variera mellan olika typer av passagerare, men ett rimligt basutbud är i praktiken ett grundvillkor vid företagslokaliseringar. Flyget är alltså en nödvändig förutsättning för att de företag som finns ute i våra s.k. perifera områden ska kunna verka på en nationell och internationell arena.

Att en god flygtillgänglighet till och från Sverige är en grundförutsättning för tillväxt och regional utveckling beror framförallt på att Sverige ligger ur ett geografiskt perspektiv långt ifrån de områden som utgör huvuddelen av vår industri och tjänstesektors exportmarknad. Därför är tillgången till snabba långväga transporter oerhört betydelsefull för möjligheterna till tillväxt och regional utveckling. Flyget är i detta perspektiv många gånger det enda ekonomiskt rimliga alternativ som finns för att klara resbehoven.

Med utgångspunkt från det existerande trafikutbudet har man i SOU 2007:70 tecknat följande bild av vad som kan anses vara en god tillgänglighet inom flygsektorn:

Inrikes tillgänglighet

- Resenärer ska vardagar kunna nå centrala Stockholm klockan 9.00 med återresa därifrån klockan 16.00. Övriga delar av Sverige ska kunna nås klockan 10.00 via Arlanda och med återresa klockan 16.00.

Utrikes tillgänglighet

- Resenärer ska kunna anlända till europeiska målpunkter (viktigare huvudstäder och kommersiella centrum) klockan 12.00 på vardagar för att sedan kunna återkomma till hemmet före 24.00. Motsvarande krav på vistelsetid bör gälla för åtkomligheten till svenska målpunkter från Europa.

Om flygets direkta, indirekta och inducerade effekter på sysselsättning och tillväxt

Flyget spelar en viktig roll när det gäller tillväxt och ökad ekonomisk utveckling där näringslivet är beroende av goda förbindelser och närheten till omvärlden. Därför är också en regions attraktivitet som lokaliseringsort intimt förknippad med en plats tillgänglighet och möjlighet till goda kommunikationer. Det gäller för regioner att kunna erbjuda goda förutsättningar för företag och därmed också locka till sig företagsetableringar[16].

En av de mest direkta och tydliga regionalekonomiska effekterna av flygverksamheten är förstås flygplatsen i sig. En flygplats tjänste- och serviceintensiva verksamhet får förstås direkta effekter på sysselsättningen i en region. Som jämförelse kan nämnas att Arlanda flygplats sysselsätter cirka 15 000 personer[17] medan Västerås flygplats sysselsätter cirka 40 personer. Eftersom sysslorna ofta är specialiserade måste arbetskraft rekryteras från ett relativt omfattande omland. Utöver den sysselsättning som härrör från själva flygverksamheten på flygplatsen, skapar underleverantörer och kringtjänster arbetstillfällen. En studie visar att faktorn för underregionala ekonomier, med både indirekt och direkt sysselsättning inräknade, beräknas till 0,5[18]. Enligt detta sätt att räkna ger Arlanda sekundära sysselsättningseffekter på minst 7 500 personer i sitt omland, medan Västerås flygplats skapar ytterligare 20 arbetstillfällen i sitt omland.

Erfarenheter från andra flygplatser

Även i studier kring andra flygplatser finns en rad exempel på effektsamband mellan flyget och den regionala ekonomin. Sammantaget bekräftas flygets, och inte minst flygplatsers, betydelse för regional tillgänglighet, turism och som nationella och regionala ekonomiska motorer. Airports Council International (ACI)[19] till exempel, har på ett liknande sätt som rAps definierat de övergripande ekonomiska effekterna av flygplatser i följande fyra kategorier:

1. **Direkta:** sysselsättning och inkomst som helt eller till största del är kopplat till driften av flygplatsen.
2. **Indirekta:** sysselsättning och inkomst som genereras i regionen genom kedjan av leverantörer av varor och tjänster kopplat till flygplatsen.

---

[16] Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft, En Bättre Sits

[17] www.lfv.se

[18] STRAIR-rapport: Utveckling av en gemensam handlingsplan för näringslivsutveckling kring Stockholm-Arlanda flygplats – York Aviation, 2006.

[19] ACI representerar över 450 flygplatser i 45 länder i Europa. Dessa flygplatser hanterar 90 % av den kommersiella flygtrafiken i Europa.

3. **Inducerade:** sysselsättning och inkomst som skapas i den regionala ekonomin genom de flygplatsanställdas och de indirekt sysselsattas egen konsumtion.

4. **Katalytiska:** sysselsättning och inkomst som alstras i den regionala ekonomin genom flygplatsens roll i ett vidare perspektiv såsom förbättrad produktivitet samt attraktivitet för investeringar och turism.

I de flesta fall är direkta och även i viss mån indirekta effekter relativt lätta att mäta. Samtidigt är det ofta de katalytiska effekterna som är viktiga. Möjligheten att attrahera företagslokaliseringar, att utgöra en attraktivt bostads- och utbildningsregion är egenskaper som i någon mån påverkas av flygplatsens verksamhet. Givetvis har här flygplatsens innehåll stor betydelse och en viss kritisk massa och servicenivå är en förutsättning.

Utländska referenser visar på starka samband mellan företagens lokaliseringsval och tillgänglighet till (främst stora) flygplatser. Flygplatserna har blivit viktiga knutpunkter i både luft- och landtransportsystemen, vilket påverkar den rumsliga strukturen inom stora delar av regionerna. Det gör dem till attraktiva etableringsplatser för verksamheter som kan dra nytta av den höga tillgängligheten.

Illustrationen nedan visar exempel på verksamheter som på olika sätt drar nytta av det marknadsunderlag och tillgänglighet en flygplats ger – samt placerar dem rumsligt i relation till flygplatsen. Detta är ursprungligen en illustration för att visa på vilket avstånd från en flygplats vissa verksamheter väljer eller kan lokalisera sig[20], och de markvärden som följer av ett sådant behov att vara nära flygplatsen, men ger också en bra bild av den typ av företag som direkt och indirekt påverkas av en flygplats existens. I illustrationen nedan finns de stora multinationella företag som är beroende av den tillgänglighet som flygplatsen ger regionen i tredje kolumnens översta ruta, ”Flygplatsorienterade/högt markvärde”. Man kan också anta att illustrationen ger en indikativ bild av hur effekterna av eventuella förändringar av flygtrafiken inträffar i bransch, tid och rum. De företag och anställda som befinner sig i den vänstra kolumnen påverkas naturligtvis direkt och först av expansion eller neddragningar vid en flygplats.

---

[20] Framtagen av Güller&Güller Architechts Urbanism, Schweiz. Det gula färgfältet indikerar flygplatsområdet, medan det röda fältet indikerar urban täthet.

Core-business	Airport-related	Airport-oriented	Profiting
terminal services: duty-free, etc.	international logistic headquarters	international business activities (headquarters); WTC (international trade centre)	shopping (e.g. distribution outlets) ICT-business other offices
handling	post-, courier services test- and training centres catering	hotel conference restaurants medical care centre	education entertainment science park research & development
airplane maintenance	NELC (North European Logistics Centre)	value-added logistics international exhibition center	textiles industry pharmaceutics industry high-tech industry electronic industry food industry
freight centres		expo centre of regional economy; large-scale, international transport and distribution	regional transport and distribution companies recreation, golf course

Profit

high value/m2

low value/m2

Relatedness to air traffic

Core business **Image**

Sammantaget uppskattas att de direkta, indirekta och inducerade ekonomiska effekterna för flygplatser i Europa kan bidra med 1,4-2,5 % av bruttoregionalprodukten (exklusive effekter av turism)[21]. Detta mot bakgrund av en uppskattning om att varje miljon flygpassagerare i Europa genomsnittligen genererar[22]:

- 2 950 jobb nationellt
- 2 000 jobb regionalt
- 1 425 jobb lokalt

Flygplatser genererar dessutom skatteintäkter för regionen samt effekter för exempelvis turism men, som nämnts ovan, även icke mätbara nyttor i form av livskvalitet, etc. ACI menar också att flygplatser är viktiga instrument för den Europeiska kontinentens sammanhållning. Vikten av god tillgänglighet via flyg som förutsättning för den regionala attraktiviteten uppmärksammas också av den europeiska regionkommittén, inte minst för områden med få egentliga transportalternativ till flyget såsom i norra Sverige[23].

---

[21] York Aviation 2004, The social and economic impact of airports in Europe.

[22] Det bakomliggande effektsambandet är att 1000 arbeten ”on-site” på Europeiska flygplatser genererar följande indirekta/inducerade arbeten: 2 100 nationellt, 1 100 regional och 500 lokalt. I genomsnitt finns 950 arbeten ”on-site” för varje miljon passagerare.

[23] Regionkommittén; Outlook opinion of the Committee of the Regions on "The capacity of regional airports", Official Journal C 256 , 24/10/2003 P. 0047 – 0061, 52002IR0393, http://eurex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52002IR0393:EN:HTML

Vad gäller effekten av olika typer av begränsningar av flygplatskapaciteten visar studier från Storbritannien och Frankfurt att bruttoregional/nationalprodukten kan minska med mellan 2,5-3 % av att inte möta resefterfrågan på flyg[24].

5 Scenarier för trafikutveckling vid Västerås flygplats

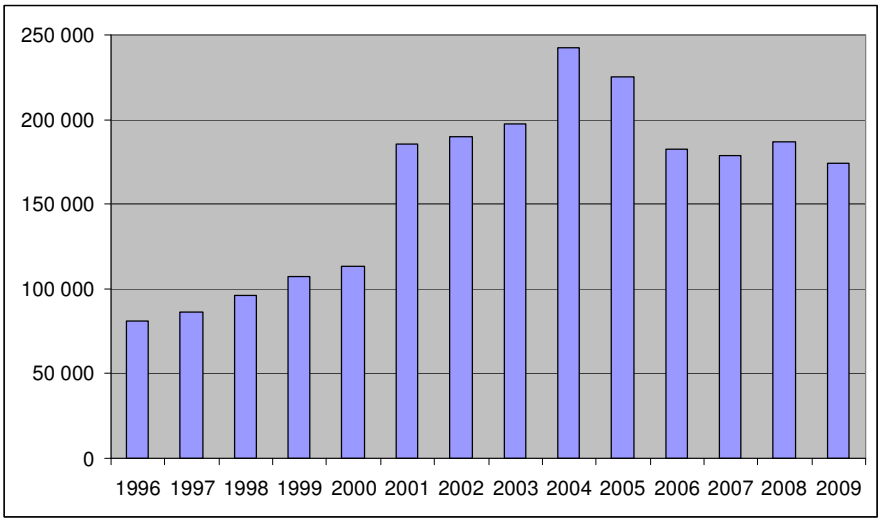
Västerås Flygplats betydelse för Västeråsregionen kan beskrivas genom att visa vilka effekter som uppstår om flygplatsen läggs ner. För att belysa dessa konsekvenser är det nödvändigt att göra antaganden kring hur trafiken på flygplatsen kommer att utvecklas om flygplatsen *inte* läggs ner.

En möjlig källa för att resonera kring den framtida utvecklingen är att granska den historiska. Utvecklingen av antalet passagerare som flyger till och från Västerås Flygplats redovisas i tabellen och figuren nedan för perioden 1996-2009. Som framgår har antalet passagerare per år varierat mellan 175 000 – 200 000 under större delen av perioden efter 2001. Undantaget är år 2004 och 2005 som hade avsevärt högre resande. Sedan år 2005 har resandet minskat och år 2009 var passagerarantalet nere på knappt 175 000.

Tabell 1. Passagerartrafik på Västerås Flygplats 1996-2009

År	Antal passagerare
1996	80 863
1997	86 640
1998	96 075
1999	107 565
2000	113 626
2001	185 302
2002	190 038
2003	197 584
2004	242 376
2005	225 227
2006	182 700
2007	178 741
2008	186 612
2009	173 187

[24] York Aviation 2004, The social and economic impact of airports in Europe.



Figur 2. Passagerartrafik på Västerås Flygplats 1996-2009

Vi har valt år 2008 som basår och har gjort beräkningar för följande scenarier:

Lågscenario: Passagerarvolymen antas ligga kvar på 2008 års nivå, dvs. 186 612 enkelresor, under hela perioden till 2030.

Högscenario: Passagerarvolymen antas fördubblas under perioden 2008-2030 och ökningen antas ske i en jämn takt. Det rör sig alltså om en ökning till totalt 373 224 resor år 2030, en ökning med 8 482 resor per år under 22-årsperioden.

Nedläggning: All passagerartrafik antas läggas ner fr.o.m. 2010

Passagerarutvecklingen och effekten på antalet passagerare vid nedläggning redovisas i tabellen nedan för respektive scenario.

Tabell 2. Passagerartrafik på Västerås Flygplats 2008-2030 och effekt av nedläggning år 2010 i Scenario Låg resp. Hög

	Antal passagerare		Effekt av nedläggning	
År	**Låg**	**Hög**	**Låg**	**Hög**
2008	186 612	186 612	0	0
2009	186 612	195 094	0	0
2010	186 612	203 577	-186 612	-203 577
2011	186 612	212 059	-186 612	-212 059
2012	186 612	220 541	-186 612	-220 541
2013	186 612	229 024	-186 612	-229 024
2014	186 612	237 506	-186 612	-237 506
2015	186 612	245 989	-186 612	-245 989

2016	186 612	254 471	-186 612	-254 471
2017	186 612	262 953	-186 612	-262 953
2018	186 612	271 436	-186 612	-271 436
2019	186 612	279 918	-186 612	-279 918
2020	186 612	288 400	-186 612	-288 400
2021	186 612	296 883	-186 612	-296 883
2022	186 612	305 365	-186 612	-305 365
2023	186 612	313 847	-186 612	-313 847
2024	186 612	322 330	-186 612	-322 330
2025	186 612	330 812	-186 612	-330 812
2026	186 612	339 295	-186 612	-339 295
2027	186 612	347 777	-186 612	-347 777
2028	186 612	356 259	-186 612	-356 259
2029	186 612	364 742	-186 612	-364 742
2030	186 612	373 224	-186 612	-373 224

Resandesiffrorna i tabellen ovan avser antalet enkelresor, dvs. det totala antalet ankommande och avresande flygresenärer vid Västerås flygplats. I beräkningarna har vi antagit att samtliga resor som görs är tur och returresor, dvs. att antalet tur och returresor är hälften av de resandesiffror som anges i tabellen.

5.1 Nya förutsättningar

Sent i författandet av denna rapport har en omfattande förändring av trafiken på Västerås flygplats offentliggjorts. Ett flygbolag med bas i Göteborg planerar att från och med april trafikera Västerås flygplats med ytterligare sju avgångar per vardag till Göteborg/Landvetter. Totalt inryms 8 nya inrikes destinationer i flygbolagets satsning och därmed blir hela flygbolagets destinationsutbud tillgängligt från Västerås.

De inrikes destinationer som efter introduktionen går att nå (via Landvetter) blir; Karlstad, Örebro, Växjö, Norrköping, Borlänge, Malmö, Luleå, Sundsvall, Åre/Östersund och Visby.

Utrikes kan man i och med förändringen nå följande destinationer: Oslo, Manchester, Birmingham, Lyon, Prag, Helsingfors, Zürich, Tallinn, Nice, Palma, Alicante, Rom, Barcelona, Milano, Malaga och Aten.

Den planerade trafiken omfattar 7 avgångar per vardag plus 2 avgångar på söndagar vilket totalt innebär 37 nya avgångar per vecka.[25]

[25] En viss begränsning av trafiken beräknas under semesterveckor och jul- och nyårshelgerna.

Sammantaget innebär detta naturligtvis dramatiskt förändrande förutsättningar för de scenarier som tidigare antagits och utifrån vilka samhällsekonomiska effekter har beräknats.

Vad gäller rAps-modellen (se nästa kapitel) blir förändringarna mindre omfattande och vi har därför valt att inte göra nya modellberäkningar baserat på de nya förutsättningarna. Skälet för detta är att modellen efterfrågebaserad, vilket betyder att det är de flygplatsanställdas konsumtion som ger de beräknade regionalekonomiska effekterna. Eftersom trafikökningen i allt väsentligt kan hanteras med befintlig flygplatspersonal blir också de med rAps beräknade effekterna mycket begränsade. Först när flygplatsen måste anställa mycket ny personal för att hantera passagerarökningen blir de samhällsekonomiska effekterna betydande[26]. En osäkerhetsfaktor här är huruvida den nya linjen får sin bas i Västerås eller Göteborg. Om basen blir Västerås kommer sannolikt lokal flygplansbesättning att rekryteras, vilket skapar ytterligare direkt flygplatsrelaterad sysselsättning – och därmed samhällsekonomiska effekter. Detta är dock för tidigt att uttala sig om. En ytterligare osäkerhetsfaktor är turismeffekten av den nya linjen. Med ett stort destinationsnät i Europa blir Västeråsregionen ett potentiellt resmål för många människor. Inkommande turisters konsumtion är effekter som beräknas av rAps, men där de nya förutsättningarna inte tagits med i körningarna.

Vad gäller RUT-beräkningarna (se kapitel 7) har dessa fått göras om baserat på de nya förutsättningarna. RUT är en utbudsmodell som prognostiserar samhällsekonomiska effekter av tillgänglighetsförändringar. I detta nya scenario förändras förstås tillgängligheten till och från Västerås dramatiskt, vilket också tydliggörs i kapitel 7.

6 Effekter på kort och medellång sikt beräknade med rAps

Med hjälp av rAps är det möjligt att beräkna de totala efterfrågeeffekterna på sysselsättning och BRP som uppstår om flygplatsen läggs ner. De direkta effekterna utgör indata till rAps, som beräknar de indirekta och inducerade effekterna.

Tre slags direkta effekter behöver bedömas, som indata till rAps:

---

[26] Enligt flygplatsens VD Mikael Nilsson, kommer sannolikt passagerarutvecklingen att innebära små personalförändringar – i storleksordningen 2 personer. Därför blir också de indirekta och inducerade samhällsekonomiska effekterna av förändringen så små att det inte motiverar nya modellberäkningar med rAps. Detta har bestämts i samråd med beställaren.

1. ”Flygplatseffekter”
2. ”Turisteffekter”
3. Effekter på sysselsättning i företag som använder Västerås Flygplats för sina transporter

6.1 Flygplatseffekter

Flygplatseffekterna är de effekter som uppstår vid en nedläggning av flygplatsen pga. den resulterande minskningen i efterfrågan på varor och tjänster som erbjuds vid flygplatsen, såsom incheckning, biljetthantering, bagagehantering, godshantering, försäljning av mat och tax-free varor.

För att beräkna de direkta flygplatseffekterna är det nödvändigt att kartlägga sysselsättningen på flygplatsen idag. Det är också nödvändigt att prognostisera hur sysselsättningen på flygplatsen kommer att utvecklas om flygplatsen *inte* läggs ner. Sysselsättningsutvecklingen kan t.ex. bero på hur passagerartrafiken kommer att utvecklas (se scenario låg och hög ovan) och vilka eventuella antaganden som görs om produktivitetsutveckling etc.

I rapporten ”Stockholm Västerås Flygplats: Flygplatsens betydelse för Västerås och Mälarregionen utifrån ett samhällsekonomiskt och hållbart perspektiv” redovisas bl.a. följande information:

Flygplatsen har för närvarande cirka 40 heltidssysselsatta. Utöver detta finns ett antal timanställda.

Verksamheter som flygplatsen bemannar och själv utför:

- *Ramptjänst*: Klargöring av flygplan, lastning och lossning av bagage och frakt, avisning av flygplan, tankning och räddningstjänst.
- *Expeditionstjänst*: Incheckning, vikt och balansräkning av flygplan samt dokumenthantering.
- *Passagerartjänst*: Passagerarinformation, kassa, handikapptjänst.
- *Säkerhetskontroll*: Säkerhetskontroll av passagerare och bagage.
- *Biljetthantering*: Bokning och försäljning av flygbiljetter, avtal med SAS.
- *Tax-free*: Försäljning av skattefria och övriga varor genom avtal med Jotunfjell.
- *Fälttjänst*: Underhåll och drift av bansystem, banbelysning och fastigheter, snöröjning, fordonsreparationer och övrigt underhåll samt reparationer av fordon och utrustning.
- *Administration*: Fakturering och ekonomiredovisning, löneadministration, personalfrågor, förebyggande säkerhet, projektering och miljöarbete.

- *Lokalvård*: Lokalvård av terminal, kontor och personalutrymmen.
- *Restaurang och catering*: Cateringverksamhet till flygbolag togs över i egen regi den 2006-12-18 samt att försäljning i restaurang och bar togs från och med 2007-01-01 över i egen regi.

Ett rimligt antagande är att i princip all sysselsättning inom ovanstående verksamheter försvinner från kommunen om flygplatsen läggs ner (genom att efterfrågan på dessa tjänster försvinner).

Den totala sysselsättningen på flygplatsen består av såväl sysselsättning inom de verksamheter som flygplatsen bemannar och själv utför, som sysselsättning inom verksamheter som flygplatsen köper. Frågan är hur stor sysselsättning som krävs för att producera de tjänster som flygplatsen köper?

De verksamheter som flygplatsen köper är:

- Reparationer och underhåll av inflygningshjälpmedel och övrig flygplatselektronik (avtal med Swedia Networks, RMS) samt kontroll av inflygningshjälpmedel (avtal med LFV).
- Lokal flygtrafikledning (avtal med LFV).
- Reparationer och underhåll av elektriska anläggningar.
- Större verkstadsreparationer av fordon och utrustning.
- Större projekteringar. Upphandlas vid behov

Ett rimligt antagande är att all sysselsättning inom ovanstående verksamheter försvinner från kommunen om flygplatsen läggs ner.

Bidrag till sysselsättning och BRP i Scenario Låg

På grund av föreliggande osäkerheter kring det totala antalet helårssysselsatta som kan antas vara direkt kopplad till verksamheten vid flygplatsen, har vi i ett första steg tagit fram nyckeltal som visar effekten på total sysselsättning och BRP per 60 ”direkt” heltidssysselsatta vid Västers Flygplats (dvs. personer sysselsatta på flygplatsen eller som utför tjänster som flygplatsen köper in, omräknat till helårsekvivalenter) varje år under perioden 2009-2030. Detta är alltså högre än den personal som direkt sysselsätts av flygplatsbolaget, men motiveras av att vissa personer i den kringliggande ekonomin kan antas vara till 100 % beroende av flygplatsen för sin sysselsättning. Det implicita antagandet är alltså att i Scenario Låg, dvs. i scenariot där passagerartrafiken antas ligga kvar på 2008 års nivå under hela perioden fram till 2030, kommer även sysselsättningen på flygplatsen att ligga kvar på samma nivå, dvs. 60 heltidssysselsatta, under varje år. Framtida effektiviseringar skulle ev. kunna innebära att antalet heltidssysselsatta kommer att reduceras successivt under perioden, förutsatt att verksamheten på flygplatsen (antalet passagerare) inte växer. Samtidigt kan vi inte

bortse ifrån möjligheten att efterfrågan på varor och tjänster vid flygplatsen som genereras av denna konstanta passagerartrafik kommer att växa, t.ex. som resultat av en successivt ökad inkomst hos dem som reser. Av detta skäl har vi i beräkningarna antagit att antalet flygplatsanställda per 1000 passagerare är konstant under beräkningsperioden.

Eftersom rAps räknar med ”linjära” samband kan dessa nyckeltal (i tabellerna nedan) användas som grund för alternativa beräkningar. Om t.ex. antagandet är att verksamheten på Västerås Flygplats genererar en direkt efterfrågan som är tillräckligt stor för att sysselsätta 90 heltidsarbetare, kan alltså effekterna på total sysselsättning och BRP beräknas genom att multiplicera alla resultat i tabellerna nedan med faktorn 1,5.

Beräkningarna avser dels effekterna i FA Västerås, dels effekterna i ett vidare geografiskt omland där även kommuner utanför FA Västerås ingår. Följande definitioner har använts:

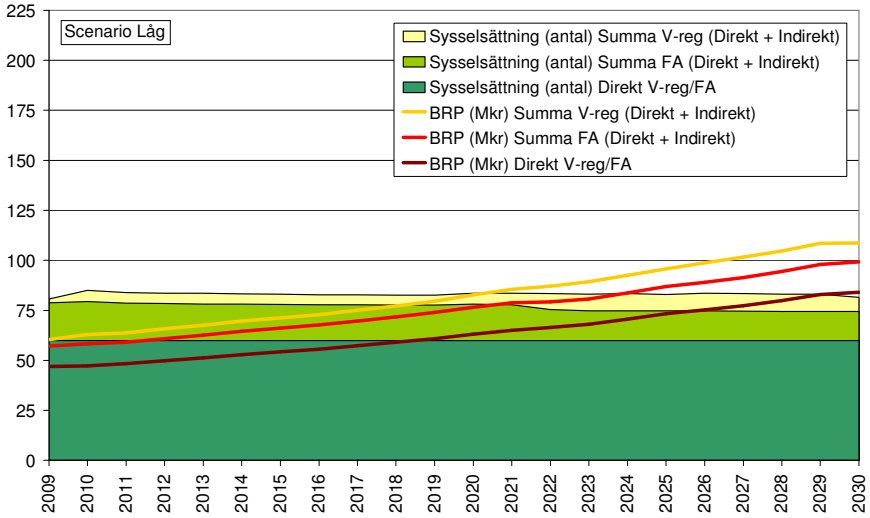
Tabell 3. Kommuner i FA Västerås och Västeråsregionen[27]

FA Västerås	**Västeråsregionen**
Västerås	Västerås
Surahammar	Surahammar
Hallstahammar	Hallstahammar
Sala	Sala
Kungsör	Kungsör
Köping	Köping
Arboga	Arboga
	Enköping
	Lindesberg
	Ludvika
	Smedjebacken
	Eskilstuna
	Fagersta

Körningar med rAps-modellen visar att en sysselsättning på 60 heltidsanställda på Västerås Flygplats (inkl. tjänster som flygplatsen köper) varje år under perioden 2009-2030 genererar följande totala sysselsättning och BRP i FA Västerås resp. Västeråsregionen.

[27] ”Västeråsregionen” baseras här på en bedömning av flygplatsens influens- och upptagningsområde och motsvarar inte Västmanlands län. Områdets omfattning beskrivs i tabellen och har definierats i samråd med beställaren och gäller endast för rAps-analyserna.

Figur 1 Bidrag till sysselsättningen och BRP för FA Västerås och Västerås-regionen, scenario Låg[28]



Sysselsättningseffekten visas av de färgade fälten och BRP-effekten visas av graferna. Det mörkgröna fältet är den direkta effekten, det ljusgröna fälten motsvarar den indirekta och inducerade effekten i FA Västerås och det gula fältet visar den indirekta och inducerade effekten i Västeråsregionen. Graferna för BRP har motsvarande upplägg.

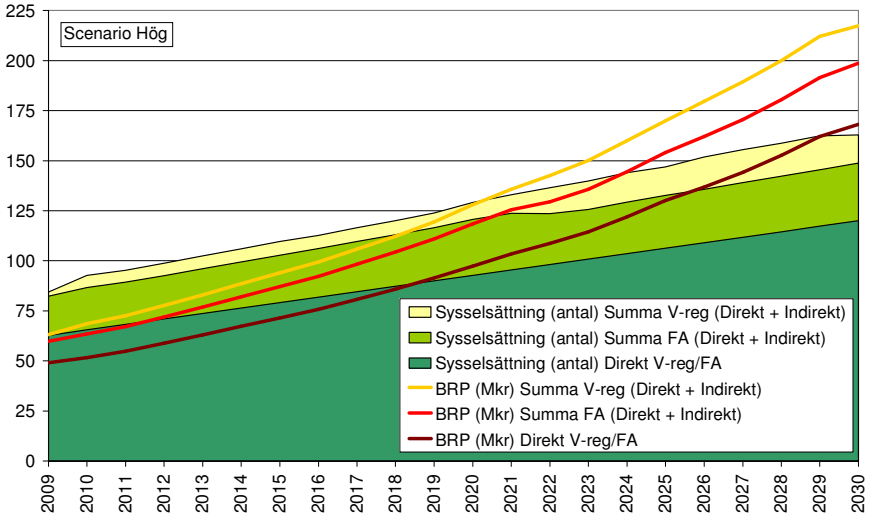
Som framgår av diagrammen (se även tabellerna i Bilaga 1) beräknas en sysselsättning på 60 heltidsanställda vid flygplatsen år 2009 generera en ytterligare sysselsättning på 18,7 heltidssysselsatta i FA Västerås och 20,8 heltidssysselsatta i Västeråsregionen. Denna totala sysselsättning innebär ett bidrag till BRP på 57,2 Mkr för FA Västerås och 60,3 Mkr för Västeråsregionen. Sett över hela beräkningsperioden väntas 60 heltidssysselsatta på flygplatsen per år generera ett tillskott till BRP på 1,67 Mdkr för FA Västerås och 1,82 Mdkr för Västeråsregionen.

Bidrag till sysselsättning och BRP i Scenario Hög

I Scenario Hög antas att antalet passagerare fördubblas under perioden 2008-2030. Således antas t.ex. den direkta sysselsättningen på flygplatsen att öka från 60 till 120 heltidssysselsatta under perioden. Det ger följande beräknade effekter på direkt, indirekt och total sysselsättning och bidrag till BRP under perioden.

28Motsvarande information finns i tabellform i Bilaga 1, Tabellerna 4 och 5.

Figur 2 Bidrag till sysselsättningen och BRP för FA Västerås och Västerås-regionen, scenario Hög[29]



Den totala samhällsekonomiska effekten av en utveckling i linje med scenario hög är markant positiv. Skillnaden på 20 års sikt är, för FA Västerås, i storleksordningen 955 miljoner kronor i BRP-bidrag och cirka 900 sysselsatta. Den årliga effekten ökar för varje år men motsvarar genomsnittligt cirka 50 miljoner kronor per år och på motsvarande sätt en sysselsättningsskillnad på cirka 40 sysselsatta. Sett över hela beräkningsperioden väntas detta scenario generera ett tillskott till BRP på 2,6 Mdkr för FA Västerås och 2,9 Mdkr för Västeråsregionen.

Effekter av en nedläggning av flygplatsen

Effekterna av att lägga ner flygplatsen någon gång efter 2009 kan beräknas med hjälp av informationen i tabellerna i Bilaga 1. En nedläggning år 2010 skulle t.ex. innebära att sysselsättningen på flygplatsen (inkl. sysselsättning för att producera inköpta tjänster) reduceras med motsvarande 65,5 heltidssysselsatta år 2010 i Scenario Hög. Den totala sysselsättningen i Västeråsregionen skulle reduceras med motsvarande 92,7 heltidssysselsatta i detta scenario och regionen skulle tappa totalt 68,6 Mkr i BRP pga. denna totala sysselsättningsnedgång.

Om flygplatsen läggs ned år 2010 så sker ingen ytterligare reduktion i sysselsättningen år 2011 och därefter. Vad tabellerna i Bilaga 1 (liksom diagrammen ovan) däremot visar är vilken sysselsättning och vilket bidrag till BRP som regionen går miste om pga. en nedläggning 2010. Exempelvis skulle antalet heltidssysselsatta vara 95,3 fler och bidraget till BRP i Västeråsregionen vara 72,5

[29] För samma information i tabellform, se Bilaga 1, Tabellerna 6 och 7.

Mkr högre år 2011 om flygplatsen fanns kvar (och med en trafikutveckling enligt Scenario Hög) jämfört med om flygplatsen lades ned år 2010.

Den samhällsekonomiska förlusten förenad med att lägga ner flygplatsen (alltså i termer av förlorad BRP kopplad till ”flygplatseffekten”) är drygt tre gånger större än kommunens kostnad för flygplatsens driftsunderskott.

6.2 Turisteffekter

En nedläggning av flygplatsen skulle sannolikt också påverka turismen och därmed även de totala turistutgifterna i regionen.

Storleken på turisteffekterna beror bl.a. på vilket linjeutbud som flygplatsen erbjuder och på antalet personer som reser till och från dessa destinationer. Idag erbjuds endast utrikesresor med Ryan Air till London, Barcelona och Düsseldorf. De två sistnämnda destinationerna erbjuds på sommaren då även charterresor går till ett antal destinationer (se kapitel 3.2).

Flygplatsens destinationsutbud kan i princip påverka turisternas utgifter i regionen i två riktningar; dels kan antalet personer bosatta utanför regionen (främst utlänningar, med tanke på destinationsutbudet) som reser *till* regionen öka, vilket leder till ökade turistutgifter i regionen, dels kan antalet Västeråsbor som reser *från* regionen öka, vilket kan innebära att en del av Västeråsbornas utgifter på varor och tjänster istället läggs utanför regionen.

För att beräkna flygplatsens påverkan på nettoturistutgifterna i regionen är det nödvändigt att kartlägga:

1. Inkommande turism och turistutgifter: Antalet (utländska) besökare som reser till/från flygplatsen per år, andelen av dessa besökare som har Västerås (eller regionen) som besöksmål, och hur stora besöksutgifterna i genomsnitt är per besök, fördelat på olika utgiftsposter såsom mat, logi, transporter, shopping och aktiviteter/nöjen. Dvs. de utländska flygresenärernas totala utgifter i Västerås, fördelat på olika utgiftsposter.
2. Utgående turism: Antalet Västeråsbor som reser från/till flygplatsen per år, deras utgifter under dessa resor och andelen av dessa utgifter som hade lagts på inköp av varor och tjänster i regionen om resorna ifråga inte hade genomförts.

Ett rimligt antagande är att huvuddelen av de utländska besökare som reser till regionen via Västerås flygplats *inte* skulle besöka regionen om flygplatsen lades ned, men att endast en del av de Västeråsbor som reser utomlands via Västerås flygplats skulle välja att inte resa utanför regionen och därmed istället spendera sina pengar på varor och tjänster i regionen om flygplatsen lades ned.

I brist på annan information har vi i beräkningarna antagit att 100 procent av de utländska besökarna som flyger till Västerås Flygplats skulle välja att inte besöka regionen om flygplatsen lades ned, medan noll procent av de Västeråsbor som flyger från Västerås Flygplats skulle välja att istället spendera sin reskassa i regionen om flygplatsen lades ned.

Vilka reser och varför?

Källa 1: RVU av Mälardalens Högskola 2006 (Ryan Air till London)

Från den undersökning som Mälardalens Högskola gjort år 2006 framgår att 72,5 procent av samtliga flygresenärer är svenskar och 27,5 procent är britter.

Av de svenska resenärerna är 18 procent Västeråsbor och 6,5 procent boende i Västerås närområde. I beräkningarna har vi antagit att ”Västerås närområde” är detsamma som FA Västerås. Det innebär att totalt 24,5 procent av de svenska resenärerna antas vara boende i FA Västerås. Av samtliga resenärer antas alltså 13,1 procent vara Västeråsbor och 17,8 procent boende i FA Västerås.

Av de svenska resenärerna har 5 procent angett tjänsteresa som syfte. Samtidigt har 12,5 procent angett ”hemresa” som syfte. Vissa av dessa kan antas vara tjänsteresenärer. I beräkningarna har vi därför antagit att 6 procent av de svenska resenärerna är tjänsteresenärer och 94 procent är privatresenärer.

Av de brittiska resenärerna har 7 procent Västerås som besöksort, 61 procent Stockholm och 25 procent annan ort (samt 7 procent bortfall). En viss andel av besökarna till annan ort (än Västerås och Stockholm) och även en del av bortfallet (dvs. personer som inte svarat på frågan) kan antas ha FA Västerås som besöksmål. Antagandet är att av samtliga brittiska resenärer har 7 procent Västerås som besöksort och totalt 15 procent FA Västerås som besöksmål.

Av de brittiska resenärerna har 13 procent angett tjänsteresa som syfte. Samtidigt har 8 procent angett ”hemresa” som syfte, dessutom finns det ett bortfall på 8 procent. Med antagande att ca 13 procent av såväl hemresenärerna som bortfallet är tjänsteresenärer, innebär det att av samtliga brittiska resenärer är 15 procent tjänsteresenärer och 85 procent privatresenärer.

Sammanställning: Av samtliga resenärer som flyger med Ryan Air mellan London och Västerås, är:

- 72,5 procent svenskar och 27,5 procent britter
- 13,1 procent Västeråsbor och 17,8 procent boende i FA Västerås. Av dessa är 94 procent privatresenärer och 6 procent tjänsteresenärer.

- 1,9 procent britter som har Västerås som besöksort och 4,1 procent britter som har FA Västerås som besöksmål. Av dessa är 85 procent privatresenärer och 15 procent tjänsteresenärer.

Källa 2: RVU av Improveit (samtliga flyg v. 42 2009)

Från den undersökning som Improveit har genomfört för v. 42, 2009, framgår att 22 procent av samtliga resenärer bor antingen i Västerås eller i ”Västeråsregionen”, som härefter antas vara detsamma som FA Västerås (vilket kan jämföras med 17,8 procent i undersökningen för Ryan Air till London 2006). Ca 31 procent är personer boende utomlands (vilket kan jämföras med 27,5 procent britter i Ryan Air undersökningen).

Av samtliga resenärer är 9 procent tjänsteresenärer och 91 procent privatresenärer (vilket kan jämföras med ett viktat genomsnitt på 8,5 procent tjänste- och 91,5 procent privatresenärer för svenskar och britter i Ryan Air undersökningen).

Av samtliga resenärer som startade sin resa i Sverige, startade 24 procent sin resa i Västerås, dvs. ej FA Västerås (vilket kan jämföras med 13,1 procent Västeråsbor, 17,8 procent boende i FA Västerås och 4,1 procent britter som har FA Västerås som besöksmål i Ryan Air undersökningen).

Antaganden som indata till rAps

I beräkningarna har vi utgått ifrån följande antaganden:

- Av samtliga resenärer som flyger till/från Västerås flygplats är 70 procent svenskar och 30 procent utlänningar. 22 procent av samtliga resenärer (dvs. knappt 31,5 procent av svenskarna) bor i FA Västerås.
- Av svenskarna är 94 procent privatresenärer och 6 procent tjänsteresenärer. Samma siffror antas gälla för de resenärer som bor i FA Västerås.
- Av utlänningarna har 7 procent Västerås som besöksort och totalt 15 procent FA Västerås som besöksmål
- Av utlänningarna är 85 procent privatresenärer och 15 procent tjänsteresenärer.

Utländska besökares utgifter

Som indata till rAps utgår vi från de uppgifter som Turistdelegationen år 2002 sammanställt av utländska besökares utgifter per dygn, fördelat mellan privatresor och affärsresor, samt det genomsnittliga antalet nätter som varje besökare

stannar[30]. Det finns ingen särskild statistik framtagen för besökare till Västerås, varför vi utgår från riksgenomsnitt. Av de utlänningar som besöker Västerås kommer en stor andel från Storbritannien. Vi utgår därför ifrån den statistik som finns framtagen för de brittiska resenärernas utgifter och antal övernattningar. Eftersom statistiken avser 2002 har vi dessutom i brist på annan information indexuppräknat utgifterna med avseende på KPI under perioden 2002-2009.

Tabell 4. Brittiska besökares övernattningar och utgifter (2002)

Syfte	Dygn	Utgift/dygn	Utgift/besök
Privatresa	6.0	713	4 278
Tjänsteresa	3.0	1 303	3 909

Oktober 2009 var KPI 301,11. Genomsnittet för 2002 var 272,8. En uppräkningsfaktor på 1,104 har därmed använts för att räkna om utgifterna från 2002 till 2009 års prisnivå.

Tabell 5. Brittiska besökares utgifter i 2009 års prisnivå

Syfte	Dygn	Utgift/dygn	Utgift/besök
Privatresa	6.0	787	4 722
Tjänsteresa	3.0	1 438	4 315

Statistik över hur de utländska tjänste- och privatresenärernas utgifter fördelas mellan olika utgiftsporter finns endast framtagen för den totala utländska turismen (till Sverige), dvs. uppgifter saknas om hur denna fördelning eventuellt varierar beroende på besökarens hemland. Vi har därför utgått ifrån att genomsnittsfördelningen för samtliga utländska besökare även gäller för de brittiska besökarna.

Tabell 6. Fördelning av utländska besökares utgifter

	Utländska	
Utgiftsområde	Privat	Affär
Transporter	12.1%	11.0%
Boende	19.0%	42.0%
Livsmedel	5.0%	1.0%
Restaurang	25.0%	7.0%
Aktivitet	5.0%	0.0%
Shopping	33.9%	4.0%
Konferens	0.0%	35.0%

[30] IBIS 2002 – Resultat från undersökningen om inkommande besökare i Sverige

Det ger följande antagande om hur utgifterna för de britter som besöker Västerås fördelas.

Tabell 7. Utländska besökares utgifter inkl. moms

Utgiftsområde	Privat	Affär
Transporter	574	475
Boende	895	1 812
Livsmedel	236	43
Restaurang	1 179	302
Aktivitet	236	0
Shopping	1 603	173
Konferens	0	1 510
Totalt per person och besök (kr)	**4 722**	**4 315**

För att kunna använda denna information om de utländska besökarnas utgifter som indata till rAps måste de uttryckas exklusive moms. Utgiftsposterna behöver dessutom översättas till rAps-branscher.

Tabell 8. Utländska besökares utgifter per person och besök exkl. moms

Utgiftsområde	rAps-bransch	Privat	Affär
Transporter	32	409	370
Boende	30	603	1 337
Livsmedel	29	159	32
Restaurang	30	712	200
Aktivitet	44	154	0
Shopping	29	968	114
Konferens	44	0	1 076
Totalt per person och besök (kr)		**3 004**	**3 128**

Omräknat till rAps-branscher ger det följande fördelning av de utländska besökarnas utgifter per person och besök.

Tabell 9. Utländska besökares utgifter per person och besök exkl. moms

Bransch	Privat	Affär
29	1 127.0	145.8
30	1 315.3	1 536.5
32	408.6	370.1
44	153.6	1 075.6
Totalt per person och besök	**3 004**	**3 128**

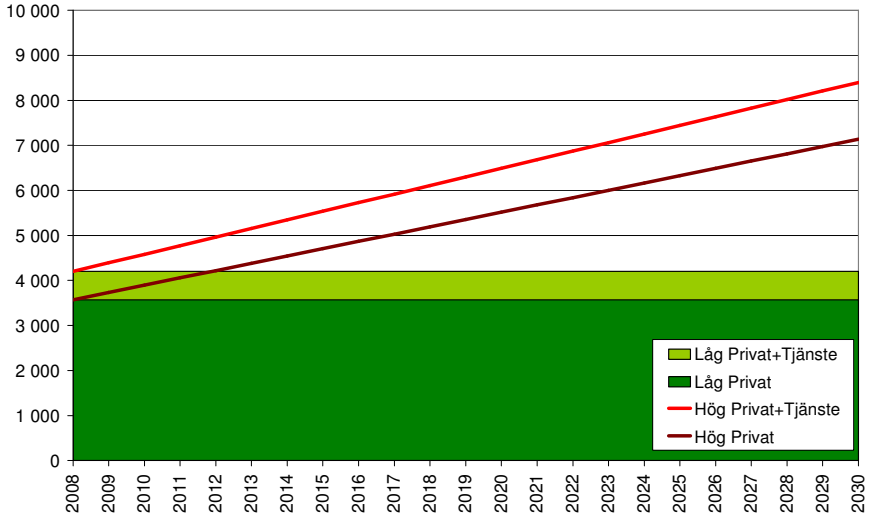
Antal utländska besök per år

Vi har valt år 2008 som basår och har gjort beräkningar för följande scenarier:

- Lågscenario: Passagerarvolymen ligger kvar på 2008 års nivå, dvs. 186 612 enkelresor, under hela perioden till 2030.
- Högscenario: Passagerarvolymen fördubblas under perioden 2008-2030. Ökningen sker i en jämn takt. Det rör sig alltså om en ökning till totalt 373 224 resor år 2030, dvs. en ökning med 8 482 resor per år under 22-årsperioden.
- Nedläggning: All passagerartrafik läggs ner fr.o.m. 2010

Som tidigare nämnts utgår vi också ifrån att 70 procent av resorna görs av svenskar och 30 procent av utlänningar. Av utlänningarna har 15 procent FA Västerås som besöksmål. Av dessa är 85 procent privatresenärer och 15 procent tjänsteresenärer. Det ger följande antaganden kring antalet resor som görs per år av utlänningar som flyger till/från Västerås Flygplats och som har Västeråsregionen som besöksmål.

Figur 3 Antal utländska besökare som flyger till Västerås Flygplats och som har Västerås (FA Västerås) som besöksmål[31]



Det totala antalet ankommande och avresande flygresenärer uppgick t.ex. till 186 612 år 2008. Det innebär 93 306 tur och returresor. Av dessa resor gjordes 30 procent, dvs. 27 992 av utlänningar. Av dessa hade 15 procent, dvs. 4 199

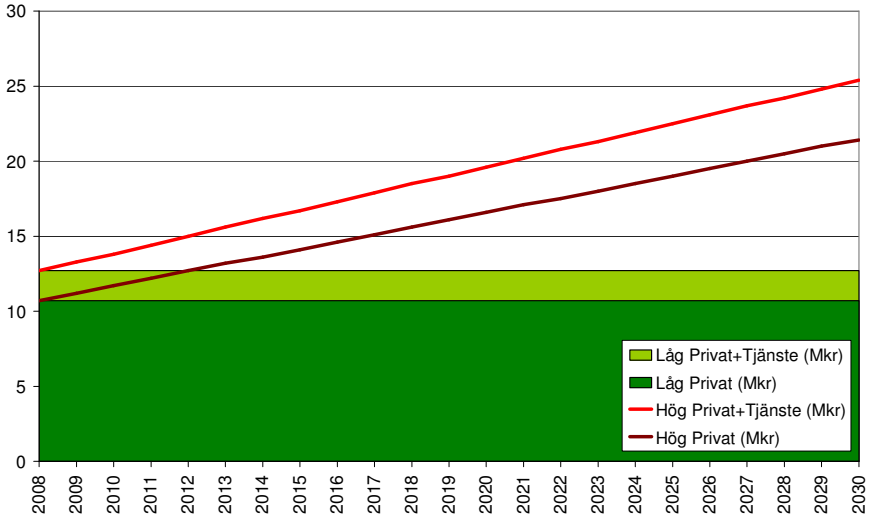
[31] Motsvarande information finns i tabellform i Bilaga 1, tabell 14.

Västerås/FA Västerås som besöksmål, varav 3 569 var privatresenärer och 630 tjänsteresenärer.

Den inkommande turismens utgifter per år

Med ovan antaganden om antalet besök per år och turistutgifter per besök får vi följande totala årliga utgifter i scenario Låg resp. Hög för utlänningar som flyger till/från Västerås och som har Västerås/FA Västerås som besöksmål[32].

Figur 4 Totala utgifter för utländska besökare som flyger till Västerås Flygplats och som har Västerås (FA Västerås) som besöksmål (Mkr)

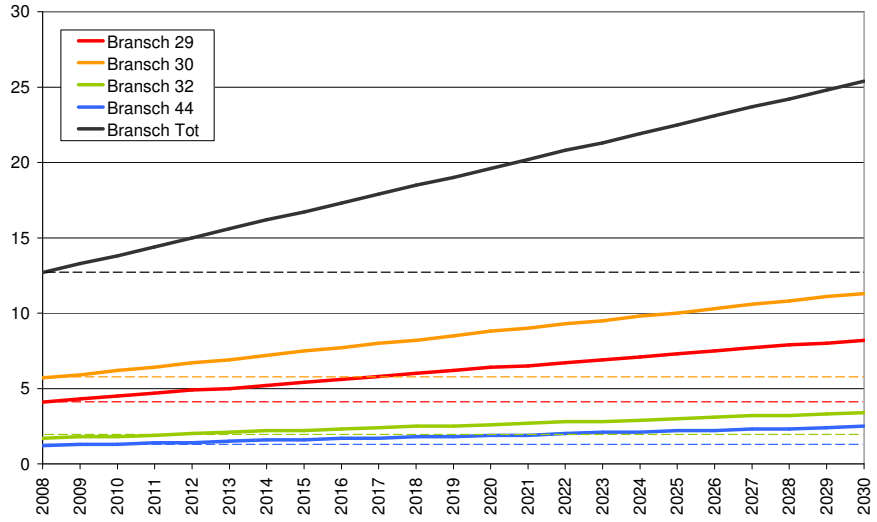


Majoriteten av de utländska besökarna till Västerås är privatresenärer, vilket också visar sig av de totala turistutgifternas fördelning i diagrammet ovan. De total turistutgifterna uppgår, enligt beräkningarna, till 12,7 Mkr år 2008. I Scenario Hög väntas utgifterna fördubblas år 2030.

Med de antaganden som gjorts om hur de utländska besökarnas utgifter fördelas mellan olika rAps-branscher, ger det följande årliga utgifter:

[32] Se också tabell 16 i Bilaga 1.

Figur 5 Totala turistutgifter fördelat på bransch i scenario Hög (scenario Låg är konstant och streckad)[33]



Den största utgiftsposten står rAps-bransch 29, dvs. parti- och detaljhandel (shopping, livsmedel etc.) för, därefter kommer bransch 30 (hotell och restaurang), bransch 32 (transporter) och slutligen bransch 44 (nöjen, rekreation, kultur, sportevenemang etc.).

Bidrag till sysselsättning och BRP per 4 500 utländska besök

Av 100 000 tur och returresor är antagandet att 30 000, dvs. 30 %, är utlänningar och att 15 % av dessa, dvs. 4 500 har Västeråsregionen som besöksmål. För att ta fram nyckeltal för turismens påverkan på den regionala ekonomin har vi gjort beräkningar för 100 000 tur och returresor, dvs. 4 500 utländska besök till regionen. I tabellen nedan redovisas de totala turistutgifterna per 100 000 tur och returresor.

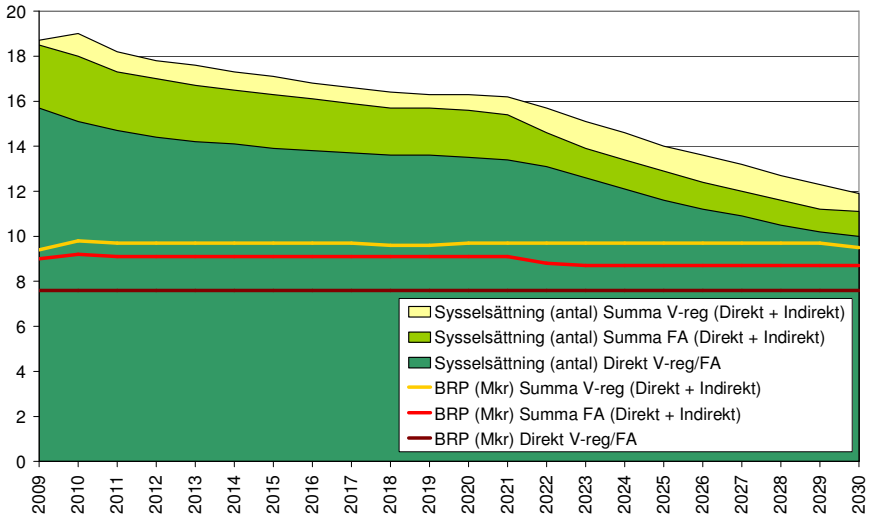
Tabell 10. Totala turistutgifter, fördelat på bransch, per 100 000 tur och returresor (4 500 utländska besök) varje år 2009-2030

Bransch	Utg/år, Mkr
29	4.4
30	6.1
32	1.8
44	1.3
Tot	13.6

[33] Se också tabellerna 17 och 18 i Bilaga 1.

Med hjälp av rAps har bidraget till den totala sysselsättningen och BRP per 4 500 utländska besök till Västerås varje år under perioden 2009-2030 beräknats för FA Västerås resp. Västeråsregionen. Resultatet redovisas i figuren nedan.

Figur 6 Bidrag till sysselsättning och BRP i FA Västerås och Västerås-regionen per 100 000 tur- och returresor (4 500 utländska besök) varje år 2009-2030[34]



Med 4 500 utländska besökare till Västerås varje år beräknas den direkta effekten på BRP uppgå till 7,6 Mkr per år. Med de indirekta och inducerade spridningseffekterna i ekonomin inkluderade beräknas det totala bidraget till BRP uppgå till ca 9 Mkr per år i FA-Västerås och till ca 10 Mkr per år i Västeråsregionen. Den direkta sysselsättningseffekten uppgår till ca 15 heltidssysselsatta år 2009. Med produktivitetstillväxt under perioden (dvs. med en ökning i BRP/sysselsatt) väntas den direkta sysselsättningseffekten reduceras till ca 10 heltidssysselsatta år 2030. Den totala sysselsättningseffekten är ca 19 heltidssysselsatta år 2009, men har till år 2030 reducerats till ca 11 heltidssysselsatta i FA-Västerås och ca 12 heltidssysselsatta i Västeråsregionen.

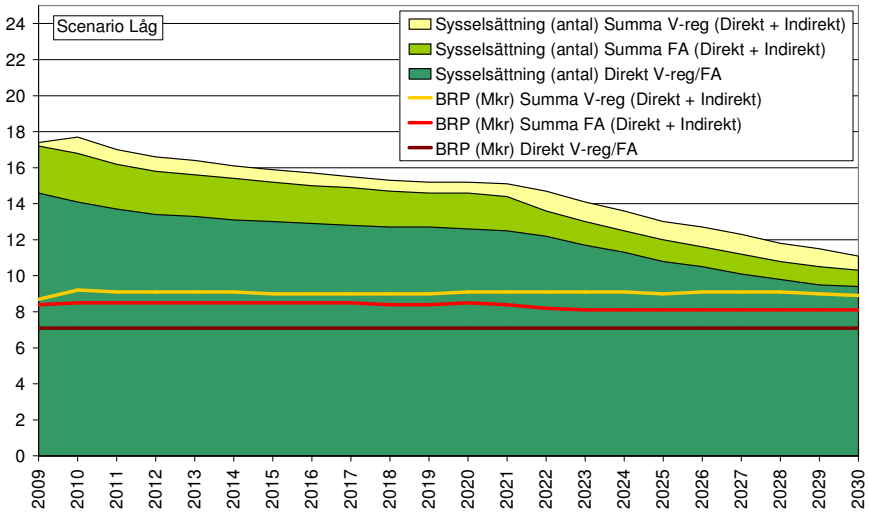
Bidrag till sysselsättning och BRP i Scenario Låg

I Scenario Låg antas passagerarvolymen ligga kvar på 2008 års nivå, dvs. 186 612 enkelresor, under hela perioden till 2030. Med ovanstående nyckeltal innebär det 4 199 utländska besök med flyg till och från Västerås varje år under perioden 2009-2030. Med hjälp av rAps har bidraget till den totala sysselsätt-

[34] Se tabellerna 20 och 21 i Bilaga 1.

ningen och BRP i FA Västerås resp. Västeråsregionen av denna turism beräknats. Resultatet redovisas i figuren nedan[35].

Figur 7 Bidrag till sysselsättning och BRP i FA Västerås samt Västeråsregionen i Scenario Låg



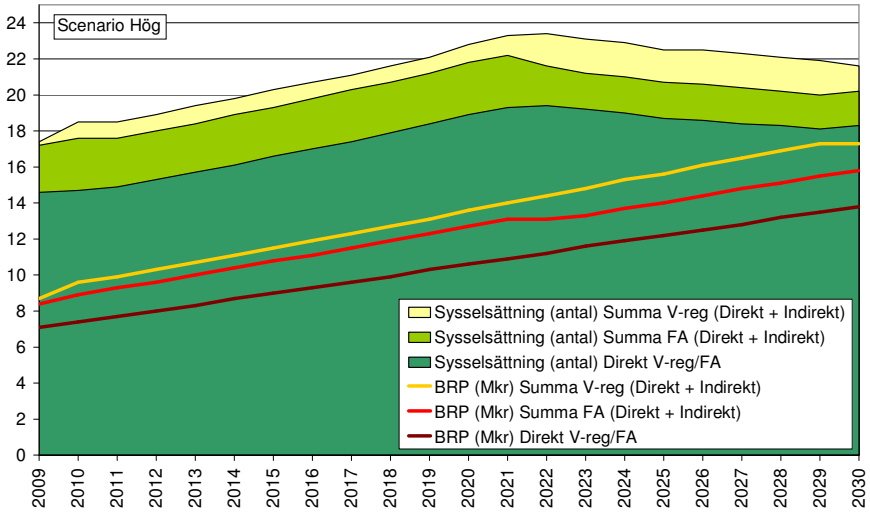
Med 4 199 utländska besök till Västerås varje år beräknas den direkta effekten på BRP uppgå till 7,1 Mkr per år. Det totala bidraget till BRP har beräknats till ca 8 Mkr per år i FA-Västerås och till ca 9 Mkr per år i Västeråsregionen. Sett till hela perioden 2009-2030 är bidraget till BRP totalt 183 Mkr för FA-Västerås och 199 Mkr för Västeråsregionen. Den direkta sysselsättningseffekten uppgår till ca 14,5 heltidssysselsatta år 2009. Med produktivitetstillväxt under perioden väntas denna effekten reduceras med ca en tredjedel till år 2030. Den totala sysselsättningseffekten är drygt 17 heltidssysselsatta år 2009, men har till år 2030 reducerats till ca 10 heltidssysselsatta i FA-Västerås och ca 11 heltidssysselsatta i Västeråsregionen.

Bidrag till sysselsättning och BRP i Scenario Hög

Antagandet är att antalet utlänningar som besöker Västerås växer i en jämn takt från 4 199 besök år 2008 till 8 398 besök år 2030. Med hjälp av rAps har bidraget till den totala sysselsättningen och BRP i FA Västerås resp. Västeråsregionen av denna turism beräknats. Resultatet redovisas i figuren nedan.

[35] För samma information i tabellform, se Bilaga 1, tabellerna 22 och 23.

Figur 8 Bidrag till sysselsättning och BRP i FA Västerås samt Västerås-regionen i Scenario Hög[36]



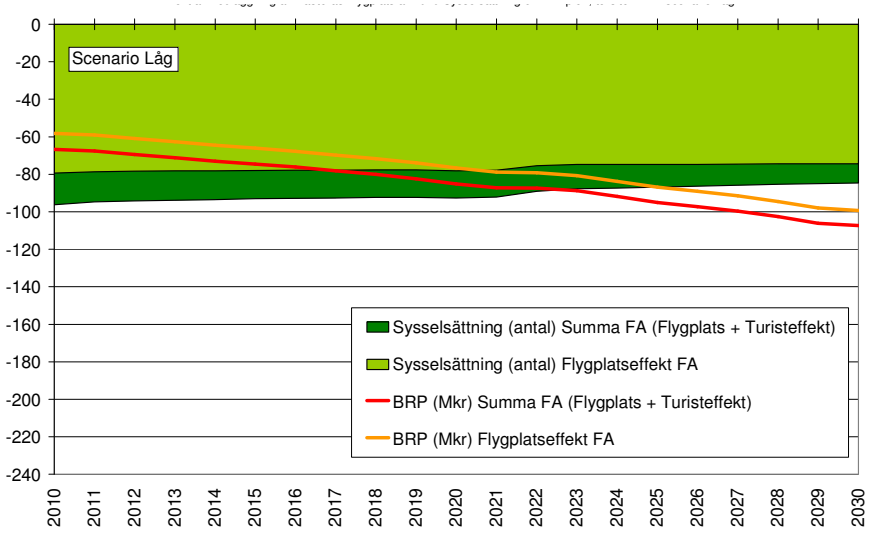
I Scenario Hög beräknas den totala bidraget till BRP uppgå till 8,4 Mkr år 2009 och öka till 15,8 Mkr år 2030 för FA-Västerås. För Västeråsregionen beräknas bidraget uppgå till 8,7 Mkr år 2009 och till 17,3 Mkr år 2030. För hela perioden 2009-2030 är bidraget till BRP totalt 270 Mkr för FA-Västerås och 294 Mkr för Västeråsregionen. Den totala sysselsättningseffekten är drygt 17 heltidssysselsatta år 2009 och har till år 2030 ökat till ca 20 heltidssysselsatta i FA-Västerås och ca 22 heltidssysselsatta i Västeråsregionen.

6.3 Sammanställning av beräknade effekter

I det följande redovisas en sammanställning av de effekter på sysselsättning och BRP i FA Västerås resp. Västeråsregionen som en nedläggning av Västerås flygplats år 2010 kan förväntas få. Effekterna visar vilken sysselsättning och BRP som Västerås flygplats enligt beräkningarna förväntas generera i Scenario Låg resp. Scenario Hög (dvs. scenarier avseende passagerartrafikens utveckling) och som regionen alltså förväntas tappa om flygplatsen läggs ned. Årliga effekter på sysselsättningen varierar 96 och 185 arbetstillfällen beroende på år och om man tittar på Västerås lokala arbetsmarknadsområdet eller hela regionen. För bruttoregionprodukten varierar siffran på samma sätt mellan 67 och 234 miljoner kronor. I figurerna nedan redovisas de totala effekterna samt fördelningen mellan ”flygplatseffekt” och ”turisteffekt” enligt diskussionen i föregående avsnitt.

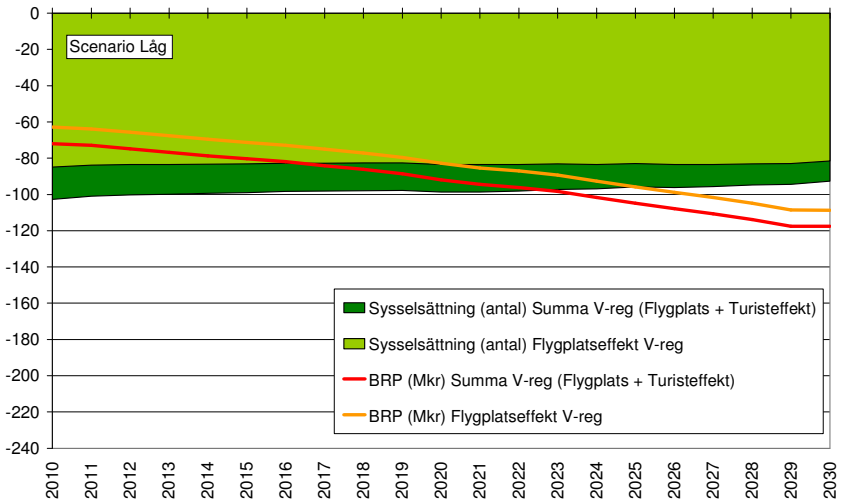
[36] Se tabell 24 och 25 i Bilaga 1 för informationen i tabellform.

Figur 9 Effekt av nedläggning av Västerås Flygplats år 2010 på sysselsättning och BRP i FA Västerås enligt Scenario Låg[37]



I Scenario Låg beräknas en nedläggning av flygplatsen leda till en BRP-effekt i FA-Västerås på minus 67 Mkr år 2010 och minus 107 Mkr år 2030 jämfört med ett scenario utan nedläggning. För hela perioden är den beräknade BRP-effekten minus 1,85 miljarder kr för FA-Västerås och 2,02 miljarder kr för Västeråsregionen. Sysselsättningen i FA-Västerås väntas minska med 96 heltidssysselsatta år 2010 och ca 85 heltidssysselsatta år 2030. För Västeråsregionen är motsvarande sysselsättningseffekt 102 respektive 93 heltidssysselsatta.

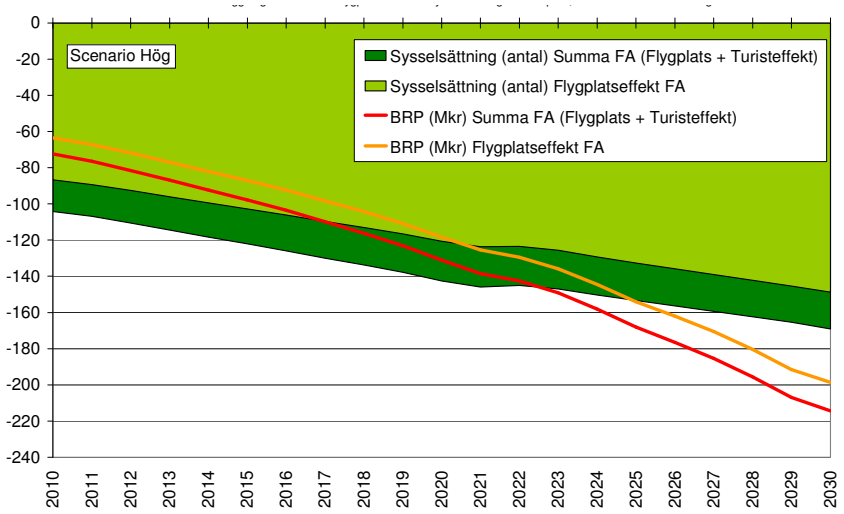
Figur 10 Effekt av nedläggning av Västerås Flygplats år 2010 på sysselsättning och BRP i Västeråsregionen enligt Scenario Låg[38]



[37] Se tabell 26 i Bilaga 1.

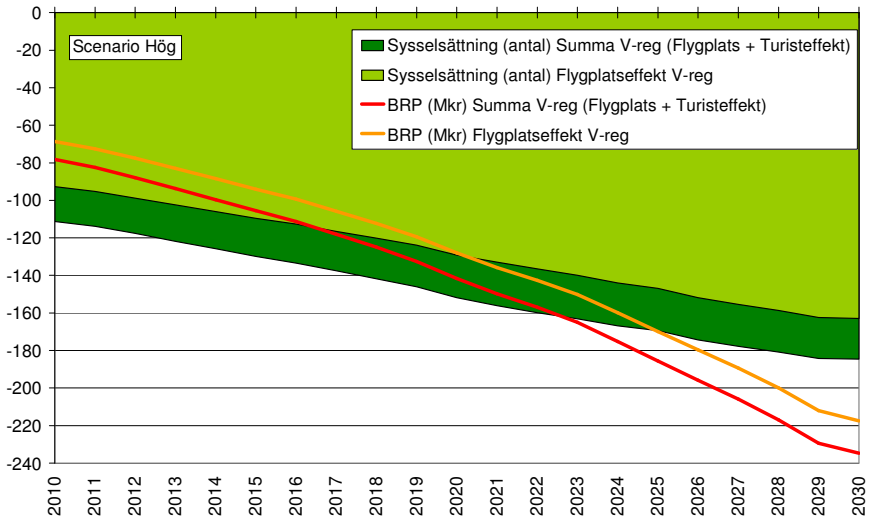
[38] Se tabell 27 i Bilaga 1.

Figur 11 Effekt av nedläggning av Västerås Flygplats år 2010 på sysselsättning och BRP i FA Västerås enligt Scenario Hög[39]



I Scenario Hög beräknas en nedläggning av flygplatsen leda till en BRP-effekt i FA-Västerås på minus 72 Mkr år 2010 och minus 214 Mkr år 2030 jämfört med ett scenario utan nedläggning. För hela perioden är den beräknade BRP-effekten minus 2,89 miljarder kr för FA-Västerås och 3,16 miljarder kr för Västeråsregionen. Sysselsättningen i FA-Västerås väntas minska med 104 heltidssysselsatta år 2010 och ca 169 heltidssysselsatta år 2030. För Västeråsregionen är motsvarande sysselsättningseffekt 111 respektive 185 heltidssysselsatta.

Figur 12 Effekt av nedläggning av Västerås Flygplats år 2010 på sysselsättning och BRP i Västeråsregionen enligt Scenario Hög[40]



[39] Se tabell 28 i Bilaga 1.

[40] Se tabell 29 i Bilaga 1.

7 Effekter på lång sikt beräknade med RUT-modellen

Med föregående modell har vi räknat på direkta och indirekta effekter av flygplatsverksamheten på kort och medellång sikt. Ett sätt att beräkna *långsiktiga* effekter av en förändring av flygplatsverksamheten i form av effekter på sysselsättning, lönesumma och antal företag är att använda RUT-modellen[41]. Det är inledningsvis viktigt att understryka att även denna teoretiska tillväxtmodell ger ett mått på relativa storleksförändringar snarare än ett exakt resultat eller utfall. Det är heller inte möjligt att från denna modell dra slutsatser om när i utvecklingen effekterna inträffar. De kan inträffa plötsligt antingen tidigt eller sent i kalkylperioden – eller successivt under många år. Situationen vid slutåret anger alltså den totala förändringen efter en jämn distribution av de modellberäknade effekterna.

Beräkningarna som följer ska ses som ett komplement till de rAps-analyser som genomförts tidigare. Ett annat sätt att uttrycka detta är att effekterna som redovisats ovan kan sägas ingå i effekterna som redovisas nedan. De kan alltså inte adderas till varandra. Dock är det så att rAps-modellen har använts för att beräkna effekter på kortare sikt (cirka 20 år), medan RUT-modellen använts för att beräkna effekter på längre sikt (ca 25-60 år) på delvis andra faktorer (lönesumma och antal företag).

I kapitlet kommer en analys göras av tillväxteffekter på två scenarier:
1. Västerås flygplats läggs ner
2. Västerås flygplats utökas med sju extra avgångar

De effekter som stora infrastrukturinvesteringar kan förväntas få på den regionala utvecklingen – och som således belyses med RUT-modellen – gäller:

- den ekonomiska tillväxten
- lokaliseringen av befolkning och arbetsplatser till och inom regionen
- lokalisering av företag till och inom regionen

För närvarande består flygverksamheten vid flygplatsen av ett flertal inriktningar där följande kan nämnas:

- passagerartrafik, huvudsakligen utrikes linjetrafik till Stansted samt säsongsvis till Barcelona-Girona, Alicante
- chartertrafik, utrikes, sporadisk, ex Antalya
- fraktverksamheten TNT till Liège och Riga

---

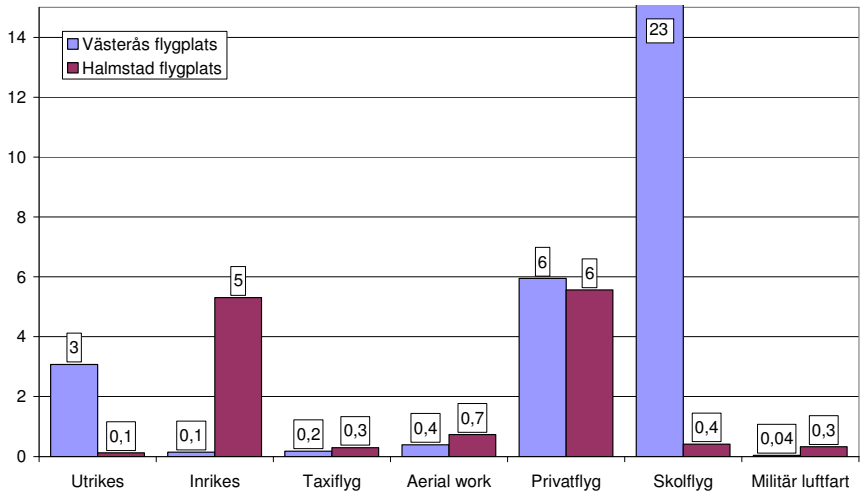
[41] Utförligare beskrivning av den Regionala Utvecklings Modellen (RUT) återfinns i kapitel 2.

- Skolflyg, stor andel
- Privatflyg
- Taxiflyg
- Ariel Work (ex fotoflygning)
- Militär luftfart, liten andel

Ovanstående innebär att verksamheten inte enbart riktar sig mot reguljär passagerartrafik utan också har betydande inslag av skolflyg och fraktverksamhet. Den samhällsekonomiska effekten av dessa verksamheter är svår att fånga i teoretiska modeller och ingår således inte i kalkylen.

En jämförelse av förhållandena vid flygplatsen kan göras med Halmstad flygplats utifrån antal gjorda landningar. Halmstad flygplats har delvis en annan inriktning på verksamheten med större fokus på reguljärflyget på inrikestrafik samt viss skolflygs- och militär verksamhet. Förhållandena är likartade men Västerås har en betydligt större skolflygsandel.

Figur 13 Antal landningar per dag år 2008 vid Västerås och Halmstad flygplats, källa Transportstyrelsen



7.1 Utgångspunkter för analysen

Flygavgångar

I analysen används antalet flygavgångar som indata. Västerås har för närvarande 1 daglig avgång till Stansted under vinterhalvåret. Under sommarhalvåret

sker extra avgångar till Barcelona och Alicante. I analysen har vinterförhållande antagits vilket således är ett försiktigt antagande[42].

Bilrestider

Andra indata till analysen är restiden från landets kommuner till samtliga flygplatser. För Västerås flygplats har 13 kommuner antagits som upptagningsområde enligt tidigare definition. Uppgift för restid med bil har hämtats från hemsidan www.eniro.se

Figur 14 Bilrestid i minuter från kommuncentra till Västerås flygplats, källa www.eniro.se

Bilrestid från kommun till Västerås flygplats (min)	
Västerås	8
Hallstahammar	19
Enköping	23
Surahammar	26
Köping	31
Sala	39
Arboga	40
Eskilstuna	42
Kungsör	43
Fagersta	60
Lindesberg	77
Smedjebacken	89
Ludvika	99

Tillväxtfaktorer

Ytterligare indata är uppgifter om sysselsättning, lönesumma och antal företag. Dessa faktorer utgör de tillväxtindikatorer som analysen omfattar.

[42] Ett årssnitt för innevarande år (2010) är 1,38 avgångar per dag. Med Ryan Air trafikeras linjen till Stansted 7 avgångar/vecka samt säsongvis 2 avgångar per vecka under april-oktober till Girona respektive Alicante. Med Detur tillkommer 1 avgång per vecka till Antalya under perioden 18/6-22/10.

Figur 15 Antal sysselsatta, lönesumma i Mkr samt antal företag för kommunerna i upptagninsområdet till Västerås flygplats år 2005, källa SCB

Kommun	År 2005 Förvärvs arbetande	År 2005 Lönesumma Mkr	År 2005 Antal företag
Västerås	59 600	15 200	10 600
Eskilstuna	40 500	9 400	6 800
Enköping	18 100	4 200	4 100
Köping	11 300	2 600	2 200
Ludvika	11 100	2 600	2 100
Lindesberg	10 600	2 400	2 400
Sala	9 500	2 100	2 400
Hallstahammar	6 500	1 500	1 100
Arboga	6 000	1 400	1 200
Fagersta	5 400	1 300	900
Smedjebacken	4 900	1 100	1 100
Surahammar	4 600	1 100	600
Kungsör	3 800	900	800
Summa Upptagnings-område	191 900	45 800	36 300
Hela Sverige	4 171 300	1 023 900	974 600

I upptagningsområdet finns ca 192 000 förvärvsarbetande, lönesumman uppgår till ca 46 Mdkr och det finns drygt 36 000 företag. Medelinkomsten per sysselsatt uppgick för år 2005 till 239 000 kr. Västerås kommun svarar för 31 % av upptagningsområdets sysselsatta, 33 % av lönesumman och 29 % av antalet företag.

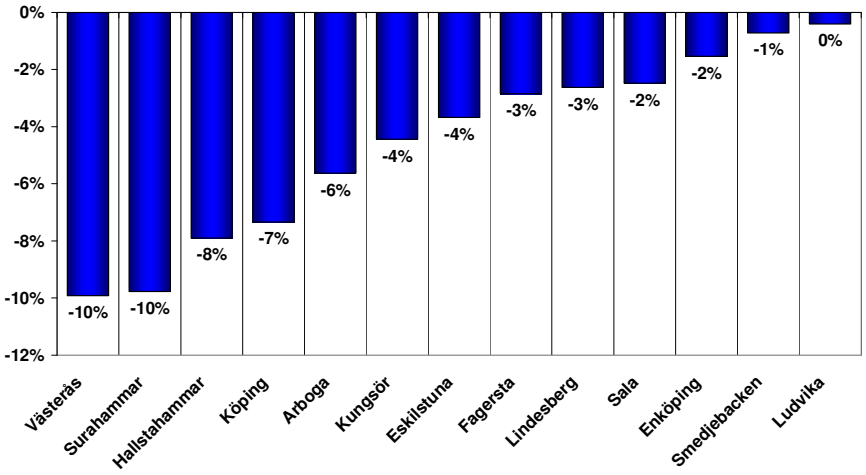
7.2 Scenario 1: nedläggning av flygplats

Med ett alternativ då flygplatsen läggs ner, och den verksamhet som bedrivs där idag försvinner, visas här de långsiktiga regionalekonomiska effekterna av detta.

Som beskrivits ovan mäts flygtillgängligheten i antalet flygavgångar, dock är dessa viktade med bilresavståndet till respektive flygplats från varje kommun[43]. Tillgängligheten är alltså högre ju närmare flygplatsen utgångspunkten är. Först visas effekten på flygtillgängligheten av att flygplatsen läggs ned:

[43] Enligt formeln: Summa över kommuner av: Flygavgångar$_{(k)}$ *EXP(-konstant * Resavstånd$_{(kl)}$ i minuter mellan kommun$_{(k)}$ och kommun$_{(l)}$. Konstanten är -0,05

Figur 16 Effekt på flygtillgänglighet av att Västerås flygplats läggs ner



De kommuner som upplever störst försämring i flygtillgänglighet jämfört med tidigare är naturligtvis Västerås (- 10 % och med en restid på 8 min till flygplatsen) samt omgivande kommuner som Surahammar (- 10 %, restid 26 min), Hallstahammar (- 8 %, 19 min) och Köping (- 7 %, 31 min). Andra kommuner som ex Enköping (-2 %, restid 23 min) och Sala (-2 %, 39 min) påverkas inte lika mycket då det i dessa fall finns närhet till alternativ flygplats om än med en längre resväg. Totalt sett är tillgänglighetsförsämringen lindrig. Detta beror främst på den mängd alternativ som finns i närområdet samt det begränsade utbud som faktiskt finns vid Västerås flygplats.

Effekterna på den långsiktiga tillväxten av en nedläggning kan ses i tabellen nedan. I Västerås kommer påverkan på sysselsättning, lönesumma och antalet företag minska med 1 % där de teoretiskt beräknade effekterna antas infalla om 20-25 år. För hela upptagningsområdet är de långsiktiga effekterna mellan -0,5 % och -0,8 %. Med tanke på regionens storlek är den relativa påverkan på tillväxten endast marginell. Samtidigt är det viktigt att av samma skäl (regionens storlek) påpeka att effekten i absoluta tal är ansenlig.

Figur 17 Långsiktiga effekter år 25 efter genomförd åtgärd på sysselsättning, lönesumma och antal företag av ett nedlagt Västerås flygplats

Kommun	Effekt på			Långsiktig effekt i % av 2005 års		
	Syssel-sättning	Löne-summa (Mkr)	Antalet företag	Syssel-sättning	Löne-summa	Antal företag
Västerås	-530	-150	-160	-1%	-1%	-1%
Eskilstuna	-130	-30	-40	0%	0%	-1%
Köping	-70	-20	-20	-1%	-1%	-1%
Hallstahammar	-50	-10	-10	-1%	-1%	-1%
Surahammar	-40	-10	-10	-1%	-1%	-1%
Lindesberg	-30	-10	-10	0%	0%	0%
Arboga	-30	-10	-10	-1%	-1%	-1%
Enköping	-20	-10	-10	0%	0%	0%
Kungsör	-20	0	-10	0%	0%	-1%
Sala	-20	-10	-10	0%	0%	0%
Fagersta	-10	0	0	0%	0%	0%
Smedjebacken	0	0	0	0%	0%	0%
Ludvika	0	0	0	0%	0%	0%
Summa Upptagnings-området	-970	-260	-290	-0,5%	-0,6%	-0,8%
Hela Sverige	-1 340	-360	-430	-0,03%	-0,04%	-0,04%
Andel upptagnings-området	72%	72%	67%			

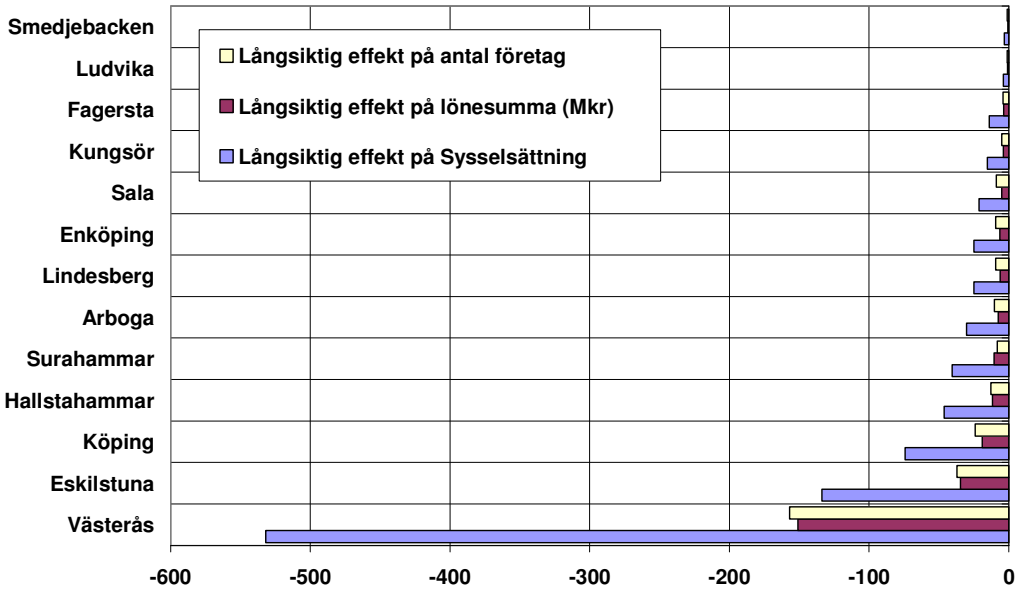
För hela Sverige skulle en nedläggning av flygplatsen innebära en minskad sysselsättning med ca 1300 förvärvsarbetande på lång sikt varav 970 förvärvsarbetande tappas inom upptagningsområdet. För Västerås del beräknas sysselsättningen på sikt minska med 530 personer. För området motsvarar minskningen i sysselsättningen 0,5 % jämfört med år 2005.

Lönesumman för hela Sverige beräknas minska med 360 Mkr per år. I upptagningsområdet som står för 72 % motsvarar detta en minskning med 260 Mkr jämfört med år 2005.

Den långsiktiga påverkan på antalet företag i hela Sverige uppgår till 430 färre företag varav 290 av dessa beräknas försvinna inom upptagningsområdet. Bortfallet uppgår i området till -0,8 % jämfört med år 2005.

Mer än 2/3 av de totalt totala effekterna av en nedlagd flygplats i Västerås förväntas ske i upptagningsområdet. Den största ekonomiska påverkan drabbar naturligtvis Västerås på grund av närheten till flygplats och tätortens regionala betydelse och storlek. I figuren nedan ses en sammanfattning av de långsiktiga tillväxteffekterna.

Figur 18 Långsiktiga tillväxteffekter om 25 år av en nedläggning av Västerås flygplats för upptagningsområdets kommuner



Nuvärdeskalkyl

Om man räknar med 30 % i kommunal skattesats i upptagningsområdet motsvarar bortfallet av 260 Mkr i lönesumma ett skattebortfall på 78 Mkr per år. Motsvarande belopp för Västerås stad är 150 Mkr i lönesumma och 45 Mkr i skattebortfall. Detta belopp kan direkt jämföras med Västerås stads årliga driftsbidrag till flygplatsen vid en snäv kommunalekonomisk kalkyl. I en vidare samhällsekonomisk kalkyl bör det långsiktiga värdet av att bibehålla flygplatsen beräknas till minst 260 Mkr per år för hela upptagningsområdet. För hela Sverige motsvarar detta ett kommunalskattebortfall av 108 Mkr per år. Den ackumulerade effekten blir dock större genom att de årliga effekterna adderas till ett diskonterat nuvärde. Detta kan belysas i form av en s.k. Nuvärdeskalkyl.

Nuvärdeskalkylen är gjord i två steg. Först antas en linjär tillväxt av inkomsterna upp till värdet 360 Mkr i minskade inkomster (lönesumma) om 20 år. Under tiden räknar vi med 2 % årlig inkomstökning (oavsett nedläggningen av flygplatsen). Därefter räknar vi med en bestående lägre inkomstnivå åren 21 - 60, samt även med hänsyn till 2 % årlig inkomsttillväxt. Slutligen beräknar vi nuvärdet av dessa framtida inkomstströmmar (med 4 % diskonteringsränta).

RUT-modellen förutsätter en fullständig anpassning av hushåll och företag till ett nytt s.k. jämviktsläge inom en 25-årsperiod. Jämviktsläget innebär alltså att hushåll och näringsliv har omlokaliserat sig "klart" till följd av den specifika åtgärden, vilket i detta scenario motsvaras av en nedläggning. Det ska dock på-

pekas att det är den långsiktiga effekten i ett nytt jämviktsläge som beskrivs. En stor del av effekterna kan komma tidigt i perioden och kan momentant vara både större och mindre.

RUT-modellens resultat visar tillväxtförändringar av åtgärden, dvs. inklusive spin-off effekter, på övergripande nivå. Däremot kan vi inte mot bakgrund av dessa resultat säga något om effekternas fördelning på branschnivå.

En summering av effekterna av en nedläggning av Västerås flygplats för kommunerna visas i tabellerna nedan i form av ett **nuvärde** över en 60-årsperiod. I regel brukar de statliga trafikverken räkna med 60 års kalkylperiod vid effektberäkningar av spårinvesteringar (40 vid väginvesteringar). Eftersom vi här rör oss med mycket långsiktiga tillväxteffekter har vi valt att illustrera dessa med en motsvarande 60-årig kalkylperiod i nuvärdesberäkningen.

Figur 19 Långsiktig effekt (60 år) på lönesumman av Västerås flygplats nedlagd.

Kommun	Effekt på nuvärdet av framtida lönesummor (Mkr)	Effekt på nuvärdet av framtida lönesummor (%)
Västerås	-2 800	57%
Eskilstuna	-700	14%
Köping	-400	8%
Surahammar	-200	4%
Hallstahammar	-200	4%
Enköping	-100	2%
Lindesberg	-100	2%
Kungsör	-100	2%
Sala	-100	2%
Fagersta	-100	2%
Arboga	-100	2%
Smedjebacken	0	0%
Ludvika	0	0%
Summa Upptagnings-området	-4 900	100%

Den långsiktiga effekten av ett scenario med en nedlagd flygplats beräknas i nuvärde (över 60 år) att uppgå till -4,9 Mdkr i upptagningsområdet. Västerås andel av detta är -2,8 Mdkr (57 %). För Västerås motsvarar det långsiktiga inkomstbortfallet ca 1 % av lönesumman år 2005. I en vidare samhällsekonomisk kalkyl bör således det långsiktiga värdet av att bibehålla flygplatsen beräknas till ca 5 miljarder kronor (räknat i nuvärde).

Tillväxteffekterna av ett alternativ med en nedläggning av flygplatsen kan långsiktigt komma att påverka upptagningsområdet till en mindre del. Det är främst Västerås och till viss del de närliggande kommunerna som påverkas.

En summering av resultatet av de beräknade långsiktiga effekterna av att Västerås flygplats läggs ner ger vid handen att:

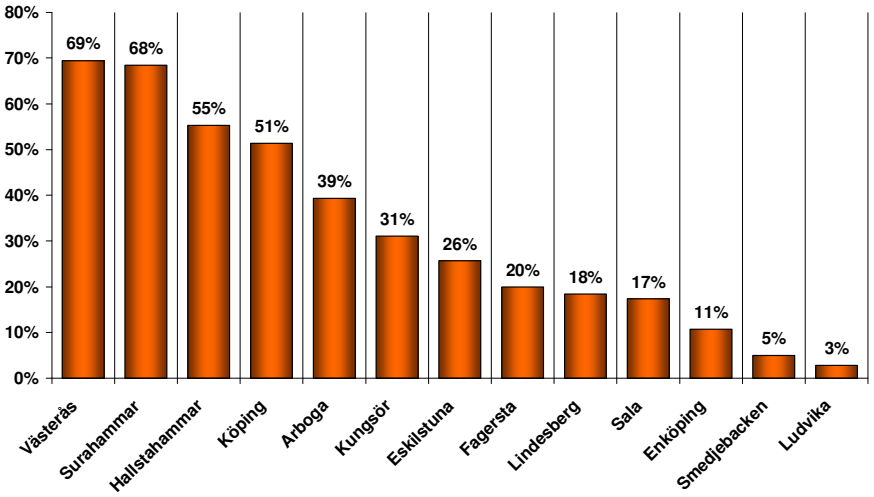
- flygtillgängligheten försämras med ca -10 % för Västerås
- sysselsättningen påverkas negativt i Västerås (-0,9 %)
- lönesumman minskar med 1 % för Västerås
- förändring av antalet företag uppgår till drygt 1 % för Västerås

- sysselsättningen påverkas negativt, men mindre, i upptagningsområdet (-0,5 %)
- lönesumman minskar, men mindre, för upptagningsområdet (-0,6 %)
- förändring av antalet företag är negativ, men mindre, för hela området (-0,8 %)
- påverkan på riksnivå är marginell

7.3 Scenario 2: Ytterligare sju flygavgångar

I detta scenario beräknas effekterna av en 700 procentig ökning av antalet flygavgångar. Detta motsvarar den ökning som nyligen presenterats och ska jämföras med den dagliga avgång som motsvarar nuläget.

Figur 20 Effekt på flygtillgänglighet av ytterligare sju flygavgångar.



Med en sjudubbling av antalet flygavgångar vid Västerås flygplats kommer effekten på flygtillgängligheten att öka med 69 % för Västerås och 68 % för Surahammar. Hallstahammar och Köping får en beräknad förbättring med 55 % respektive 51 %. De kommuner som ligger i ”utkanten” av upptagningsområdet påverkas i fallande grad till Ludvikas 3 %. Den 11 procentiga tillgänglighetsförbättringen i Enköping beror i huvudsak på kommunens relativa närhet till

Arlanda. De allra flesta orter i upptagningsområdet får markanta tillgänglighetsförbättringar.

På motsvarande sätt som vid en nedläggning kommer de långsiktiga effekterna på sysselsättning, lönesumma och antal företag att förändras fast här i en positiv riktning. Med sju ytterligare flygavgångar beräknas att effekterna för Västerås, som alltså avser läget om 20-25 år, att öka med mellan 6 och 10 procent beroende på variabel. För hela upptagningsområdet beräknas effekterna öka med mellan 3,5 och 5,6 procent.

Figur 21 Långsiktiga effekter år 25 efter genomförd åtgärd på sysselsättning, lönesumma och antal företag av ytterligare sju flygavgångar

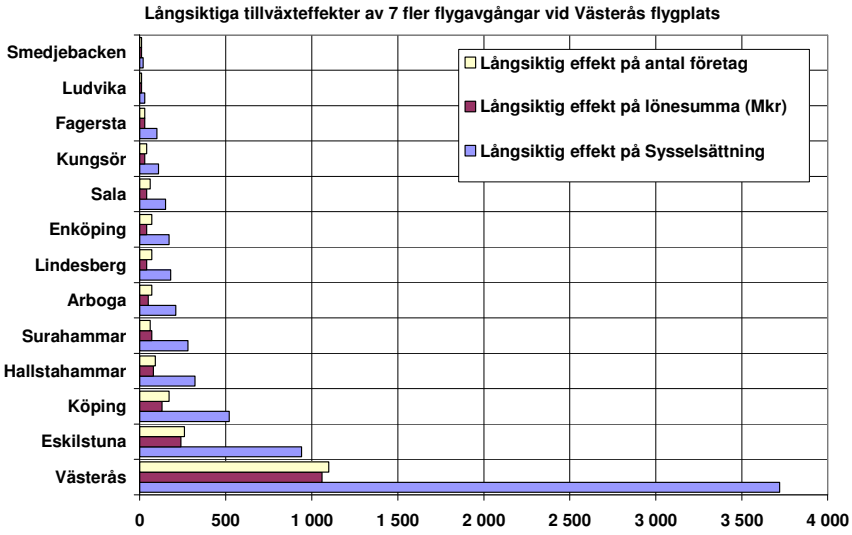
Kommun	Effekt på			Långsiktig effekt i % av 2005 års		
	Syssel-sättning	Löne-summa (Mkr)	Antalet företag	Syssel-sättning	Löne-summa	Antal företag
Västerås	3 720	1 060	1 100	6%	7%	10%
Eskilstuna	940	240	260	2%	3%	4%
Köping	520	130	170	5%	5%	8%
Hallstahammar	320	80	90	5%	6%	8%
Surahammar	280	70	60	6%	7%	10%
Arboga	210	50	70	4%	4%	6%
Lindesberg	180	40	70	2%	2%	3%
Enköping	170	40	70	1%	1%	2%
Sala	150	40	60	2%	2%	3%
Kungsör	110	30	40	3%	3%	5%
Fagersta	100	30	30	2%	2%	3%
Ludvika	30	10	10	0%	0%	0%
Smedjebacken	20	10	10	0%	1%	1%
Summa Upptagningsområdet	6 760	1 830	2 030	3,5%	4,0%	5,6%
Hela Sverige	9 400	2 550	2 990	0,23%	0,25%	0,31%
Andel upptagningsområdet	72%	72%	68%			

För upptagningsområdet beräknas sysselsättningen öka med 6 760 personer på lång sikt eller 3,5 %. Motsvarande tal för lönesumma är drygt 1 800 Mkr eller 4 % och antalet företag 2 030 eller 5,6 % totalt för området. För resten av landet beräknas på lång sikt en ökning med 2 640 sysselsatta, 720 Mkr i lönesumma samt en ökning med 960 företag.

Större delen av effekterna sker på samma sätt som vid en nedläggning för området närmast flygplatsen och 72 % av de ovan nämnda av effekterna beräknas hamna i upptagningsområdet. De största ekonomiska effekterna sker för Västerås (+ 3 720 sysselsatta, + 1 060 Mkr i lönesumma, + 1 100 företag).

Följande figur sammanfattar de långsiktiga effekterna med ytterligare sju avgångar vid flygplatsen:

Figur 22 Långsiktiga tillväxteffekter (om 25 år) av sju ytterligare flygavgångar för upptagningsområdets kommuner



Nuvärdeskalkyl

Om man räknar med 30 % i kommunal skattesats motsvarar tillskottet av ca 1 830 Mkr i lönesumma i upptagningsområdet ett skattetillskott på ca 549 Mkr per år. För Västerås Stad är motsvarande siffra 318 Mkr i skattetillskott (1 060 Mkr i ökad lönesumma) och för hela Sverige innebär det ett skattetillskott till ett värde av 765 Mkr.

De långsiktiga effekterna av en ökad *lönesumma* har dock än mer betydande konsekvenser. Detta illustreras av en nuvärdeskalkyl, vilket är gjort i två steg. Först antas en linjär tillväxt av inkomsterna upp till värdet 2 550 Mkr i ökade inkomster (lönesumma i riket) om 20 år. Under tiden räknar vi med 2 % årlig inkomstökning (oavsett åtgärder vid Västerås flygplats).

Därefter räknar vi med en bestående högre inkomstnivå åren 21 - 60, samt även med hänsyn till 2 % årlig inkomsttillväxt. Slutligen beräknar vi nuvärdet av dessa framtida inkomstströmmar (med 4 % diskonteringsränta).

En summering av effekterna av 7 ytterligare flygavgångar vid Västerås flygplats för kommunerna visas i tabellerna nedan i form av ett **nuvärde** över en 60-årsperiod[44].

[44] Se sid 65 för en beskrivning av den valda kalkylperioden.

Figur 23 Långsiktig effekt (60 år) på lönesumman av Västerås flygplats med sju extra flygavgångar

Kommun	Effekt på nuvärdet av framtida lönesummor (Mkr)	Effekt på nuvärdet av framtida lönesummor (%)
Västerås	19 900	58%
Eskilstuna	4 600	13%
Köping	2 500	7%
Hallstahammar	1 600	5%
Surahammar	1 400	4%
Arboga	1 000	3%
Enköping	800	2%
Lindesberg	800	2%
Sala	700	2%
Kungsör	500	1%
Fagersta	500	1%
Smedjebacken	100	0%
Ludvika	100	0%
Summa Upptagnings-området	34 500	100%

Med ytterligare sju avgångar på flygplatsen beräknas den långsiktiga effekten för lönesumman uppgå till ca 34,5 Mdkr i upptagningsområdet, varav den största delen ca 20 Mdkr, eller 58 %, hamnar i Västerås kommun.

En summering av resultatet av de beräknade långsiktiga effekterna av att Västerås flygplats har 7 ytterligare flygavgångar visar att:

- flygtillgängligheten förbättras med ca 69 % för Västerås
- sysselsättningen påverkas signifikant i Västerås (+6 %)
- lönesumman ökar med 7 % för Västerås
- antalet företag ökar med 10 % i Västerås

- sysselsättningen i upptagningsområdet ökar markant (+3,5 %)
- lönesumman ökar betydligt i upptagningsområdet (+4 %)
- förändring av antalet företag är starkt positiv för hela området (+5,6 %)

- av den totala effekten beräknas cirka 30 % inträffa på nationell nivå.

7.4 Slutsatser från RUT-analysen

Resultaten från RUT-analysen visar, med de givna beräkningsförutsättningarna i modellen, att betydelsen av flygplatsen i nuläget är relativt blygsam. Effekterna som uppstår i samband med de antaganden som gjorts inträffar framför allt i Västerås stad, men även i det närmsta omlandet. Verksamheten vid flygplatsen

är i relation till den totala näringslivs- och arbetsmarknaden så pass liten att de totala effekterna av eventuella förändringar blir små. Enligt våra beräkningar är dock de långsiktigt negativa effekterna i Västerås stad av en eventuell nedläggning större än flygplatsens nuvarande driftsunderskott.

En nedläggning av flygplatsen ger, med våra beräkningar, en påverkan på lönesumman med 260 Mkr för upptagningsområdet. Detta innebär minskade skatteintäkter på nästan 80 Mkr. Om enbart Västerås stads andel tas med innebär detta en minskning med 150 Mkr i lönesumma och 45 Mkr i mindre skatteintäkter. Västerås stads kostnadstäckning för flygplatsdriften uppgick för år 2008 till ca 22 Mkr. Sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv kan detta peka på att det kan vara en dålig affär att lägga ned verksamheten vid flygplatsen.

Denna situation förändras naturligtvis radikalt om de 7 nya dagliga avgångar som planeras vid flygplatsen blir verklighet. Ytterligare avgångar vid flygplatsen talar för att driftsunderskottet kan minska i och med en bättre effektivitet vid själva flygplatsen – inte minst som flygplatsbolaget räknar med att kunna hantera ökningen med befintlig personal. Dessutom genererar fler avgångar ytterligare intäkter för Västerås stad och övriga upptagningsområdet. Storleken på dessa står i direkt relation till antalet resande och avgångar. Effekten är betydande med den planerade ökningen. Utöver detta finns det naturligtvis en inbyggd kvalitativ effekt som är svår att kvantifiera, i termer av stadens och regionens attraktivitet som bostadsregion, lokaliseringsort för företag och destination för turister.

Dessa, och om det kan finnas andra aspekter som kan vara viktiga för flygplatsens framtida utveckling, är de inte fångade i just denna analys. Det kan exempelvis röra sig om de övriga verksamheter som sker vid flygplatsen i form av skolflyg, privatflyg, air work etc. Vi har heller inte på ett tillfredställande sätt kunnat utvärdera flygfraktsverksamheten vid flygplatsen. I denna verksamhet bör finnas ett värde främst i form av olika kringtjänster på samma sätt som för exempelvis skolflygsverksamheten.

8 Systemanalys av flyget

8.1 Luftfartens globala utveckling

I ett globalt historiskt perspektiv har flygtrafikens passagerarutveckling i stor utsträckning kunnat förklaras genom ekonomisk tillväxt och realt sjunkande biljettpriser. Mätt i antalet passagerare och antalet passagerarkilometer inom flygsektorn har utvecklingen från 1990 och framåt inneburit en mycket kraftig tillväxt. År 2005 uppgick t.ex. det totala antalet passagerare globalt inom flyg-

sektorn till drygt 2 miljarder, vilket innebär en ökning med 73 procent jämfört med 1990. Även antalet passagerare på varje enskild flygning har ökat, vilket innebär att kabinfaktorn, det vill säga hur stor andel av tillgängliga säten på ett flygplan som nyttjas vid en flygning, har höjts från 68 procent 1990 till 75 procent 2005. Större flygplan är en annan anledning till att antalet passagerare per flygning har ökat. (SOU 2007:70)

Inom flygfrakten har tillväxten varit ännu kraftigare under perioden 1990–2005, från 18,4 miljoner ton till 37,7 miljoner ton, vilket innebär en ökning med 104 procent. Mätt i antal tonkilometer har frakten under samma period ökat med hela 142 procent. (SOU 2007:70)

8.2 Luftfartens utveckling i Sverige

I början på 1970-talet uppgick antalet in- och utrikespassagerare inom den svenska luftfarten till knappt 6 miljoner, varav 2 miljoner flög inrikes. Därefter ökade inrikestrafiken snabbt och översteg i slutet av 1980-talet antalet utrikesresor. Som en följd av bland annat lågkonjunkturen, införandet av 25-procentig moms på persontransporter och Gulfkriget i början av 1990-talet minskade passagerarvolymen inom inrikesflyget från knappt 9 miljoner passagerare till drygt 7 miljoner. Antalet inrikesresor stagnerade därefter under ett antal år kring 7 miljoner passagerare per år. Under samma period hade utrikestrafiken en mycket kraftig tillväxt. (SOU 2007:70)

År 1996 vände utvecklingen för inrikestrafiken och resandet steg med i genomsnitt 5 procent per år fram till 2001. En konjunkturavmattning i kombination med följderna av terrorattackerna den 11 september 2001 ledde därefter till ett minskat resande såväl inrikes som utrikes under tre år i följd. Från och med andra kvartalet 2004 vände utvecklingen återigen, och det totala antalet passagerare ökade. Ökningen skedde dock främst inom utrikestrafiken där antalet passagerare mellan 2003 och 2006 steg med 26 procent. Under samma period ökade inrikestrafiken med 4 procent. Mellan 2005 och 2006 minskade inrikestrafiken med 106 000 passagerare. (SOU 2007:70)

För utrikestrafiken har en ökning skett med 42 % mellan 2003 och 2008 (motsvarar ca 6,3 miljoner passagerare) och ligger nu på en nivå på ca 21,3 milj passagerare. Mellan år 2007-2008 var ökningen ca 5 % eller 1 milj. Passagerare. Mellan 2007 och 2008 minskade däremot inrikestrafiken med ca 150 000 resenärer (eller med -2 %). Dagens passagerarnivå är ca 6,8 miljoner. Från 2003 till 2008 har dock totalt skett en ökning med 1 % eller knappt 78 000 resenärer.

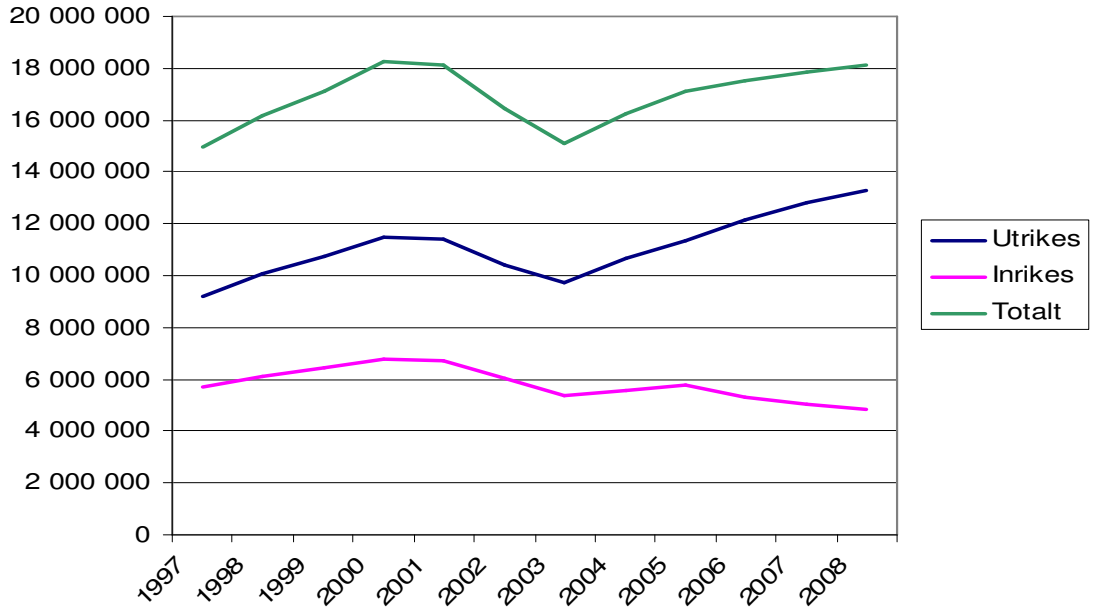
8.3 Utvecklingen på Arlanda

Den svenska inrikestrafiken är väldigt koncentrerad till Stockholm. Drygt 97 procent av all inrikestrafik, mätt i antal passagerare, gick t.ex. år 2005 på sträckor till och från eller via Stockholm. (SOU 2007:70)

Flygresandet till och från en flygplats såsom Arlanda har en tendens att variera över året vad gäller såväl det totala antalet passagerare som fördelningen mellan olika destinationer. Förutom de cykliska variationer som normalt uppstår inom ett och samma år så har det totala antalet passagerare på Arlanda med vissa undantag ökat stadigt under de 50 åren.

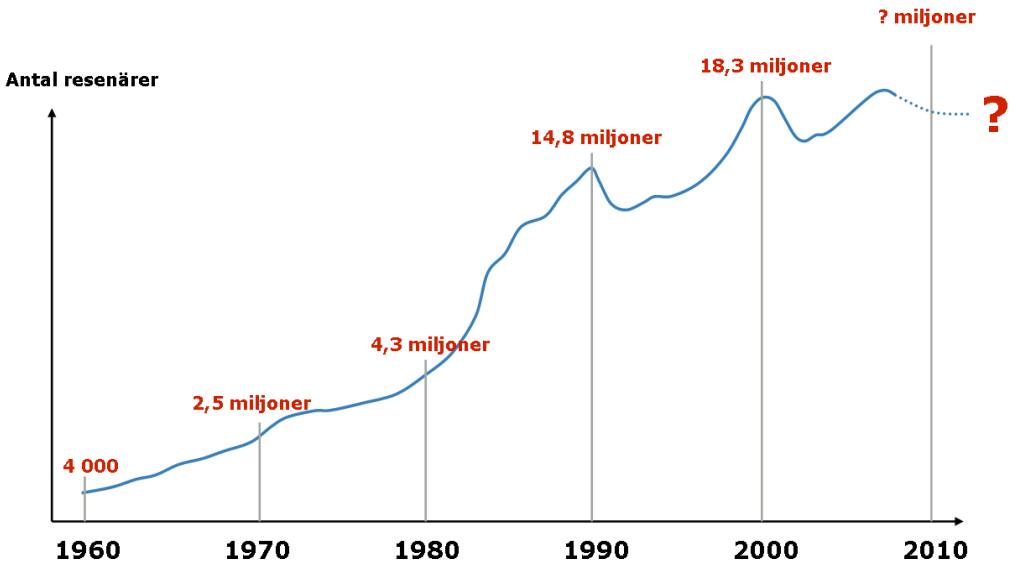
Utvecklingen av det totala antalet passagerare på Arlanda redovisas i diagrammen nedan.

Tabell 29. Flygpassagerare på Arlanda 1997-2008



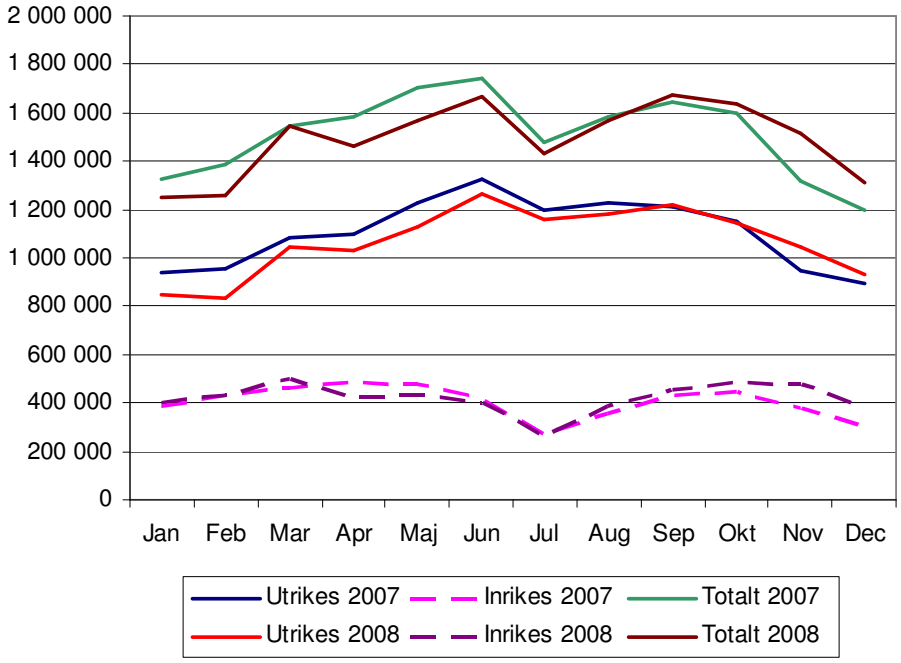
Källa: Transportstyrelsen

Tabell 30. Flygpassagerare på Arlanda 1960-2008



Källa: LFV Arlanda

Tabell 31. Flygpassagerare på Arlanda 2007-2008



Historiskt kan vi alltså se relativt stora variationer i flygresandet från år till år och även mellan olika månader på året. Det totala flygresandet på Arlanda har ökat kraftigt sett över hela perioden 1960-2008. Däremot ser vi temporära nedgångar dels i början av 1990-talet och dels i början av 2000-talet. Båda dessa

nedgångar kan förklaras av bl.a. lågkonjunkturer. Resandet under de första sex månaderna under 2009 var dessutom 14,6 % lägre än under motsvarande period 2008. Även denna nedgång kan förklaras av en lågkonjunktur.

Sett över en längre tidsperiod, rensat från bl.a. konjunkturberoende variationer, ser vi alltså en stadig uppgång i flygresandet. Det är framförallt den utrikes trafiken som växer. Vi ser också relativt stor variation i flygresandet över året. Passagerarantalet är som störst i maj-juni och som minst under november-februari.

8.4 Faktorer som kan påverka en framtida tillväxt i flygresandet

När det gäller den framtida utvecklingen av flygresandet så kommer det totala passagerarantalet sannolikt att fortsätta att växa över tiden, såvida inga ”påtvingade” begränsningar införs som hindrar utvecklingen. Med ”påtvingade” begränsningar avses åtgärder som vidtas med specifikt syfte att reducera flygverksamheten vid en eller flera flygplatser. Ett exempel för Arlanda flygplats är de begränsningar som kan uppkomma till följd av att föreliggande utsläppstak har överskridits och de åtgärder som följaktligen måste vidtas för att begränsa utsläppen på och vid flygplatsen. Detta innebär samtidigt en möjlighet för flygplatser i regionen att utveckla sin trafik – på bekostnad av Arlanda. Ur ett storregionalt utvecklingsperspektiv är detta dock sannolikt en suboptimering av den av flygtrafik genererade tillväxten.

Men även utan sådana påtvingande begränsningar kommer vi emellertid också fortsättningsvis att se temporära nedgångar från år till år p.g.a. cykliska svängningar i efterfrågan på flygresande. En minskad efterfrågan kan t.ex. uppkomma pga. konjunkturnedgångar och resulterande inkomstminskningar (-begränsningar) och reducerad näringslivsverksamhet. Efterfrågan kan också minska till följd av händelser såsom terroristattacker, andra rådande oroligheter (t.ex. krig) i olika delar av världen eller förhöjda risker för influensaepidemier (t.ex. svininfluensa) eller liknande. Efterfrågan på att flyga till en specifik flygplats kan också påverkas av faktorer såsom närliggande flygplatsers utbud och priser på flygresor.

En nedgång i flygresandet kan alltså i princip uppkomma av två skäl:

a) Minskad efterfrågan på flygresor
b) Påtvingade begränsningar som hindrar utvecklingen av flygtrafiken

Konsekvenserna för såväl flygtillgängligheten som regionens utvecklingsförutsättningar kan bero på vilket av ovan nämnda skäl som är orsaken till ett mins-

kat flygresandet. En global lågkonjunktur kan t.ex. leda till vissa omfördelningseffekter till fördel för de flygplatser som specialiserar sig på lågprisflyg.

Påtvingade begränsningar i flygresandet, t.ex. på Arlanda till följd av föreliggande utsläppstak, kan leda till annorlunda konsekvenser för bl.a. flygbolagens handlingsutrymmen än de konsekvenser som uppstår till följd av en minskad efterfrågan på flygresande till/från Stockholm. Därmed kan en begränsning i flygtrafiken på Arlanda, pga. utsläppstaket även det leda till att viss flygtrafik omfördelas till närliggande flygplatser.

8.5 Tillgängligheten till/från Stockholm-Mälarregionen idag

För att förstå vilka tillgänglighetseffekter och resulterande effekter för regionens tillväxtförutsättningar som en minskad flygtrafik kan medföra kan det vara värdefullt att först granska flygtillgängligheten till/från regionen idag.

En viktig konkurrensfördel vid internationella företagsetableringar är som tidigare nämnts möjligheten att göra resor över dagen för möten. Ett tillgänglighetsmått som ibland används utgår följaktligen från möjligheten till endagsförrättningar.

För de mer perifera regionerna i Sverige är möjligheten att nå europeiska destinationer för endagsförrättningar högst beroende av flygtillgängligheten till en navflygplats såsom Arlanda. I dagsläget är det ingen tvekan om att Kastrup är den flygplats i norden som i högst grad är en internationell navflygplats. År 2004 hade t.ex. Arlanda 54 europeiska destinationer med direktflyg, vilket kan jämföras med Kastrups 80. Även andelen transfertrafik används ibland som mått för i vilken grad en flygplats är ett nav. Andelen transfertrafik var år 2004 drygt 20 procent på Arlanda och drygt 45 procent på Kastrup. (SOU 2003:33). Det indikerar alltså att Kastrup har en betydligt starkare navfunktion än Arlanda.

Det finns dock ett antal faktorer som borde tala för ett framtida ökat internationellt linjeutbud från regionen, t.ex.:

- Stockholm-Mälarregionen är den region i norden som har störst passagerarunderlag i närområdet – över 3 miljoner invånare – och som genererar flest flygresor. Att antalet passagerare är större till och från Kastrup beror på flygplatsens navfunktion med mycket transferresande.
- Regionen har ett bra geografiskt läge i den nordiska och baltiska området. Med det stora passagerarunderlaget i närområdet finns goda möjligheter till ökat utbud till de nordiska och baltiska länderna.

- När det gäller geografiskt läge för resor till Asien och Nordamerika är Arlanda den flygplats i Europa som ligger närmast och samtidigt har ett tillräckligt stort passagerarunderlag för att kunna bedriva den interkontinentala trafiken. Jämfört med Kastrup är t.ex. flygtrafiken 50 minuter kortare till Tokyo och 45 minuter kortare till Shanghai.
- Av alla resor från de nordiska storflygplatserna till Nordamerika är andelen som startar från Arlanda störst – drygt 40 procent. Många av dessa byter dock flyg på t.ex. Kastrup. Arlanda har bara knappt 20 procent av säteskapaciteten mellan norden och Nordamerika. Detta indikerar att det finns efterfrågan för fler direktlinjer mellan Arlanda och Nordamerika.
- Även av alla resor från de nordiska storflygplatserna till Asien är andelen som startar från Arlanda störst – nästan 40 procent. Andelen säteskapacitet är dock bara 14 procent. Detta indikerar att det finns efterfrågan för fler direktlinjer även mellan Arlanda och Asien.
- Det svenska näringslivet är mycket internationaliserat. Bland de s.k. ”Fortune 100”-företagen (de största 100 företagen i världen) har 35 stycken regionala huvudkontor i Sverige och de flesta av dem ligger i Stockholm-Mälarregionen. Motsvarande siffra för Danmark och Norge är 4 resp. 2 stycken (OH-presentation från Arlanda Airport, 2005).

Den sammanfattande bedömningen är att Arlanda inte kommer att kunna ta över Kastrups roll som internationell navflygplats – vilket istället talar för att matartrafiken mot Kastrup fortsätter att dominera. Det finns dock mycket som talar för att det internationella linjeutbudet på Arlanda borde kunna öka (En bättre sits 2030, PM ”Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft) – vilket alltså skulle tala emot mindre regionala flygplatser i omlandet.

9 Slutsatser

Västerås växer både i termer av befolkning och i termer av sysselsättning. Delvis beror detta på att staden och regionen har ett aktivt och vitalt näringsliv och goda boendemiljöer. Högskolan och andra utbildningsmöjligheter skänker också viktig attraktivitet. Men en viktig del i förklaringen är sannolikt också att Västerås ligger inom den funktionella Stockholm-Mälarregionen vilket präglar och påverkar utvecklingen. Västerås är en konkurrenskraftig lokaliseringsort för både boende och företag tack vare en god tillgänglighet inom Sveriges största och viktigaste ekonomiska område. Tätheten och tillgängligheten har ökat under senare år och utbytet med framför allt Stockholm är omfattande.

I regionen verkar ett antal stora, internationella och multinationella företag för vilka internationell tillgänglighet är avgörande. Sådan tillgänglighet kan i princip endast tillgodoses av flyg. Den typ av internationella långdistanslinjer som efterfrågas blir under alla omständigheter mycket svårt för Västerås flygplats att tillgodose. Detta i synnerhet som Arlanda, Bromma och Skavsta har etablerat

sig som mycket starka aktörer inom sina respektive marknader, och praktiskt taget all linjetrafik till och från Mälarregionen sker till någon av dessa flygplatser. Här finns det dock anledning att notera att den planerade linjen till Göteborg från Västerås trots mellanlandning kommer att erbjuda mycket konkurrenskraftiga restider till ett antal stora europeiska destinationer – i vissa fall med kortare restid än motsvarande resa med direktflyg från en större flygplats.

Västerås flygplats har också, precis som Skavsta, en komparativ fördel jämfört med exempelvis Örebro, Norrköping, Borlänge i närheten till Stockholmsregionens upptagningsområde. Västerås ligger visserligen i utkanten men går ändå att nå från Sthlm central med flygbuss 75 min, med tåg ca 60 min, och med ”tvärbuss” Västerås – Arlanda 88 min.

Generellt sett har de regionala flygplatserna mycket svårt att konkurrera med annat än mycket nischade produkter och lösningar. Detta innebär att man måste hitta sina komparativa fördelar.

Vad gäller den inrikes flygmarknaden kommer den sannolikt att fortsatt krympa under kommande år. Trenden har varit fallande och prognoser tyder inte på någon förändring. I allt högre utsträckning diskuteras också höghastighetståg som en alltmer bärkraftig konkurrent till inrikesflyget, och det är egentligen endast på det riktigt långa avstånden som flyget fortfarande dominerar.

På fraktsidan agerar aktörerna i integrerade system och flyger frakt till stora hanteringsterminaler. Med tanke på de relativt korta avstånden i Mälardalen är flygplatsens fysiska belägenhet mindre viktig. Det faktum att en speditör nyligen förlagt sin trafik till Västerås handlar om ekonomiska effektiviseringar då tidigare trafik skedde på både Örebro och Arlanda. Med ett stopp mitt emellan sparas både kostnader och tid.

En stor potentiell marknad finns för fler destinationer inom lågprisflyg från Västerås flygplats. De passagerarundersökningar som genomförts på flygplatsen visar att området sträcker sig från mellersta och södra Norrland, ner till Mälardalen och västerut till Värmland. Det har också visat sig att planer på en kraftigt utökad verksamhet i lågprissegmentet sannolikt kommer till Västerås under våren 2010. Detta kommer att radikalt förändra förutsättningarna för verksamheten på flygplatsen och för de samhällsekonomiska effekterna i staden.

9.1 Modellberäknade effekter av flygplatsverksamheten

- Enligt rAps analyser genererar en sysselsättning på 60 heltidsanställda vid flygplatsen år 2009 ytterligare sysselsättning på 18,7 heltidssysselsatta i FA Västerås och 20,8 heltidssysselsatta i Västeråsregionen.
- Denna totala sysselsättning innebär ett bidrag till BRP på 57,2 Mkr för FA Västerås och 60,3 Mkr för Västeråsregionen.

- Två scenarier för utvecklingen har antagits, låg och hög. Lågscenariot antar nuvarande volym på flygplatsen och högscenariot fördubblar den på en 20-årsperiod.
- Den totala samhällsekonomiska effekten av en utveckling i linje med scenario låg förväntas generera ett tillskott till BRP på 1,67 Mdkr för FA Västerås och 1,82 Mdkr för Västeråsregionen. Sysselsättningen är konstant.
- Den totala samhällsekonomiska effekten av en utveckling i linje med scenario hög förväntas generera ett tillskott till BRP på 2,6 Mdkr för FA Västerås och 2,9 Mdkr för Västeråsregionen. Den årliga effekten ökar för varje år men skillnaden mot lågscenariot motsvarar genomsnittligt cirka 50 miljoner kronor per år och på motsvarande sätt en sysselsättningsskillnad på cirka 40 sysselsatta.

- Som ett komplement till rAps-modellen, och som ett sätt att beräkna *långsiktiga* effekter av en förändring av flygplatsverksamheten i form av effekter på sysselsättning, lönesumma och antal företag, har RUT-modellen använts. Scenarierna som använts är ”nedläggning” eller ”sjudubbling” av verksamheten.
- För hela Sverige skulle en nedläggning av flygplatsen innebära en minskad sysselsättning med ca 1300 förvärvsarbetande på lång sikt varav 970 förvärvsarbetande tappas inom upptagningsområdet. För Västerås del beräknas sysselsättningen på sikt minska med 530 personer. För området motsvarar minskningen i sysselsättningen 0,5 % jämfört med år 2005.
- Lönesumman för hela Sverige beräknas minska med 360 Mkr per år. I upptagningsområdet som står för 72 % motsvarar detta en minskning med 260 Mkr jämfört med år 2005.
- Den långsiktiga påverkan på antalet företag i hela Sverige uppgår till 430 färre företag varav 290 av dessa beräknas försvinna inom upptagningsområdet. Bortfallet uppgår i området till -0,8 % jämfört med år 2005.
- Mer än 2/3 av de totalt totala effekterna av en nedlagd flygplats i Västerås förväntas ske i upptagningsområdet.
- Om man räknar med 30 % i kommunal skattesats i upptagningsområdet motsvarar bortfallet av 260 Mkr i lönesumma ett skattebortfall på 78 Mkr per år. Motsvarande belopp för Västerås stad är 150 Mkr i lönesumma och 45 Mkr i skattebortfall. Detta belopp kan direkt jämföras med Västerås stads årliga driftsbidrag till flygplatsen vid en snäv kommunalekonomisk kalkyl. I en vidare samhällsekonomisk kalkyl bör det långsiktiga värdet av

att behålla flygplatsen beräknas till minst 260 Mkr per år för hela upptagningsområdet.

- En sjudubbling av flygverksamheten (alltså ytterligare sju avgångar) skulle betyda en sysselsättningsökning i upptagningsområdet 6 760 personer på lång sikt eller 3,5 %. Motsvarande tal för lönesumma är drygt 1 800 Mkr eller 4 % och antalet företag 2 030 eller 5,6 % totalt för området.
- 72 % av de totala effekterna beräknas hamna i upptagningsområdet.
- För Västerås Stad innebär detta att flygtillgängligheten förbättras med ca 69 %, att sysselsättningen ökar med 3 720 (eller 6 %), att lönesumman ökar med 1 060 Mkr (eller 7 %) och att antalet företag ökar med 1100 (eller 10 %).

Bilagor och Referenser

Bilaga 1 – Tabeller

Tabell 11. Bidrag till sysselsättning och BRP i FA Västerås i Scenario Låg

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Direkt	Indirekt	Tot	Direkt	Indirekt	Tot
2009	60	18.7	78.7	47.0	10.2	57.2
2010	60	19.4	79.4	47.3	10.8	58.2
2011	60	18.6	78.6	48.3	10.8	59.1
2012	60	18.4	78.4	49.8	11.1	60.9
2013	60	18.2	78.2	51.3	11.3	62.6
2014	60	18.1	78.1	52.9	11.6	64.5
2015	60	17.9	77.9	54.3	11.8	66.1
2016	60	17.8	77.8	55.6	12.1	67.7
2017	60	17.8	77.8	57.3	12.4	69.7
2018	60	17.7	77.7	59.0	12.7	71.7
2019	60	17.7	77.7	60.9	13.0	73.9
2020	60	18.1	78.1	63.0	13.6	76.6
2021	60	17.8	77.8	65.0	13.8	78.8
2022	60	15.4	75.4	66.4	12.7	79.2
2023	60	14.8	74.8	68.1	12.6	80.7
2024	60	14.8	74.8	70.6	13.1	83.7
2025	60	14.8	74.8	73.4	13.5	86.9
2026	60	14.7	74.7	75.3	13.8	89.1
2027	60	14.6	74.6	77.4	14.2	91.5
2028	60	14.5	74.5	79.9	14.6	94.5
2029	60	14.4	74.4	82.9	15.1	98.0
2030	60	14.4	74.4	84.1	15.2	99.3
Tot	1320	368.5	1 688.5	1 389.8	280.2	1 670.0

Tabell 12. Bidrag till sysselsättning och BRP i Västeråsregionen i Scenario Låg

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Direkt	Indirekt	Tot	Direkt	Indirekt	Tot
2009	60	20.8	80.8	47.0	13.3	60.3
2010	60	25.0	85.0	47.3	15.6	62.9
2011	60	23.9	83.9	48.3	15.5	63.8
2012	60	23.6	83.6	49.8	15.9	65.7
2013	60	23.5	83.5	51.3	16.3	67.6
2014	60	23.3	83.3	52.9	16.7	69.6
2015	60	23.1	83.1	54.3	17.0	71.3
2016	60	22.7	82.7	55.6	17.3	72.9

2017	60	22.7	82.7	57.3	17.7	75.1
2018	60	22.6	82.6	59.0	18.2	77.2
2019	60	22.6	82.6	60.9	18.7	79.6
2020	60	23.5	83.5	63.0	19.8	82.8
2021	60	23.6	83.6	65.0	20.4	85.4
2022	60	23.4	83.4	66.4	20.7	87.1
2023	60	23.2	83.2	68.1	21.2	89.3
2024	60	23.4	83.4	70.6	22.0	92.6
2025	60	22.9	82.9	73.4	22.4	95.8
2026	60	23.5	83.5	75.3	23.5	98.8
2027	60	23.4	83.4	77.4	24.2	101.6
2028	60	23.1	83.1	79.9	24.8	104.8
2029	60	23.0	83.0	82.9	25.6	108.5
2030	60	21.5	81.5	84.1	24.6	108.7
Tot	1320	508.2	1 828.2	1 389.8	431.4	1 821.3

Tabell 13. Bidrag till sysselsättning och BRP i FA Västerås i Scenario Hög

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Direkt	Indirekt	Tot	Direkt	Indirekt	Tot
2009	62.7	19.5	82.3	49.1	10.7	59.8
2010	65.5	21.1	86.6	51.6	11.8	63.5
2011	68.2	21.1	89.3	54.9	12.3	67.2
2012	70.9	21.7	92.6	58.9	13.1	71.9
2013	73.6	22.3	96.0	63.0	13.9	76.9
2014	76.4	23.0	99.4	67.3	14.7	82.0
2015	79.1	23.6	102.7	71.5	15.6	87.1
2016	81.8	24.3	106.1	75.8	16.5	92.3
2017	84.5	25.1	109.7	80.8	17.5	98.3
2018	87.3	25.8	113.1	85.8	18.5	104.3
2019	90.0	26.6	116.6	91.4	19.5	110.9
2020	92.7	28.0	120.7	97.3	21.1	118.4
2021	95.5	28.2	123.7	103.4	21.9	125.4
2022	98.2	25.3	123.5	108.7	20.8	129.5
2023	100.9	24.8	125.7	114.5	21.2	135.8
2024	103.6	25.6	129.3	121.9	22.6	144.5
2025	106.4	26.3	132.6	130.1	24.0	154.1
2026	109.1	26.7	135.8	136.9	25.1	162.1
2027	111.8	27.1	139.0	144.2	26.4	170.6
2028	114.5	27.6	142.2	152.6	27.9	180.5
2029	117.3	28.2	145.4	162.1	29.5	191.5
2030	120.0	28.8	148.8	168.2	30.5	198.6
Tot	2 010.0	550.9	2 560.9	2 190.1	435.0	2 625.1

Tabell 14. Bidrag till sysselsättning och BRP i Västeråsregionen i Scenario Hög

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Direkt	Indirekt	Tot	Direkt	Indirekt	Tot
2009	62.7	21.7	84.4	49.1	13.9	63.1
2010	65.5	27.3	92.7	51.6	17.0	68.6
2011	68.2	27.2	95.3	54.9	17.7	72.5
2012	70.9	27.9	98.8	58.9	18.8	77.6
2013	73.6	28.8	102.4	63.0	20.0	83.0
2014	76.4	29.6	106.0	67.3	21.2	88.5
2015	79.1	30.5	109.6	71.5	22.5	94.0
2016	81.8	30.9	112.7	75.8	23.5	99.4
2017	84.5	31.9	116.5	80.8	25.0	105.8
2018	87.3	32.9	120.1	85.8	26.4	112.3
2019	90.0	33.9	123.9	91.4	28.0	119.4
2020	92.7	36.3	129.1	97.3	30.6	128.0
2021	95.5	37.5	132.9	103.4	32.4	135.8
2022	98.2	38.3	136.5	108.7	33.9	142.6
2023	100.9	39.0	139.9	114.5	35.6	150.1
2024	103.6	40.3	144.0	121.9	38.0	159.9
2025	106.4	40.6	146.9	130.1	39.8	169.9
2026	109.1	42.7	151.8	136.9	42.7	179.7
2027	111.8	43.7	155.5	144.2	45.1	189.3
2028	114.5	44.1	158.7	152.6	47.4	200.0
2029	117.3	45.0	162.3	162.1	50.1	212.1
2030	120.0	42.9	162.9	168.2	49.2	217.4
Tot	2 010.0	773.2	2 783.2	2 190.1	678.8	2 868.9

Tabell 15. Antal utlänningar som flyger till Västerås Flygplats och som har Västerås (FA Västerås) som besöksmål

	Låg			Hög		
År	Privat	Tjänste	Totalt	Privat	Tjänste	Totalt
2008	3 569	630	4 199	3 569	630	4 199
2009	3 569	630	4 199	3 731	658	4 390
2010	3 569	630	4 199	3 893	687	4 580
2011	3 569	630	4 199	4 056	716	4 771
2012	3 569	630	4 199	4 218	744	4 962
2013	3 569	630	4 199	4 380	773	5 153
2014	3 569	630	4 199	4 542	802	5 344
2015	3 569	630	4 199	4 705	830	5 535
2016	3 569	630	4 199	4 867	859	5 726
2017	3 569	630	4 199	5 029	887	5 916
2018	3 569	630	4 199	5 191	916	6 107
2019	3 569	630	4 199	5 353	945	6 298
2020	3 569	630	4 199	5 516	973	6 489

2021	3 569	630	4 199	5 678	1 002	6 680
2022	3 569	630	4 199	5 840	1 031	6 871
2023	3 569	630	4 199	6 002	1 059	7 062
2024	3 569	630	4 199	6 165	1 088	7 252
2025	3 569	630	4 199	6 327	1 116	7 443
2026	3 569	630	4 199	6 489	1 145	7 634
2027	3 569	630	4 199	6 651	1 174	7 825
2028	3 569	630	4 199	6 813	1 202	8 016
2029	3 569	630	4 199	6 976	1 231	8 207
2030	3 569	630	4 199	7 138	1 260	8 398

Tabell 16. Totala turistutgifter fördelat på bransch i scenario Låg.

	Bransch				
År	29	30	32	44	Tot
2008	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2009	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2010	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2011	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2012	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2013	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2014	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2015	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2016	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2017	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2018	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2019	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2020	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2021	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2022	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2023	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2024	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2025	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2026	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2027	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2028	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2029	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2030	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7

Tabell 17. Totala turistutgifter fördelat på bransch i scenario Hög.

	Bransch				
År	29	30	32	44	Tot
2008	4.1	5.7	1.7	1.2	12.7
2009	4.3	5.9	1.8	1.3	13.3

2010	4.5	6.2	1.8	1.3	13.8
2011	4.7	6.4	1.9	1.4	14.4
2012	4.9	6.7	2.0	1.4	15.0
2013	5.0	6.9	2.1	1.5	15.6
2014	5.2	7.2	2.2	1.6	16.2
2015	5.4	7.5	2.2	1.6	16.7
2016	5.6	7.7	2.3	1.7	17.3
2017	5.8	8.0	2.4	1.7	17.9
2018	6.0	8.2	2.5	1.8	18.5
2019	6.2	8.5	2.5	1.8	19.0
2020	6.4	8.8	2.6	1.9	19.6
2021	6.5	9.0	2.7	1.9	20.2
2022	6.7	9.3	2.8	2.0	20.8
2023	6.9	9.5	2.8	2.1	21.3
2024	7.1	9.8	2.9	2.1	21.9
2025	7.3	10.0	3.0	2.2	22.5
2026	7.5	10.3	3.1	2.2	23.1
2027	7.7	10.6	3.2	2.3	23.7
2028	7.9	10.8	3.2	2.3	24.2
2029	8.0	11.1	3.3	2.4	24.8
2030	8.2	11.3	3.4	2.5	25.4

Tabell 18. Bidrag till sysselsättning och BRP i FA Västerås per 100 000 tur- och returresor (4 500 utländska besök) varje år 2009-2030

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Direkt	Indirekt	Tot	Direkt	Indirekt	Tot
2009	15.7	2.8	18.5	7.6	1.5	9.0
2010	15.1	2.9	18.0	7.6	1.6	9.2
2011	14.7	2.7	17.3	7.6	1.5	9.1
2012	14.4	2.6	17.0	7.6	1.5	9.1
2013	14.2	2.5	16.7	7.6	1.5	9.1
2014	14.1	2.4	16.5	7.6	1.5	9.1
2015	13.9	2.3	16.3	7.6	1.5	9.1
2016	13.8	2.3	16.1	7.6	1.5	9.1
2017	13.7	2.2	15.9	7.6	1.5	9.1
2018	13.6	2.1	15.7	7.6	1.5	9.1
2019	13.6	2.1	15.7	7.6	1.5	9.1
2020	13.5	2.1	15.6	7.6	1.5	9.1
2021	13.4	2.0	15.4	7.6	1.5	9.1
2022	13.1	1.5	14.6	7.6	1.2	8.8
2023	12.6	1.3	13.9	7.6	1.2	8.7
2024	12.1	1.3	13.4	7.6	1.2	8.7
2025	11.6	1.2	12.9	7.6	1.1	8.7
2026	11.2	1.2	12.4	7.6	1.1	8.7

2027	10.9	1.2	12.0	7.6	1.1	8.7
2028	10.5	1.1	11.6	7.6	1.1	8.7
2029	10.2	1.1	11.2	7.6	1.1	8.7
2030	10.0	1.0	11.1	7.6	1.1	8.7
Totalt	285.8	41.9	327.7	166.5	29.9	196.4

Tabell 19. Bidrag till sysselsättning och BRP i Västeråsregionen per 100 000 tur- och returresor (4 500 utländska besök) varje år 2009-2030

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Direkt	Indirekt	Tot	Direkt	Indirekt	Tot
2009	15.7	3.0	18.7	7.6	1.8	9.4
2010	15.1	3.9	19.0	7.6	2.3	9.8
2011	14.7	3.6	18.2	7.6	2.2	9.7
2012	14.4	3.4	17.8	7.6	2.2	9.7
2013	14.2	3.3	17.6	7.6	2.1	9.7
2014	14.1	3.2	17.3	7.6	2.1	9.7
2015	13.9	3.1	17.1	7.6	2.1	9.7
2016	13.8	3.0	16.8	7.6	2.1	9.7
2017	13.7	2.9	16.6	7.6	2.1	9.7
2018	13.6	2.8	16.4	7.6	2.1	9.6
2019	13.6	2.7	16.3	7.6	2.1	9.6
2020	13.5	2.8	16.3	7.6	2.2	9.7
2021	13.4	2.8	16.2	7.6	2.2	9.7
2022	13.1	2.7	15.7	7.6	2.2	9.7
2023	12.6	2.6	15.1	7.6	2.1	9.7
2024	12.1	2.5	14.6	7.6	2.2	9.7
2025	11.6	2.3	14.0	7.6	2.1	9.7
2026	11.2	2.4	13.6	7.6	2.2	9.7
2027	10.9	2.3	13.2	7.6	2.2	9.7
2028	10.5	2.2	12.7	7.6	2.1	9.7
2029	10.2	2.1	12.3	7.6	2.1	9.7
2030	10.0	1.8	11.9	7.6	1.9	9.5
Totalt	285.8	61.5	347.3	166.5	46.6	213.1

Tabell 20. Bidrag till sysselsättning och BRP i FA Västerås i Scenario Låg

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Direkt	Indirekt	Tot	Direkt	Indirekt	Tot
2009	14.6	2.6	17.2	7.1	1.4	8.4
2010	14.1	2.7	16.8	7.1	1.5	8.5
2011	13.7	2.5	16.2	7.1	1.4	8.5
2012	13.4	2.4	15.8	7.1	1.4	8.5
2013	13.3	2.3	15.6	7.1	1.4	8.5

2014	13.1	2.2	15.4	7.1	1.4	8.5
2015	13.0	2.2	15.2	7.1	1.4	8.5
2016	12.9	2.1	15.0	7.1	1.4	8.5
2017	12.8	2.1	14.9	7.1	1.4	8.5
2018	12.7	2.0	14.7	7.1	1.4	8.4
2019	12.7	2.0	14.6	7.1	1.4	8.4
2020	12.6	2.0	14.6	7.1	1.4	8.5
2021	12.5	1.9	14.4	7.1	1.4	8.4
2022	12.2	1.4	13.6	7.1	1.2	8.2
2023	11.7	1.3	13.0	7.1	1.1	8.1
2024	11.3	1.2	12.5	7.1	1.1	8.1
2025	10.8	1.2	12.0	7.1	1.1	8.1
2026	10.5	1.1	11.6	7.1	1.1	8.1
2027	10.1	1.1	11.2	7.1	1.1	8.1
2028	9.8	1.0	10.8	7.1	1.0	8.1
2029	9.5	1.0	10.5	7.1	1.0	8.1
2030	9.4	1.0	10.3	7.1	1.0	8.1
Tot	266.7	39.1	305.8	155.3	27.9	183.2

Tabell 21. Bidrag till sysselsättning och BRP i Västeråsregionen i Scenario Låg

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Direkt	Indirekt	Tot	Direkt	Indirekt	Tot
2009	14.6	2.8	17.4	7.1	1.7	8.7
2010	14.1	3.6	17.7	7.1	2.1	9.2
2011	13.7	3.3	17.0	7.1	2.0	9.1
2012	13.4	3.2	16.6	7.1	2.0	9.1
2013	13.3	3.1	16.4	7.1	2.0	9.1
2014	13.1	3.0	16.1	7.1	2.0	9.1
2015	13.0	2.9	15.9	7.1	2.0	9.0
2016	12.9	2.8	15.7	7.1	2.0	9.0
2017	12.8	2.7	15.5	7.1	1.9	9.0
2018	12.7	2.6	15.3	7.1	1.9	9.0
2019	12.7	2.6	15.2	7.1	1.9	9.0
2020	12.6	2.7	15.2	7.1	2.0	9.1
2021	12.5	2.6	15.1	7.1	2.0	9.1
2022	12.2	2.5	14.7	7.1	2.0	9.1
2023	11.7	2.4	14.1	7.1	2.0	9.1
2024	11.3	2.3	13.6	7.1	2.0	9.1
2025	10.8	2.2	13.0	7.1	1.9	9.0
2026	10.5	2.2	12.7	7.1	2.0	9.1
2027	10.1	2.2	12.3	7.1	2.0	9.1
2028	9.8	2.0	11.8	7.1	2.0	9.1
2029	9.5	2.0	11.5	7.1	2.0	9.0

2030	9.4	1.7	11.1	7.1	1.8	8.9
Tot	266.7	57.3	324.0	155.3	43.5	198.8

Tabell 22. Bidrag till sysselsättning och BRP i FA Västerås i Scenario Hög

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Direkt	Indirekt	Tot	Direkt	Indirekt	Tot
2009	14.6	2.6	17.2	7.1	1.4	8.4
2010	14.7	2.8	17.6	7.4	1.6	8.9
2011	14.9	2.7	17.6	7.7	1.6	9.3
2012	15.3	2.7	18.0	8.0	1.6	9.6
2013	15.7	2.7	18.4	8.3	1.7	10.0
2014	16.1	2.8	18.9	8.7	1.7	10.4
2015	16.6	2.8	19.3	9.0	1.8	10.8
2016	17.0	2.8	19.8	9.3	1.8	11.1
2017	17.4	2.8	20.3	9.6	1.9	11.5
2018	17.9	2.8	20.7	9.9	2.0	11.9
2019	18.4	2.8	21.2	10.3	2.0	12.3
2020	18.9	3.0	21.8	10.6	2.1	12.7
2021	19.3	2.9	22.2	10.9	2.1	13.1
2022	19.4	2.2	21.6	11.2	1.8	13.1
2023	19.2	2.1	21.2	11.6	1.8	13.3
2024	19.0	2.0	21.0	11.9	1.8	13.7
2025	18.7	2.0	20.7	12.2	1.8	14.0
2026	18.6	2.0	20.6	12.5	1.9	14.4
2027	18.4	2.0	20.4	12.8	1.9	14.8
2028	18.3	1.9	20.2	13.2	2.0	15.1
2029	18.1	1.9	20.0	13.5	2.0	15.5
2030	18.3	1.9	20.2	13.8	2.0	15.8
Tot	384.8	54.2	439.0	229.5	40.2	269.7

Tabell 23. Bidrag till sysselsättning och BRP i Västeråsregionen i Scenario Hög

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Direkt	Indirekt	Tot	Direkt	Indirekt	Tot
2009	14.6	2.8	17.4	7.1	1.7	8.7
2010	14.7	3.8	18.5	7.4	2.2	9.6
2011	14.9	3.6	18.5	7.7	2.2	9.9
2012	15.3	3.6	18.9	8.0	2.3	10.3
2013	15.7	3.7	19.4	8.3	2.4	10.7
2014	16.1	3.7	19.8	8.7	2.4	11.1
2015	16.6	3.7	20.3	9.0	2.5	11.5
2016	17.0	3.7	20.7	9.3	2.6	11.9
2017	17.4	3.7	21.1	9.6	2.7	12.3
2018	17.9	3.7	21.6	9.9	2.7	12.7

2019	18.4	3.7	22.1	10.3	2.8	13.1
2020	18.9	4.0	22.8	10.6	3.1	13.6
2021	19.3	4.0	23.3	10.9	3.1	14.0
2022	19.4	4.0	23.4	11.2	3.2	14.4
2023	19.2	3.9	23.1	11.6	3.3	14.8
2024	19.0	3.9	22.9	11.9	3.4	15.3
2025	18.7	3.8	22.5	12.2	3.4	15.6
2026	18.6	3.9	22.5	12.5	3.6	16.1
2027	18.4	3.9	22.3	12.8	3.7	16.5
2028	18.3	3.8	22.1	13.2	3.7	16.9
2029	18.1	3.8	21.9	13.5	3.8	17.3
2030	18.3	3.4	21.6	13.8	3.5	17.3
Tot	384.8	82.0	466.8	229.5	64.2	293.7

Tabell 24. Effekt av nedläggning av Västerås Flygplats år 2010 på sysselsättning och BRP i FA Västerås enligt Scenario Låg

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Flygplatseffekt	Turisteffekt	Totalt	Flygplatseffekt	Turisteffekt	Totalt
2010	-79.4	-16.8	-96.2	-58.2	-8.5	-66.7
2011	-78.6	-16.2	-94.8	-59.1	-8.5	-67.6
2012	-78.4	-15.8	-94.2	-60.9	-8.5	-69.4
2013	-78.2	-15.6	-93.8	-62.6	-8.5	-71.1
2014	-78.1	-15.4	-93.5	-64.5	-8.5	-73.0
2015	-77.9	-15.2	-93.1	-66.1	-8.5	-74.6
2016	-77.8	-15.0	-92.8	-67.7	-8.5	-76.2
2017	-77.8	-14.9	-92.7	-69.7	-8.5	-78.2
2018	-77.7	-14.7	-92.4	-71.7	-8.4	-80.1
2019	-77.7	-14.6	-92.3	-73.9	-8.4	-82.3
2020	-78.1	-14.6	-92.7	-76.6	-8.5	-85.1
2021	-77.8	-14.4	-92.2	-78.8	-8.4	-87.2
2022	-75.4	-13.6	-89.0	-79.2	-8.2	-87.4
2023	-74.8	-13.0	-87.8	-80.7	-8.1	-88.8
2024	-74.8	-12.5	-87.3	-83.7	-8.1	-91.8
2025	-74.8	-12.0	-86.8	-86.9	-8.1	-95.0
2026	-74.7	-11.6	-86.3	-89.1	-8.1	-97.2
2027	-74.6	-11.2	-85.8	-91.5	-8.1	-99.6
2028	-74.5	-10.8	-85.3	-94.5	-8.1	-102.6
2029	-74.4	-10.5	-84.9	-98.0	-8.1	-106.1
2030	-74.4	-10.3	-84.7	-99.3	-8.1	-107.4
Tot	-1 688.5	-305.8	-1 994.3	-1 670.0	-183.2	-1 853.2

Tabell 25. Effekt av nedläggning av Västerås Flygplats år 2010 på sysselsättning och BRP i Västeråsregionen enligt Scenario Låg

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Flygplatseffekt	Turisteffekt	Totalt	Flygplatseffekt	Turisteffekt	Totalt
2010	-85.0	-17.7	-102.7	-62.9	-9.2	-72.1
2011	-83.9	-17.0	-100.9	-63.8	-9.1	-72.9
2012	-83.6	-16.6	-100.2	-65.7	-9.1	-74.8
2013	-83.5	-16.4	-99.9	-67.6	-9.1	-76.7
2014	-83.3	-16.1	-99.4	-69.6	-9.1	-78.7
2015	-83.1	-15.9	-99.0	-71.3	-9.0	-80.3
2016	-82.7	-15.7	-98.4	-72.9	-9.0	-81.9
2017	-82.7	-15.5	-98.2	-75.1	-9.0	-84.1
2018	-82.6	-15.3	-97.9	-77.2	-9.0	-86.2
2019	-82.6	-15.2	-97.8	-79.6	-9.0	-88.6
2020	-83.5	-15.2	-98.7	-82.8	-9.1	-91.9
2021	-83.6	-15.1	-98.7	-85.4	-9.1	-94.5
2022	-83.4	-14.7	-98.1	-87.1	-9.1	-96.2
2023	-83.2	-14.1	-97.3	-89.3	-9.1	-98.4
2024	-83.4	-13.6	-97.0	-92.6	-9.1	-101.7
2025	-82.9	-13.0	-95.9	-95.8	-9.0	-104.8
2026	-83.5	-12.7	-96.2	-98.8	-9.1	-107.9
2027	-83.4	-12.3	-95.7	-101.6	-9.1	-110.7
2028	-83.1	-11.8	-94.9	-104.8	-9.1	-113.9
2029	-83.0	-11.5	-94.5	-108.5	-9.0	-117.5
2030	-81.5	-11.1	-92.6	-108.7	-8.9	-117.6
Tot	-1 828.2	-324.0	-2 152.2	-1 821.3	-198.8	-2 020.1

Tabell 26. Effekt av nedläggning av Västerås Flygplats år 2010 på sysselsättning och BRP i FA Västerås enligt Scenario Hög

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Flygplatseffekt	Turisteffekt	Totalt	Flygplatseffekt	Turisteffekt	Totalt
2010	-86.6	-17.6	-104.2	-63.5	-8.9	-72.4
2011	-89.3	-17.6	-106.9	-67.2	-9.3	-76.5
2012	-92.6	-18.0	-110.6	-71.9	-9.6	-81.5
2013	-96.0	-18.4	-114.4	-76.9	-10.0	-86.9
2014	-99.4	-18.9	-118.3	-82.0	-10.4	-92.4
2015	-102.7	-19.3	-122.0	-87.1	-10.8	-97.9
2016	-106.1	-19.8	-125.9	-92.3	-11.1	-103.4
2017	-109.7	-20.3	-130.0	-98.3	-11.5	-109.8
2018	-113.1	-20.7	-133.8	-104.3	-11.9	-116.2
2019	-116.6	-21.2	-137.8	-110.9	-12.3	-123.2
2020	-120.7	-21.8	-142.5	-118.4	-12.7	-131.1
2021	-123.7	-22.2	-145.9	-125.4	-13.1	-138.5
2022	-123.5	-21.6	-145.1	-129.5	-13.1	-142.6

2023	-125.7	-21.2	-146.9	-135.8	-13.3	-149.1
2024	-129.3	-21.0	-150.3	-144.5	-13.7	-158.2
2025	-132.6	-20.7	-153.3	-154.1	-14.0	-168.1
2026	-135.8	-20.6	-156.4	-162.1	-14.4	-176.5
2027	-139.0	-20.4	-159.4	-170.6	-14.8	-185.4
2028	-142.2	-20.2	-162.4	-180.5	-15.1	-195.6
2029	-145.4	-20.0	-165.4	-191.5	-15.5	-207.0
2030	-148.8	-20.2	-169.0	-198.6	-15.8	-214.4
Tot	-2 560.9	-439.0	-2 999.9	-2 625.1	-269.7	-2 894.8

Tabell 27. Effekt av nedläggning av Västerås Flygplats år 2010 på sysselsättning och BRP i Västeråsregionen enligt Scenario Hög

	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
År	Flygplatseffekt	Turisteffekt	Totalt	Flygplatseffekt	Turisteffekt	Totalt
2010	-92.7	-18.5	-111.2	-68.6	-9.6	-78.2
2011	-95.3	-18.5	-113.8	-72.5	-9.9	-82.4
2012	-98.8	-18.9	-117.7	-77.6	-10.3	-87.9
2013	-102.4	-19.4	-121.8	-83.0	-10.7	-93.7
2014	-106.0	-19.8	-125.8	-88.5	-11.1	-99.6
2015	-109.6	-20.3	-129.9	-94.0	-11.5	-105.5
2016	-112.7	-20.7	-133.4	-99.4	-11.9	-111.3
2017	-116.5	-21.1	-137.6	-105.8	-12.3	-118.1
2018	-120.1	-21.6	-141.7	-112.3	-12.7	-125.0
2019	-123.9	-22.1	-146.0	-119.4	-13.1	-132.5
2020	-129.1	-22.8	-151.9	-128.0	-13.6	-141.6
2021	-132.9	-23.3	-156.2	-135.8	-14.0	-149.8
2022	-136.5	-23.4	-159.9	-142.6	-14.4	-157.0
2023	-139.9	-23.1	-163.0	-150.1	-14.8	-164.9
2024	-144.0	-22.9	-166.9	-159.9	-15.3	-175.2
2025	-146.9	-22.5	-169.4	-169.9	-15.6	-185.5
2026	-151.8	-22.5	-174.3	-179.7	-16.1	-195.8
2027	-155.5	-22.3	-177.8	-189.3	-16.5	-205.8
2028	-158.7	-22.1	-180.8	-200.0	-16.9	-216.9
2029	-162.3	-21.9	-184.2	-212.1	-17.3	-229.4
2030	-162.9	-21.6	-184.5	-217.4	-17.3	-234.7
Tot	-2 783.2	-466.8	-3 250.0	-2 868.9	-293.7	-3 162.6

Referenser

En bättre sits 2030, PM ”Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft, 2005

Johansson, B, Planering och utvärdering av förändringar i transportsystem: Geografiska transaktionskostnader, endogen tillväxt och samhällsutveckling, Stockholm

NUTEK, 2001, Regionförstoring. Hur kan åtgärder i transportsystemet bidra till vidgade lokala arbetsmarknadsregioner?, R 2001:7, NUTEK, Stockholm.

Regionkommittén, 2003, Outlook opinion of the committee of the regions on ”The capacity of regional airports”, Official Journal C 256, 24/10/2003

STRAIR, 2006, Developing a Joint Action Plan for Business Development around Stockholm-Arlanda Airport.

SOU 2003:33, Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm–Mälardalsregionen

SOU 2007:70, Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet

Västerås Flygplats – en studie av flygplatsens betydelse för regionens utveckling, Inregia AB, 2006

York Aviation, 2004, The social and economic impact of airports in Europe

Intervjuer har genomförts med:

- Mikael B Nilsson, VD Västerås Flygplats
- Dot Gade Kulovuori, VD Skavsta Flygplats
- Jan Bergfeldt, fraktansvarig ABB
- Helmer Larsson, näringslivschef Västerås kommun
- Stephen Naylor, TNT Europe AB
- Robert Skoog, Trust Forwarding / SAS

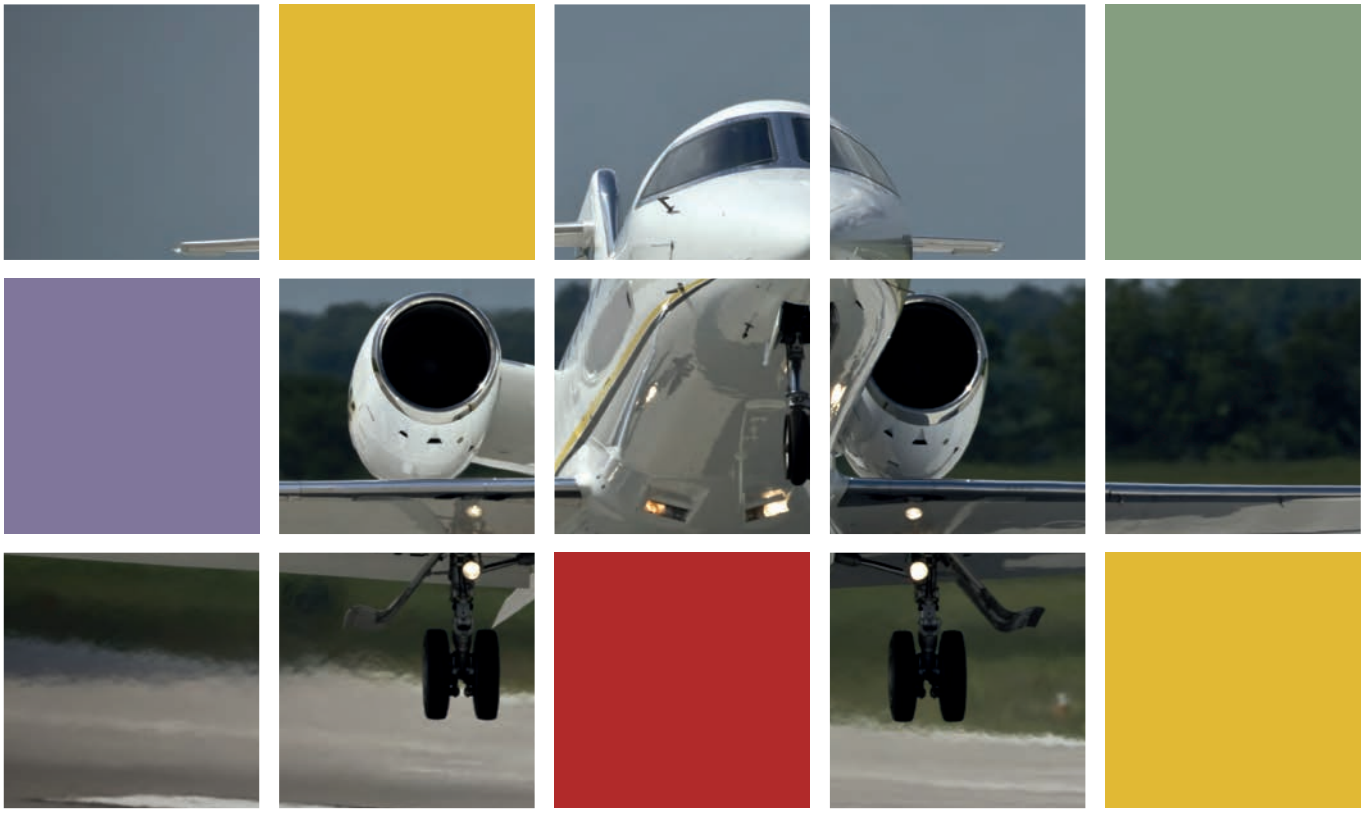
WSP Analys & Strategi
Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen

Telefon 08-688 60 00
Fax 08-688 69 16
www.wspgroup.se

Rapport mars 2014

Förutsättningar för allmänflygplatser

i Stockholmsregionen och dess närhet



KSL
Kommunförbundet
Stockholms Län

Förord

Flygplatstillgången för allmänflyg i Stockholms närhet har minskat kraftigt under senare år, eftersom först Tullinge och därefter Barkarby har tagits i anspråk för bostadsbebyggelse. Utrymmet för allmänflyg på Bromma har också inskränkts på grund av reguljärflyget ökat i omfattning.

Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) har därför, tillsammans med flera andra aktörer i regionen, prövat om det går att finna en långsiktig möjlighet till flygplats för allmänflyget i Stockholms län. Stockholms läns landsting genom Tillväxt, Miljö och Regionplanering (TMR) och Länsstyrelsen i Stockholms län har medverkat i arbetet under hela projekttiden. Inför det sista skedet i projektet breddades det geografiska perspektivet utanför länet. Västerås och Eskilstuna kommuner har därför medverkat i arbetet med projektets avslutande fas. Parallellt med projektet har ett ambitiöst arbete gjorts av allmänflygets egna företrädare.

Vare sig staten, landsting/regioner eller kommuner har någon förpliktelse att hålla flygplatser för allmänflyg. Det är således en öppen fråga för bedömning av privata och offentliga intressenter. Den bedömning som har gjorts i detta projekt är att det allmänflyg som motiverar ett offentligt engagemang är det tyngre allmänflyg s.k. affärsflyg som har stor betydelse för regionens näringsliv och påverkar förutsättningarna för utveckling och tillväxt i regionen. Detta flyg kommer att rymmas på Bromma även i fortsättningen.

Däremot kommer det lättare allmänflyget inte att kunna beredas utrymme på asfalterade flygplatser i den närhet till Stockholm som har gällt tidigare. De alternativ som finns för det allmänflyg som behöver asfalterade banor är därmed dels befintliga flygplatser med tillräckliga förutsättningar, dels flygplatser med utvecklingspotential. De som finns tillgängliga ligger på avstånd mellan 7 och 10 mil från Stockholm. Utvecklingsmöjligheterna för Mellingeholms flygplats i Norrtälje och Stockholm-Gnesta förutsätter att föreslagna detaljplaner godkänns, samt att finansiering går att ordna. För flygplatserna i Västerås och Eskilstuna, som dras med förluster, kan inte ytterligare ekonomiska tillskott av betydelse för flygplatsernas framtid förväntas från allmänflyget.

Om allmänflygets intressenter i framtiden hittar fysisk placering och möjlig finansiering för en eller flera nya flygplatser i Stockholms närhet vore det mycket glädjande. Förhoppningsvis kan det utredningsmaterial som tagits fram i projektet bidra till detta.

En styrgrupp med representanter från KSL, Stockholms läns landsting genom Trafik, miljö och regionplanering (TMR), Länsstyrelsen i Stockholms län samt kommunerna Eskilstuna, Norrtälje och Västerås har ansvarat för projektet. Denna rapport har sammanställts av Sven-Inge Nylund, Sweco Eurofuture. Projektledare var Thomas Fredriksson, KSL.

Stockholm den 20 mars 2014

Erik Langby
KSLs ordförande

Madeleine Sjöstrand
KSLs förbundsdirektör

Innehållsförteckning

Bakgrund 8
Vad är allmänflyg? 8
Ansvaret 8
Allmänflygets utveckling 9
Projektet allmänflygplats i Stockholmsregionen 9
Internationell utblick 14
Allmänflyget internationellt 14
Allmänflygets förutsättningar i några europeiska storstäder 14
EU om allmän- och affärsflyg 17
Flygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet 19
Bromma och Arlanda 19
Västerås och Eskilstuna 24
Övriga flygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet 26
Analys och slutsatser 29
Bilaga: Dokumentation från tidigare utredningsskeden 33

Sammanfattning

- Det allmänflyg som bäst bidrar till Stockholmsregionens attraktivitet och tillgänglighet, och därför motiverar ett offentligt engagemang, kommer att rymmas på Bromma även i fortsättningen sedan investeringar för 80 miljoner kr genomförts för en ny anläggning.

- Inga intressenter, vare sig offentliga eller privata, har signalerat att man är beredda att finansiera en ny flygplats. I projektet har bedömts att användning av skattemedel för finansiering av en flygplats enkom för det lättare allmänflyget inte kan få prioritet.

- Det är dessutom svårt att hitta en fysisk placering som får acceptans, och ingen kommun har hittills sett det möjligt att planlägga för en ny flygplats i något av de många lägen som har studerats.

- Lättare allmänflyg kommer därmed inte att kunna beredas utrymme på asfalterade flygplatser i den närhet till Stockholm som har gällt tidigare. De alternativ som finns för det allmänflyg som behöver asfalterade banor ligger på avstånd mellan 7 och 10 mil från Stockholm.

- Om allmänflygets intressenter i framtiden hittar fysisk placering och möjlig finansiering för en eller flera nya flygplatser i Stockholms närhet vore det mycket glädjande. Förhoppningsvis kan det utredningsmaterial som tagits fram i projektet bidra till detta.

Tillgången till flygplatser för allmänflyg i Stockholmsregionen har förändrats kraftigt. Under ett antal år kunde Tullinge och Barkarby – två gamla militärflygplatser – användas för civilt flyg. Båda dessa flygplatser har dock tagits i anspråk för bostadsbebyggelse. Utrymmet för allmänflyg på Bromma har också förändrats på grund av flygplatsens utveckling.

Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) har därför genomfört ett utredningsarbete för att klarlägga förutsättningarna för allmänflygets tillgång till flygplatser. Arbetet har bedrivits inom ramen för projektet Allmänflygplats i Stockholmsregionen. Projektet är ett av tre delprojekt inom Satsa II, som ingår i regionalfondsprogrammet för Stockholm för 2007-2013, området Tillgänglighet. Denna rapport är en slutrapport för projektet.

Under de senaste tio åren har Stockholmsregionen genomgått stora förändringar och är nu en av de regioner i Europa som urbaniseras snabbast. Befolkningsutvecklingen slår tidigare prognoser. Behoven för bostadsbyggande och näringslivsutveckling gör att konkurrensen om markanvändningen blir allt skarpare. Samtidigt ökar vikten av att behålla och utveckla regionens infrastruktur. Det gäller inte minst de trafikflygplatser som finns i regionen. Framför allt blir Arlandas och Brommas betydelse för regionens tillgänglighet och konkurrenskraft allt större.
Analys och slutsatser i rapporten bygger på att Bromma och Arlanda utvecklas i linje med aktuella planer. Om det skulle ske stora förändringar i förutsättningarna för dessa flygplatser så kan det få följdeffekter för övrig flygplatskapacitet i regionen och förändra slutsatserna i projektet.

Idag finns fem godkända flygplatser i Stockholmsregionen och i de omgivande länen som används för civil trafik; Arlanda, Bromma, Västerås, Eskilstuna och Skavsta. Bromma har utvecklat sin reguljära flygtrafik starkt under senare år och man planerar nu en upprustning till en modern cityflygplats. Bromma intar en särskild ställning när det gäller affärsflyg eftersom flygplatsen är belägen nära Stockholms centrum och det är korta, smidiga transportavstånd inom flygplatsen. Affärsflygets roll på Bromma betonas i avtalet mellan Stockholms stad och staten om Bromma flygplats.

Det flyg som har stor betydelse för regionens näringsliv och påverkar förutsättningarna för utveckling och tillväxt i regionen kommer att rymmas på Bromma även i fortsättningen. Investeringar för 80 miljoner kr har genomförts för en ny anläggning, ”Östra rampen.”

Lättare allmänflyg kommer däremot inte att kunna beredas plats på Bromma i samma utsträckning som tidigare. Sammantaget är det därför så, att det allmänflyg som inte är tillväxtkritiskt affärsflyg eller annat samhällsviktigt flyg som statsflyg och ambulansflyg, inte kommer att kunna beredas utrymme på asfalterade flygplatser i den närhet till Stockholm som har gällt tidigare, då Tullinge och Barkarby fanns tillgängliga och kapacitetsutrymme fanns på Bromma.

Parallellt med att denna utredning i tidigare skeden undersökt möjliga fysiska lägen och finansieringsmöjligheter för nya flygplatser har ett ambitiöst arbete gjorts av allmänflygets egna företrädare. Det gäller såväl genomgångar av alternativ för lokalisering av flygplatser som bedömning av kostnader.

Enligt flygklubbarnas bedömning är flygplatser med 900 meters längd och utan förutsättningar för instrumentflyg tillräckliga för större delen av det lättare allmänflyg som behöver asfalterad bana. Detta innebär mindre anspråk när det gäller markbehov och finansiering än som skulle ha behövts för en flygplats för affärsflygets behov. Något genombrott för frågan har dock inte nåtts.

Det finns två skäl för detta. Det ena är att inga intressenter, vare sig offentliga eller privata, signalerat att man är beredda att finansiera en ny flygplats. I projektet har bedömts att användning av skattemedel för finansiering av en flygplats enkom för det lättare allmänflyget inte kan få prioritet.

Det andra skälet är att de kontakter som tagits i projektet visar att det är svårt att hitta en fysisk placering som får acceptans, och ingen kommun hittills sett det möjligt att planlägga för en ny flygplats i något av de många lägen som har studerats.

Om allmänflygets företrädare hittar fysisk placering och möjlig finansiering för en eller flera nya flygplatser i Stockholms närhet är det positivt. Förhoppningsvis kan det utredningsmaterial som tagits fram i projektet bidra till detta.

De alternativ som finns tills vidare, för det allmänflyg som behöver asfalterade banor, är därmed dels befintliga flygplatser med tillräckliga förutsättningar, dels flygplatser med utvecklingspotential. De som finns tillgängliga ligger på avstånd mellan 7 och 10 mil från Stockholm.

Sex flygplatser som kan ta emot mer allmänflyg har identifierats. Fyra av dem är ”godkända flygplatser” med långa rullbanor och förutsättningar för instrumentflygning. De två övriga har också allmänflyg i dag och har utvecklingsmöjligheter. Följande sex flygplatser bedöms som aktuella:

Stockholm-Västerås Flygplats ligger i anslutning till E18, 5 km öster om Västerås stad och 100 km från Stockholm. Flygplatsen är en internationell flygplats. Den har allmänflyg idag och har god kapacitet att ta emot en ökning av allmänflyget vid sidan av flygplatsens övriga uppgifter.

Eskilstuna Flygplats ligger i anslutning till E20 i Kjula, mellan Eskilstuna och Strängnäs. Flygplatsen ligger 13 km öster om Eskilstuna och ungefär 100 km från Stockholm. Här finns idag allmänflyg och det finns god kapacitet för en ökning.

Mellingeholms flygfält ligger i anslutning till E18, 3 km söder om Norrtälje centrum och 70 km från Stockholm. Fältet har en 650 meter lång asfaltbana. En detaljplaneprocess som skulle möjliggöra förlängning av banan med 300 meter pågår.

Stockholm-Gnesta (f.d. Vängsö) ligger 9 km nordväst om Gnesta, 75 km från Stockholm. Flygplatsen är ett gräsfält, men är utvecklingsbar till en asfalterad, godkänd flygplats med 2B-status. Ny detaljplan för flygplatsen har antagits och är överklagad.

Stockholm-Skavsta flygplats ligger i närheten av E4, 7 km nordväst om Nyköping och 106 km sydväst om Stockholm. Flygplatsen har en stor internationell trafik. Här finns också allmänflyg och rent fysiskt finns stora möjligheter för en ökning. Antalet flygrörelser ligger långt under det tillstånd som finns.

Uppsala-Ärna flygplats är en militär flygplats 7 km nordväst om Uppsala och 78 km från Stockholm. Regeringen har nyligen gett tillstånd för civil flygtrafik. Beroende av hur flygplatsen kommer att utvecklas skulle det eventuellt, vid sidan av flygplatsens andra uppgifter, kunna uppstå utrymme för allmänflyg. Allmänflyg i närheten av Uppsala finns i dag på Sundbro, som är ett gräsfält strax norr om Ärna.

Förutsättningar för det lätta allmänflyget finns således på flera platser i regionen, dock inte på det av allmänflygets företrädare önskade avståndet från Stockholm. Utvecklingsmöjligheterna för Mellingeholm och Stockholm-Gnesta förutsätter att föreslagna detaljplaner godkänns, samt att finansiering går att ordna. Nämnas kan att Swedavia har övervägt att biträda etablering på en eller flera allmänflygplatser, i första hand genom att bidra till att uppställningsytor och liknande kan skapas.

Bakgrund

Vad är allmänflyg?

Allmänflyget (engelska: General Aviation) är en fragmenterad verksamhet som kan innefatta allt från skärmflyg till flermotoriga jetplan. I Sverige räknar man i praktiken oftast in all civil luftfart som inte är kommersiell linjetransport eller regelbunden charter i begreppet allmänflyg. Taxiflyg och bruksflyg inkluderas därmed, tillsammans med privatflyg och skolflyg m.m.

Affärsflyg är, med ovanstående synsätt, en del av allmänflyget. Affärsflyget är den del av flygsektorn som innebär att flyg används som ett hjälpmedel för företag, myndigheter och organisationer i sin verksamhet, och där man inte reser med reguljärflyg i linjetrafik eller med regelbunden charter. En ytterligare precision kan vara att det handlar om tjänsteresor - flygresor som behövs för effektiv transport under yrkesutövning och inte är en självvald kombination av resebehov och utövande av ett privat flygintresse.

Det kan tilläggas att benämningar och definitioner är skiftande på det här området, vilket försvårar såväl statistiska jämförelser som debatt och annan kommunikation.

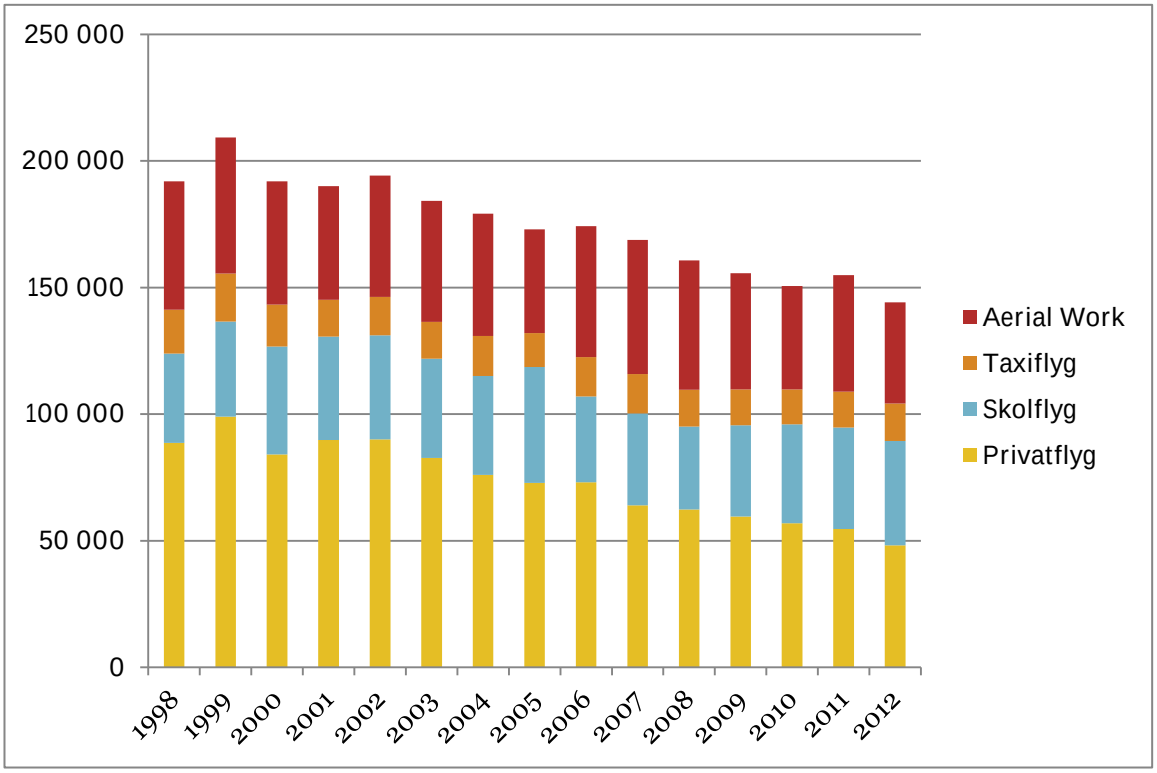
Ansvaret

Ansvaret för allmänflyget är inte en statlig angelägenhet (se ALLMÄNFLYGET I SVERIGE, Luftfartsstyrelsens avrapportering av regeringsuppdrag 2008). Inte heller kommuner eller landsting/regioner har något annat ansvar än vad man frivilligt påtar sig. Att upprätthålla förutsättningar för allmänflyg är således en öppen fråga för bedömning av privata och offentliga intressenter.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS2010) sägs att allmänflyget är en del av det samlade transportsystemet och förutsättningarna att fylla den funktionen måste upprätthållas. Detta betyder emellertid inte att alla de olika verksamheter som grupperas in i begreppet allmänflyg kan bli föremål för insatser från offentliga organ. Den bedömning som har gjorts i detta projekt är att det allmänflyg som motiverar ett offentligt engagemang, är det tyngre affärsflyg som har stor betydelse för regionens näringsliv och påverkar förutsättningarna för utveckling och tillväxt i regionen.

Allmänflygets utveckling

Det råder brist på tillförlitliga data om det svenska allmänflyget, särskilt är det brist på data som kan preciseras till att gälla Stockholms län. Generellt för Sverige kan konstateras att det har skett en successiv minskning av allmänflygets verksamhet under de senaste tio åren. Även i tidigare statistik kan en nedgång ses, vilket talar för att den nationella minskningen inte bara är att hänföra till den minskade flygplatstillgången i Stockholmsregionen. Antalet privatflygcertifikat har mellan åren 2000 och 2008 minskat med 30 procent, vilket innebär 1800 färre certifikat. Mellan 1998 och 2008 har allmänflygets flygtidsproduktion minskat med omkring 36 procent. Luftfartsverket har förklarat den sjunkande utvecklingen med att allmänflyget i Sverige idag är starkt reglerat och kostsamt. Kostnaderna har ökat väsentligt främst när det gäller bränsle och underhåll. Utvecklingen för flygning med ultralätta flygplan utgör ett undantag.



Flygtimmar med svenskregistrerade flygplan. Källa: Transportstyrelsen

Projektet allmänflygplats i Stockholmsregionen

Under ett antal år kunde Tullinge och Barkarby – två gamla militärflygplatser – användas för civilt flyg. Tullinge och Barkarby har dock tagits i anspråk för bostadsbebyggelse. Utrymmet för allmänflyg på

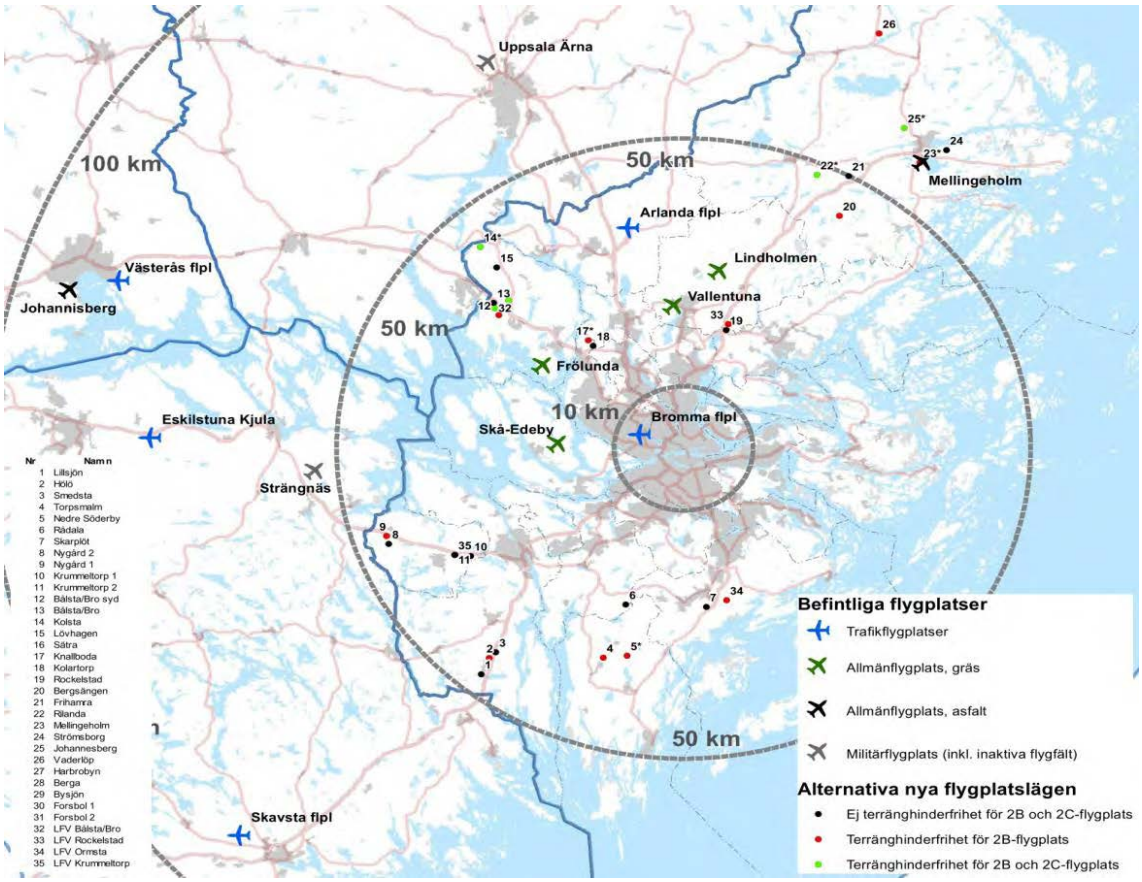
Bromma har också inskränkts på grund av reguljärflyget ökat i omfattning. Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) har därför tillsammans med övriga parter i projektet prövat förutsättningarna att finna en långsiktig möjlighet till flygplats för allmänflyget i Stockholms län. KSL har däremot inga resurser för att t.ex. bygga eller sköta trafikinfrastruktur och har inte heller någon överordnad roll gentemot medlemskommunerna, som fattar sina egna beslut och förfogar över sina egna resurser.

Arbetet har bedrivits inom ramen för projektet Allmänflygplats i Stockholmsregionen. Projektet är ett av tre delprojekt inom Satsa II som är ett samarbetsprojekt mellan Kommunförbundet Stockholms län (KSL), Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms läns landsting, Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) samt Trafikverket. Satsa II samfinansieras och ingår i området Tillgänglighet inom regionalfondsprogrammet för Stockholm för 2007-2013. Regelbunden dialog har förts med berörda kommuner, Swedavia och representanter för privata flygklubbar. Denna rapport är en slutrapport för projektet.

Projektets arbete har bestått av flera olika faser. I den första fasen koncentrerades arbetet på att uppskatta allmänflygets betydelse för Stockholms län, på behovet av flygplatskapacitet och på att hitta möjliga flygplatslägen i länet. Arbetet i den första fasen sammanfattades i en promemoria i mars 2012. I denna rekommenderade projektets styrgrupp att projektets fortsatta arbete skulle inriktas på

- att göra fördjupade lokaliseringsutredningar av flygplatslägen som är utvecklingsbara till godkända flygplatser och belägna inom rimligt avstånd till regionens centrala delar.
- att påbörja diskussion med kommuner där intressanta lägen är belägna.

Utöver den översiktliga lokaliseringsanalysen gjordes också en samhällsekonomisk analys av allmänflyget, vilket var ett viktigt underlag för att kunna göra ovanstående rekommendation. I denna fas gjordes också en intressentanalys och en skiss till affärskoncept utifrån en tidig hypotes om att det skulle finnas ett antal möjliga lägen i länet att utveckla till en godkänd flygplats.



Bilden redovisar de lägen som klarat kriterierna i den studie som gjordes. Ringarna ger en fingervisning om avståndet till centrala Stockholm. De befintliga flygplatser som inte har en prick har inte klarat uppsatta kriterier. Utöver de lägen som finns på kartan bör också tilläggas Stockholm-Gnesta (Vängsö), som idag är en gräsbana.

Att-satserna ovan blev utgångspunkt för arbetet i en andra fas. Då kompletterades underlaget från GIS-studien med en analys av hur de lägen som hittats för en flygplats av typ 2B eller 2C fungerar utifrån ett luftrumsperspektiv. En bedömning av dessa lägen gjordes också av Länsstyrelsen utifrån kommunernas utbyggnadsplaner. Parallellt med dessa analyser och bedömningar fördes samtal med kommuner i och nära länet. Slutsatserna av den fortsatta lägesanalysen var

- att det finns inga lägen 2C i länet som är konfliktfria. Eskilstuna framstår som ett möjligt alternativ till att bygga en flygplats i länet.
- att Mellingeholms flygplats i Norrtälje framstår som det enda läget för en möjlig framtida godkänd flygplats i länet. Förutsättningen är dock att flygplatsen kan kombineras med kommunens planerade bostäder. Mellingeholm är idag en icke godkänd flygplats.

I den tredje fasen handlade arbetet i stor utsträckning om att sätta Mellingeholm i ett större geografiskt perspektiv. Dialog fördes i första hand med företrädare för Eskilstuna och Västerås kommuner. I mars 2013 genomfördes också ett möte med ett antal kommuner för att diskutera möjligheten att samverka för att utreda behovet av flygkapacitet i Stockholm-Mälardalen.

Projektet har löpande haft kontakt med företrädare för privata flygklubbar. Dessa anser att det räcker med en icke-godkänd flygplats med asfalterad bana. Projektets bedömning är som tidigare har nämnts att det offentliga inte bör engagera sig i en sådan flygplats. Förhoppningen är dock att det underlag som har tagits fram inom ramen för projektet ska kunna användas i flygklubbarnas arbete med att hitta en lämplig plats för sin flygplats.

I mars 2013 inbjöds ett antal flygare till möte, för att diskutera projektets inriktning och slutsatser i detta skede. Under diskussionerna på mötet framkom ett behov av att ytterligare analysera begränsningarna med en icke-godkänd flygplats. En sådan fördjupning har gjorts utifrån en dialog med Transportstyrelsen. Slutsatsen drogs att en icke godkänd flygplats har svårt att erbjuda den regularitet som behövs för att öka Stockholmsregionens tillgänglighet via flyg.

Vid en icke godkänd flygplats gäller visuellflygreglerna (VFR). Piloten förväntas själv kunna ha uppsikt över och undvika att kollidera med andra luftfartyg, marken eller andra hinder. Flygning enligt visuellflygreglerna är endast tillåten under förhållanden som uppfyller kriterier om flygsikt och avstånd till moln, horisontellt och vertikalt. En icke godkänd flygplats har därför sin huvudsakliga användning inom områden som hobby- och fritidsflyg, skolflyg och bruksflyg. Vid gynnsamma vädersituationer kan flygplatsen användas för icke kommersiellt affärsflyg, det vill säga privatflyg eller firmaflyg där ingen betalning tas ut av passagerarna. Slutsatsen drogs därför att en icke godkänd flygplats har svårigheter att erbjuda tjänsteresor året om. En sådan flygplats kan därför inte erbjuda den regularitet som behövs för att uppfylla det övergripande projektmålet att göra Stockholmsregionen mer attraktiv och tillgänglig.

En annan fråga som behandlades vid mötet med flygare i mars är bedömning av antalet flygrörelser för allmänflygplatser i regionen. Den bedömning som tidigare har gjorts i projektet är att det framtida behovet (ca 30 års sikt) ligger på omkring 75000 rörelser. Bedömningen baseras bland annat på att WSP har bedömt att den trafik som fanns på Barkarby och som i en framtid kan komma att trängas ut på Bromma uppgår till cirka 50 000 rörelser. Denna siffra ansågs inte ta hänsyn till avståndet mellan flygplatsen och Stockholms innerstad och ifrågasattes på mötet. WSP utgick

ifrån de rörelser med allmänflyg som fanns på Tullinge, Barkarby och Bromma år 2001. Utan nedläggning av Tullinge och Barkarby hade antalet flygrörelser kunnat öka, men samtidigt skulle sannolikt stigande kostnader och striktare regelverk ha hållit tillbaka tillväxten. Bedömningen är att om en ny allmänflygplats skulle tillkomma på ett tidsavstånd på mellan 30 och 40 minuter från centrala Stockholm skulle antalet rörelser ligga på ungefär samma nivå som på de nämnda flygplatserna år 2001, det vill säga cirka 50 000. En allmänflygplats närmare centrala Stockholm skulle kunna ge en större volym och en ny allmänflygplats längre från centrala Stockholm skulle ge en mindre. Mot bakgrund av att det saknas underlag är det dock vanskligt att uppskatta hur stor inverkan tidsavståndet har. Slutsatsen är att 50 000 rörelser fortfarande är en relevant uppskattning och att de nyttoberäkningar som tagits fram och redovisats för flygplatslägen på ett tidsavstånd på mellan 25 och 60 minuter från Stockholms innerstad är rimliga.

Den fjärde och avslutande fasen i utredningsarbetet, som nu genomförts, har syftat till att ta fram en slutrapport för projektet. Avsikten har varit att sammanfatta och avsluta det fleråriga utredningsarbete som har genomförts och tydliggöra de regionala förutsättningarna för allmän- och affärsflyget.

(En utförligare redovisning av tidigare faser i projektet finns att läsa i LÄGESRAPPORT Flygplats för allmänflyg, som finns publicerad på Satsa II hemsida.)

Internationell utblick

Allmänflyget internationellt

Sedan 1980-talet anses antalet flygtimmar med allmänflyg ha minskat globalt. Affärsflyget och det ultralätta flyget (UL) växer dock, både i antal flygtimmar och flygplan. En stor del av ökningen för affärsflyget är Very Light Jet (VLJ). I USA och Australien är allmänflyget en betydligt större verksamhet än i Europa.
Flygplatsernas avgifter har haft en stigande tendens i många länder. Detta har samband med att fler flygplatser blivit privatiserade och/eller mer marknadsorienterade.
Totalt sett är Sverige ganska välförsett med flygplatser för allmänflyg när man jämför med andra länder. Bristen på flygplatser för allmänflyg i Stockholmsregionen, som för många är en målpunkt, är givetvis en viktig begränsning för möjligheterna att dra nytta av flygplatstillgången i övriga landet.
Förutsättningarna för att jämföra allmänflyget internationellt begränsas av att det är svårt att ta fram jämförbara data. Det har bl.a. konstaterats av EU-kommissionen. Ett av skälen är att staterna och branschföreträdarna tolkar begreppet allmänflyg på olika sätt.

Allmänflygets förutsättningar i några europeiska storstäder

Här nedan beskrivs allmän- och affärsflygets förutsättningar och särskilt dess tillgång till flygplatser i ett par av de storstäder som Stockholmsregionen jämför sig med.

Helsingfors

Flygtransporter anges som en mycket viktig faktor när förutsättningarna för Helsingforsregionens tillväxt och utveckling beskrivs. Det handlar dock genomgående om Helsinki-Vanda flygplats och dess betydelse för internationella förbindelser, inklusive transitflyg till bl.a. Asien. Även för inrikesflyget är Helsingfors-Vanda det givna navet. Utrikesflyget ökar i Finland, medan inrikesflyget minskar.
Allmän- och affärsflyget uppmärksammas däremot väldigt lite på hemsidor och i andra medier. Det relativt nybildade AOPA Finland skriver på sin hemsida att man lyckats få igenom att den nya strategi för flygtransporter i Finland, som arbetas fram av en arbetsgrupp på transportministeriets uppdrag, för första gången kommer att innehålla ett kapitel om allmänflyg.
En allmänflygplats, Malms flygplats (Helsinki-Malmi airport) finns inom bekvämt avstånd från Helsingfors centrum. Men staden vill bygga bostäder

där och ser det som statens sak att hitta en annan lokalisering för allmän- och affärsflyg. Det verkar dock inte finnas någon utbredd uppfattning att man kan lägga ner Malm utan att finna en ersättningsflygplats, vilket trots försök inte har lyckats.
Malms flygplats ligger 10 km nord-nordost om Helsingfors centrum. Flygplatsen används idag för allmänflyg inklusive skolflyg. Innan Helsinki-Vanda öppnade 1952 var Malm huvudflygplatsen. Fortfarande är Malm den näst största flygplatsen i Finland mätt i antal landningar. Här finns två stora flygskolor, omfattande flygplansservice och depån för gränsbevakningens helikoptrar. Malm är fortfarande internationell, med tull och passkontroll.
Det finns alltså likheter med Bromma, men Malm har ingen reguljär passagerartrafik. Den opereras, som en av 25 flygplatser, av Finavia som är helägt av den finska staten. Finländska staten och Helsingfors stad har avtal om flygplatsen som gäller till år 2034.
Under lång tid hade Helsingfors stad planer på att stänga flygplatsen och bygga ca 10 000 bostäder på området. Enligt ett intentionsavtal mellan Helsingfors och staten från år 2000 skulle flygplatsen stänga år 2006. Staten hittade emellertid inte någon ny plats för flygverksamheten, trots att man i ett skede tittade på hela 52 alternativ.
Bostadsbyggande på flygplatsområdet fanns med i Generalplan 2002 för Helsingfors, men den delen undantogs från genomförande när planen fastställdes. År 2010 gjorde Helsingfors ett försök att ensidigt säga upp kontraktet med staten, men det gick om intet. Framtiden är fortfarande oklar. Arbete med en ny generalplan påbörjades hösten 2012.
I januari 2013 kunde man läsa på Yle:s (Finlands public service-bolag för radio och TV) svenska hemsida för Huvudstadsregionen, att planerna för Malms flygplats lagts på is. Rubriken var Dödläge på Malms flygplats. Enligt Yle har staden i all tystnad slutat utveckla projektplanen för Malms flygplats. Projektet avslutades redan 2008. Däremot har staden inte hävt byggförbudet på området. Staden har inte gett upp hoppet om att få bygga bostäder på flygplatsområdet, skriver Yle, men hittills har det inte varit möjligt utan statens medverkan. De som driver företag på flygplatsen talar om ett vakuum i brist på flygplatsinvesteringar. Finavia är inte intresserat av att investera, eftersom flygplatsen kostar mer än den ger. Man upprätthåller flygplatsen och effektiviserar.

Amsterdam

De fyra största städerna i Holland (Amsterdam, Rotterdam, Haag och Utrecht) utgör tillsammans med sina omgivningar storstadsområdet Randstad, med mer än 7 miljoner invånare.
Den holländska regeringen antog 2009 ett ”White Paper on Dutch Aviation – on how to build a competitive and sustainable aviation sector that

contributes to a robust economy". Dokumentet visar att man ser flyget som en betydelsefull tillväxtfaktor. Ändå innehåller det 18-sidiga dokumentet ingenting om allmän- och affärsflyg. Man har ambitionen att bli "the hub of Europe", där inhemska och internationella företag kan förverkliga sina globala ambitioner. Flygsektorn kommer att spela en avgörande roll i Hollands ambition att attrahera företag och vara rankad som en av världens mest konkurrenskraftiga ekonomier.
Den stora internationella flygplatsen i regionen, Amsterdam Airport Schiphol, har viss allmänflygverksamhet trots att man är Europas fjärde största flygplats räknat i passagerare och den femte sett till flygrörelser. Schiphol har sex rullbanor, varav en används för allmänflyg. Det finns också en särskild terminal för allmänflygets behov.

Ca 45 minuter med bil nordost om Amsterdam ligger Lelystad Airport, som för närvarande är den största allmänflygplatsen i Holland. Flygplatsen beskriver sig som ett centrum för skolflyg, uthyrning av flygplan och andra allmänflygaktiviteter. Här finns också konferenslokaler. Vid flygplatsen ligger flyg-temaparken Aviodrome, med bl.a. hotell och restauranger. Aviodrome har över 150000 besökare varje år.

Lelystads framtid är under diskussion, att döma av holländska AOPAs hemsida, där man skriver om "discussions on the future of Lelystad airport, the largest GA field with 125,000 uncontrolled movements a year. Lelystad has been appointed to accept the overflow of charter carriers from Amsterdam Airport. This leisure traffic can only be accommodated when ATC is involved. The result will be the displacement of a major part of the private aircraft owners and pilots."

I Randstad-området finns också Rotterdam The Hague Airport, en internationell flygplats som också har en betydelsefull allmänflygdel, med bl.a. skolflyg.
Ägare och operatör för de tre nämnda flygplatserna är Schiphol Group, som också har 51% av aktierna i Eindhoven Airport. Schiphol Group ägs i sin tur av holländska staten (70%), Amsterdams stad (20%), Rotterdams stad (2%) och Aéroports de Paris S.A (8%).
Schiphol Group skriver på sin hemsida, under rubriken Allmänflyg, att drift av regionala flygplatser är i linje med Schiphol-koncernens policy. Regionala flygplatser ger kompletterande flygplatskapacitet inom vårt upptagningsområde. De spelar en nyckelroll i allmänflyget, där Schiphol för närvarande erbjuder liten kapacitet. Dessutom erbjuder regionala flygplatser ett varierat utbud av internationell linjetrafik och charterflyg.

EU om allmän- och affärsflyg

EU-parlamentet antog 2009-02-03 en resolution med titeln En dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget (2008/2134(INI)). Resolutionen var grundad på ett meddelande med samma titel från kommissionen (2008-01-11 KOM(2007) 869). Att EU agerade bidrog till att den svenska regeringen i regleringsbrevet för 2008 gav Luftfartsstyrelsen i uppdrag att göra en kartläggning av allmänflyget (rapporten Allmänflyget i Sverige (LS 2008-4920)).

Kommissionen ansåg att en översyn behövdes av EU:s politik för allmänflyget. EU:s verksamhet hade kommit att inverka allt mer på allmänflyget genom utvidgningen av gemenskapens befogenheter när det gäller flygsäkerhet och luftfartsskydd, uppgraderingen av det gemensamma europeiska luftrummet och utvecklingen av det nya flygledningssystemet i Europa, den förväntade kapacitetskrisen och oron för miljöpåverkan från flyget. Därför inledde man under 2007 en process genom generaldirektoratet för energi och transport.

Kommissionens, liksom senare parlamentets, inställning var att allmänflyget bidrar till EU:s ekonomi och att det är en viktig men ofta negligerad sektor. Parlamentet beskriver i resolutionen allmän- och affärsflyget som den snabbast växande sektorn inom den civila luftfarten i Europa. Man skriver att allmän- och affärsflyget kompletterar reguljära lufttransporter som utförs av kommersiella flygbolag och medför särskilda sociala och ekonomiska fördelar, som till exempel en ökning av medborgarnas rörlighet, företagens produktivitet och den regionala sammanhållningen.

I parlamentets resolution påpekas att det blir allt svårare för allmän- och affärsflyget att få tillgång till inte bara stora flygplatser utan också regionala flygplatser eftersom ökad efterfrågan från kommersiella lufttransporter gör det svårt att få tillgång till ankomst- och avgångstider samt uppställningsplatser.

Parlamentet uppmanade kommissionen och medlemsstaterna att via sina flygplatsmyndigheter hantera dessa problem genom åtgärder för att optimera användningen av befintlig kapacitet med hjälp av bättre planering och användning av modern teknik.

EU-parlamentet uppmanade medlemsstaterna och de regionala och lokala myndigheterna att göra investeringar för att modernisera och inrätta små och medelstora flygplatser som är av stor betydelse för allmän- och affärsflyget. Man uppmanade medlemsstaterna att investera i särskild infrastruktur som behövs för drift och stationering av flygplan för allmän-

och affärsflyg. Man uppmanade medlemsstaterna samt regionala och lokala myndigheter att rådfråga alla berörda parter i syfte att, där så är lämpligt, avdela potentiella eller existerande flygplatser särskilt för allmän- och affärsflyg.

Man betonade att affärsflyget, när det är möjligt, även bör ges tillräcklig tillgång till stora flygplatser för att det ska kunna koppla samman Europas regioner med dess ekonomiska centra. Parlamentet betonade också vikten av att undvika oproportionerliga och överdrivet kostsamma krav för mindre luftfartyg.

Parlamentet ansåg att man måste främja fritids- och sportflyget och de europeiska flygklubbarna, eftersom de är en viktig källa till yrkeskunnande för hela luftfartssektorn. Man uppmanade kommissionen att beakta den viktiga roll som denna flygsektor spelar och kan spela även i fortsättningen när det gäller yrkesutbildning för piloter.

Flygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet

Utvecklingen för det allmänflyg som behöver tillgång till hårdgjord bana är intimt förknippad med flygplatsutvecklingen för det reguljära civila flyget och för det militära flyget. Allmänflyget har genom åren haft, och fortsätter att ha, betydelse för den totala flygverksamheten. Detta har betonats av EU, vilket framgår av tidigare avsnitt. Samtidigt har allmänflyget inte haft en ekonomi som möjliggjort satsning på egna flygplatser med asfalterade banor. Man har därför varit beroende av att kunna utnyttja överkapacitet på befintliga eller före detta flygplatser för militärflyg och reguljärt flyg. När frågor om framtida markanvändning uppstått har allmänflygets intresse också haft svårt att hävda sig, särskilt i konkurrens med ambitioner om bostadsbyggande i en region med snabbt växande befolkning.

2010 övertog det statliga bolaget Swedavia de flygplatser i Sverige som dittills tillhört Luftfartsverket. Swedavia har idag 10 flygplatser, bland dem Arlanda och Bromma (de övriga är Visby, Ronneby, Malmö, Göteborg-Landvetter, Åre-Östersund, Umeå, Luleå och Kiruna). Man har också intressen i Göteborg City Airport (Säve). Swedavia har ett avkastningskrav från staten på 9 procent, vilket man uppfyller. Övriga flygplatser med reguljär trafik drivs numera huvudsakligen av kommuner och regioner, i vissa fall av privata ägare.

Fem flygplatser i Stockholms län och närliggande län är utpekade som riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken. Dessa är Arlanda, Bromma, Västerås, Skavsta och Ärna. Riksintresset innebär att flygplatsens funktioner ska skyddas och att ny bebyggelse och verksamheter inte lokaliseras så att flygplatsens nuvarande och framtida funktion äventyras. Ägaren kan i princip lägga ned flygplatsverksamheten, men ändå medges inte en ändrad markanvändning som motverkar att verksamheten kan återupptas. Staten gör inga ekonomiska utfästelser gentemot de flygplatser som är riksintressen. Trafikverket bedömer vilka områden som är av riksintresse för trafikslagens anläggningar. Man uppdaterar en gång om året, men har för avsikt att göra en större översyn vart fjärde år.

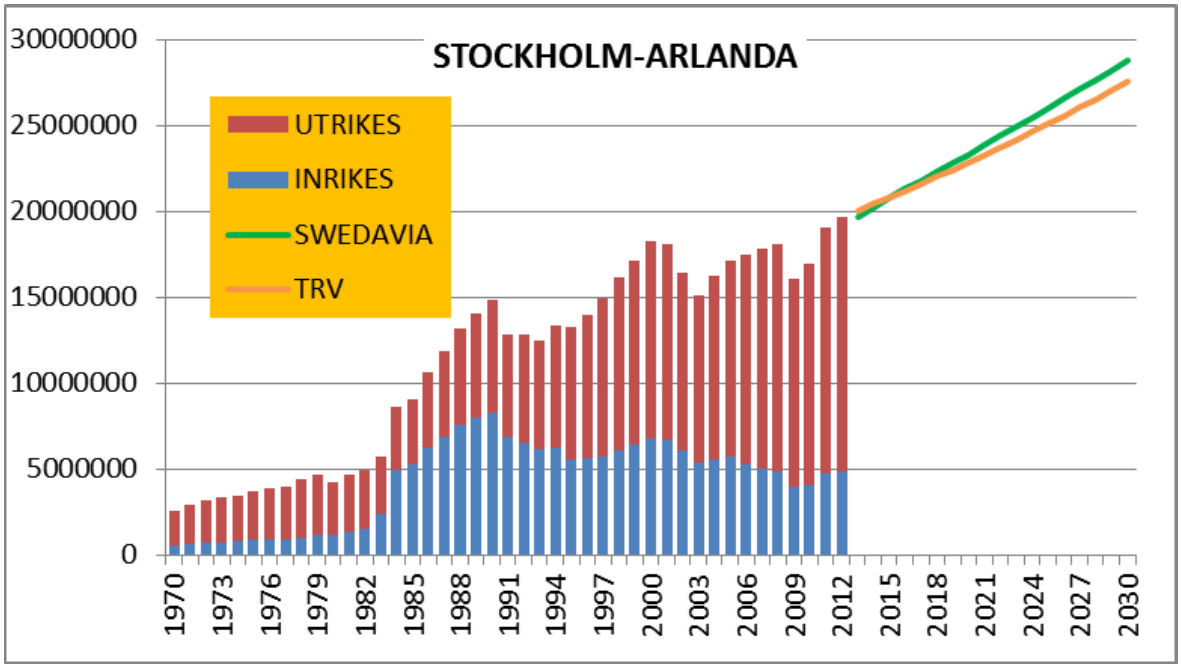
Bromma och Arlanda

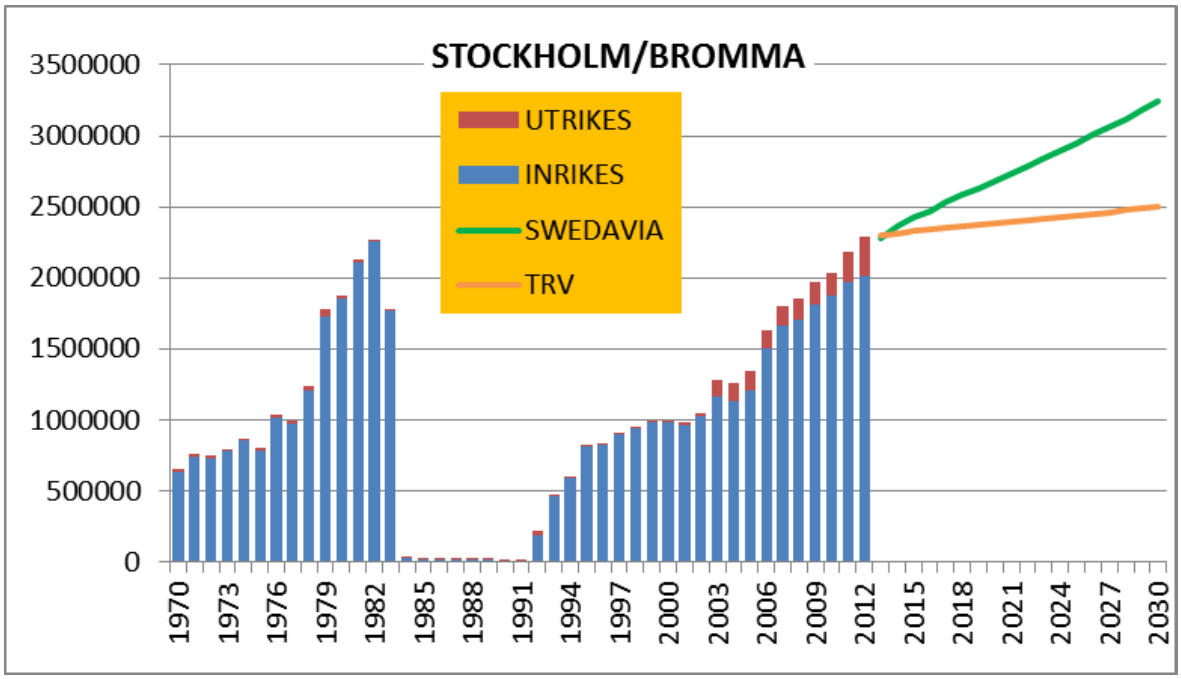
Stockholm-Bromma är en godkänd flygplats, med kod 3C. Den ligger 8 km från Stockholm. **Stockholm-Arlanda** är också en godkänd flygplats, med kod 4E. Den ligger 42 km från Stockholm. Båda flygplatserna är statliga och ägs av Swedavia.

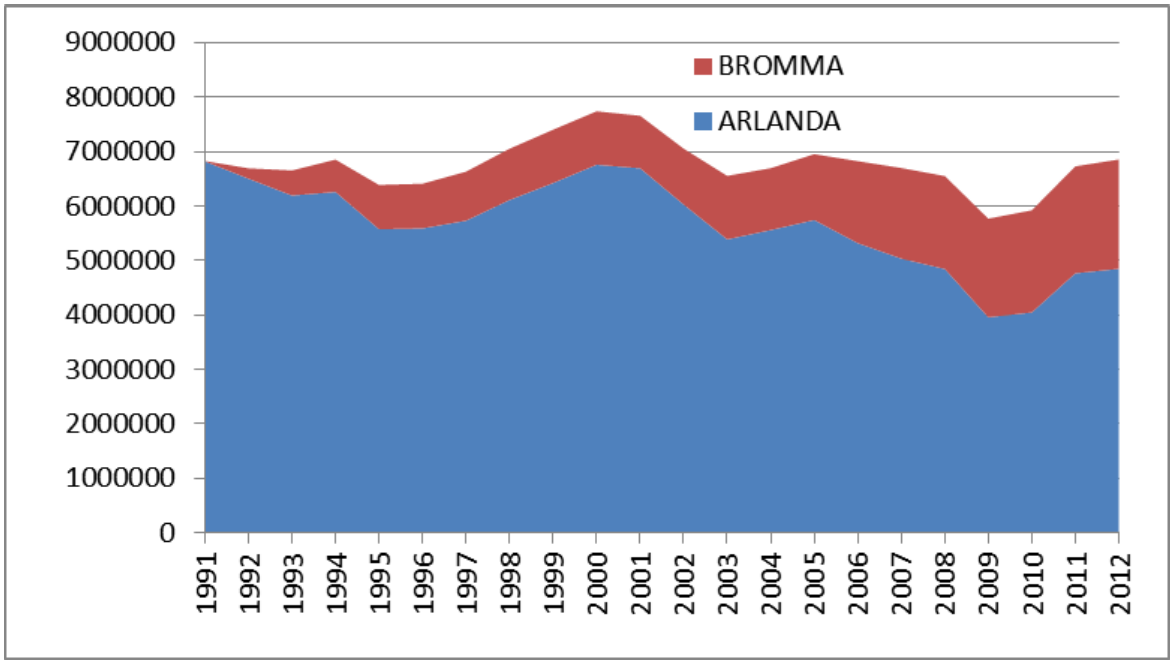
Den första flygningen med flygplan i Sverige, och i Stockholmsregionen, gjordes år 1909 på Ladugårdsgärde. Under 1910-talet växte militära flygfält fram i Sverige. Ett av dem var Barkarby flygfält, som under mellankrigstiden användes för civilflyg och hade reguljära utrikesförbindelser före Bromma. 1936 öppnades Stockholm-Bromma, som byggdes direkt för civilt reguljärflyg. Allt trafikflyg flyttades då dit. Staten övertog ansvaret för Bromma från Stockholms stad 1946 genom ett avtal på 50 år. Avtal slöts sedan år 1994 till och med 2011 och år 2008 till och med 2038.

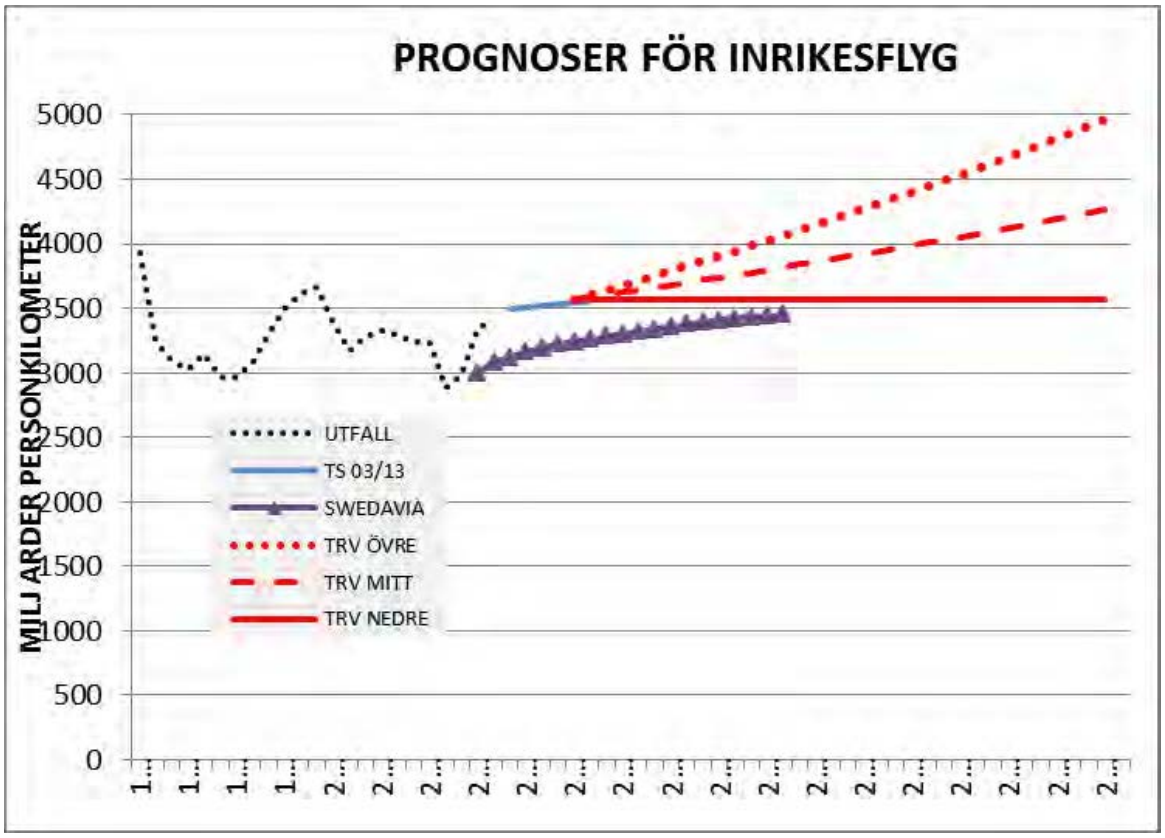
Arlanda öppnades 1960. Två år senare flyttades all reguljär utrikestrafik med jetplan dit från Bromma, efter politiskt beslut. Fem år senare flyttades den kvarvarande utrikestrafiken. 1983 flyttades också inrikestrafiken från Bromma till Arlanda. Bromma blev då en flygplats i huvudsak för allmänflyg, inklusive skol- och affärsflyg. Avsikten var att Tullinge flygplats skulle ersätta Bromma, men detta fullföljdes aldrig, på grund av en omfattande opinion. 1991 avreglerades det svenska utrikesflyget och 1992 inrikesflyget. Bromma kom åter att användas för inrikesflyg i stor omfattning och numera även för utrikesflyg.

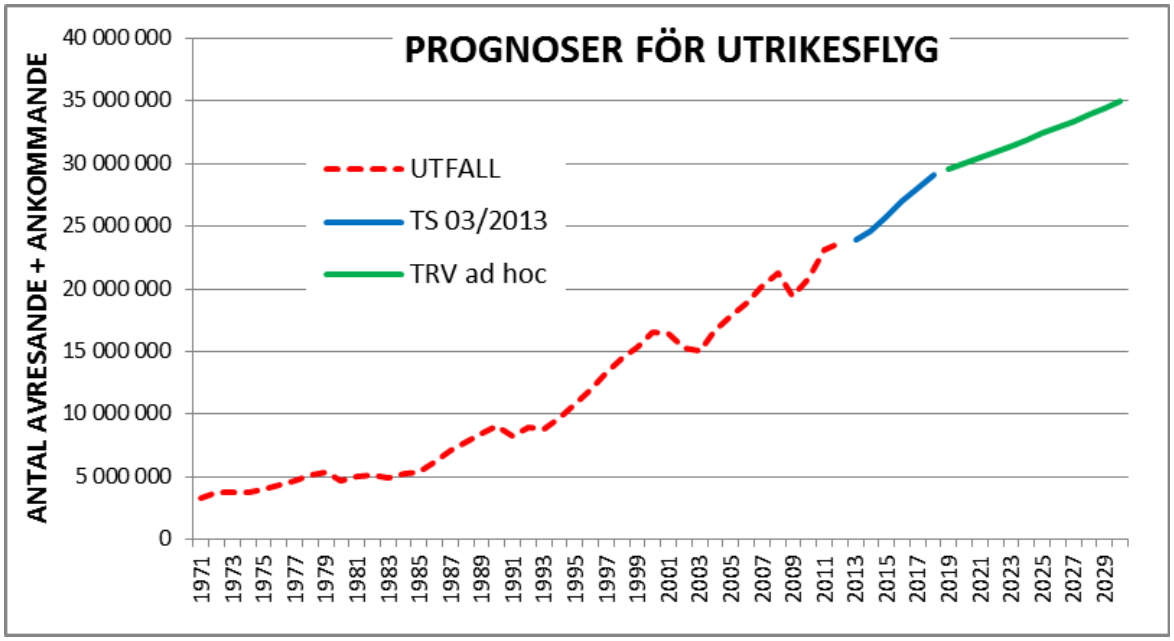
Här nedan följer några diagram, som visar Arlandas och Brommas utveckling och framtidsprognoser. Diagrammen är hämtade ur Trafikverkets (TrV) TRAFIKPROGNOS FÖR SVENSKA FLYGPLATSER 2030 (Rapport till TEN-T, Publikation 2013:107).TrV gör reservationen att prognosen tillkommit framför allt på grund av behov av att rapportera till EU-kommissionens transeuropeiska nätverk för transporter, TEN-T. I rapporten gör TrV ett antal bedömningar som man betonar gäller endast för denna rapport och inte är bindande för TrV i något annat sammanhang.


STOCKHOLM-ARLANDA
UTRIKES
INRIKES
SWEDAVIA
TRV
30000000
25000000
20000000
15000000
10000000
5000000
0
1970
1973
1976
1979
1982
1985
1988
1991
1994
1997
2000
2003
2006
2009
2012
2015
2018
2021
2024
2027
2030


STOCKHOLM/BROMMA
UTRIKES
INRIKES
SWEDAVIA
TRV
3500000
3000000
2500000
2000000
1500000
1000000
500000
0
1970
1973
1976
1979
1982
1985
1988
1991
1994
1997
2000
2003
2006
2009
2012
2015
2018
2021
2024
2027
2030


9000000
8000000
7000000
6000000
5000000
4000000
3000000
2000000
1000000
0
BROMMA
ARLANDA
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012


PROGNOSER FÖR INRIKESFLYG
MILJ ARDER PERSONKILOMETER
5000
4500
4000
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
UTFALL
TS 03/13
SWEDAVIA
TRV ÖVRE
TRV MITT
TRV NEDRE



Som det tredje diagrammet visar har det sammanlagda antalet inrikes passagerare på Arlanda och Bromma pendlat runt 7 miljoner under mer än 20 år, men ca 1,8 miljoner av dessa använder nu Bromma, som i stort sett inte hade någon reguljär inrikestrafik mellan 1983 då Linjeflyg flyttade till Arlanda och 1992 då inrikesflyget avreglerades.

Trafikverket hävdar i rapporten att flygtrafiken i Stockholmsregionen inte begränsas av flygplatskapaciteten. Antalet rörelser på Arlanda var år 2012 66 000 lägre än år 2000 och sedan dess har den tredje rullbanan tillkommit. Under senare år har Arlanda fått stora utbyggnader, förutom en tredje rullbana också järnväg, nya terminalutrymmen och nytt flygtrafikledningstorn.

På Bromma har däremot under lång tid inte gjorts några större investeringar, beroende på osäkerhet om flygplatsens framtid. Våren 2008 slöts emellertid ett avtal mellan staten genom Luftfartsverket (numera överlåtet till Swedavia) och Stockholms stad, vilket gäller till och med den 31 december 2038. Avtalet säger att verksamheten ska i huvudsak inriktas mot att ”stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara **dels** en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm, **dels** en flygplats för affärsflyget.” Flygplatsen sägs spela ”en viktig roll både för att ge extra kapacitet för den reguljära flygtrafiken mellan Stockholm och övriga landet framför allt under högtrafiktid och för att säkerställa att konkurrensen kan upprätthållas och utvecklas för inrikesflyget. Parterna är därför överens om att det är av väsentlig betydelse för såväl flygföretagen på Flygplatsen som för Staden att flygplatsen kan utvecklas med beaktande av miljöintressena.”

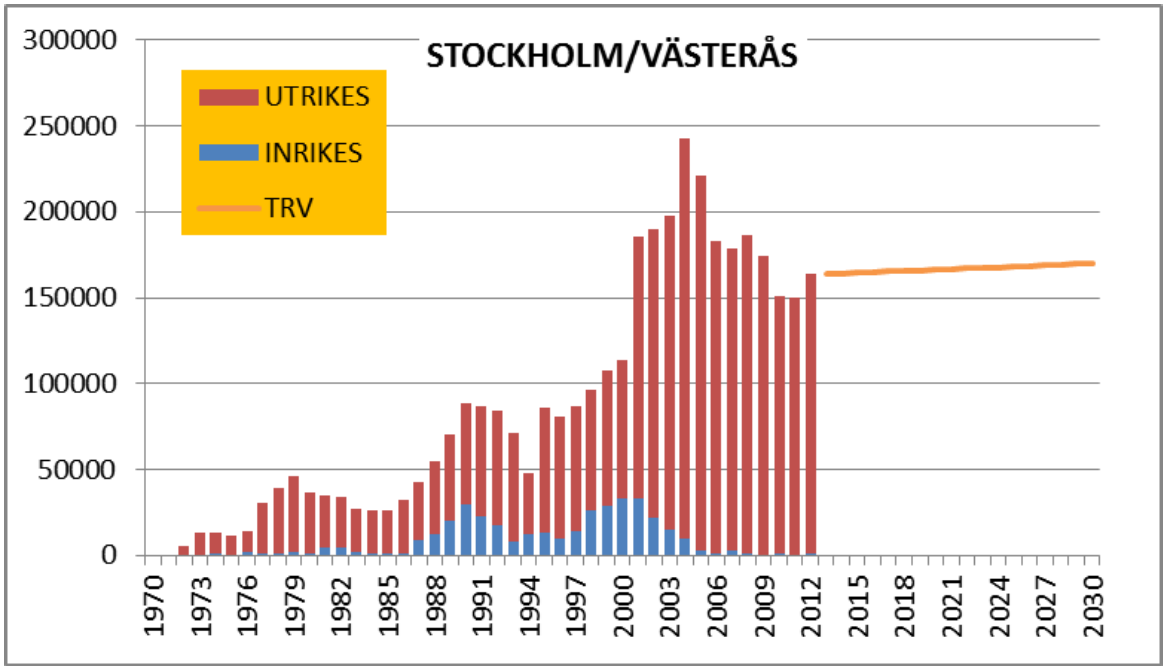
Avtalet ger staten möjlighet att säga upp avtalet i förtid om man skulle besluta lägga ner flygplatsen. Stockholms stad har däremot inte möjlighet att avbryta flygverksamheten så länge avtalstiden gäller.

Avsikten är nu att rusta upp Bromma för att bli en modern cityflygplats. Flygplatsen ska bland annat anpassas till en omklassning av Transportstyrelsens flygsäkerhetskrav som reglerar flygplatsverksamheten och som är en grundläggande förutsättning för flygplatsens tre huvuduppdrag: linjefart, statsflyg och affärsflyg. Bland de planer som finns är tillbyggnad av befintlig terminal, förändringar av taxibanor och uppställningsplatser för flygplanen, förbättrad kollektivtrafik till flygplatsen med anslutning till Tvärbanans kommande Kistagren, förbättrade cykel- och gångvägar samt investeringar för att minska markbuller.

När det gäller affärsflyget har investeringar för 80 miljoner kr genomförts för en ny anläggning, ”Östra rampen”. Anläggningen omfattar taxibanor, platta och uppställningsplatser. Nya vägar, inpassering och parkeringsplatser ingår också. Aktörer kommer att erbjudas arrenden för hangarer, service- och terminalbyggnader. Anläggningen ska också ge bättre möjligheter att erbjuda gästande affärsflyg service och tillfällig uppställning.

Västerås och Eskilstuna

Stockholm-Västerås flygplats ligger i anslutning till E18, 5 km öster om Västerås stad och 100 km från Stockholm. Den är godkänd, med kod 4C och är utpekat som riksintresse för att säkerställa flygplatskapaciteten i regionen. Flygplatsen kom till som militär flygflottilj 1931, under namnet F1 Västerås/Hässlö. Flottiljen lades ner 1983. Därefter köpte Västerås kommun området. Från 1976 har här funnits civilt reguljärflyg. Idag är Stockholm-Västerås en internationell flygplats som trafikeras främst av Ryanair, men även av charterflyg. På flygplatsen finns också flygskoleverksamhet, bland annat Scandinavian Aviation Academy. Flygplatsen har stor potential för fler flygrörelser. Allmänflyg finns i dag på flygplatsen och det finns gott om utrymme för ökad trafik. I Västerås finns också Johannisbergs flygplats, med asfalterad bana. Även här finns allmänflyg idag. Planer finns dock för att Johannisberg ska användas för bostadsbyggande.



Eskilstuna Flygplats ligger i anslutning till E20 i Kjula, mellan Eskilstuna och Strängnäs. Flygplatsen ligger 13 km öster om Eskilstuna centrum och ungefär 100 km från Stockholm. Den är godkänd, med kod 2C. Flygplatsen har god kapacitet för ökning av allmänflygverksamheten. Flygplatsen tillkom 1963 som militär flygplats, men den militära verksamheten upphörde 2005. Eskilstuna kommun äger numera flygplatsen. Den har inte reguljär linjetrafik och inte heller någon kontinuerlig chartertrafik. Flygplatsens huvudsakliga användning idag är taxiflyg, ambulansflyg, privatflyg och fraktcharter. Här finns även flygskoleverksamhet. Flygplatsen ligger inom Eskilstuna Logistikpark och har elektrifierad järnvägsanslutning direkt mot Svealandsbanan. Här finns därför en möjlig framtida potential för t.ex. flygfrakt. Allmänflygverksamhet finns på flygplatsen och det finns stora möjligheter att ta emot en ökning av allmänflyget.

Stockholm-Västerås och Eskilstuna är, tillsammans med Mellingeholm söder om Norrtälje (se nedan), flygplatser som i förra utredningsskedet sågs som möjliga alternativ till att bygga en ny flygplats för allmänflyg i Stockholms län. I den fortsatta utredningen har det emellertid blivit tydligt att det flyg som har stor betydelse för regionens näringsliv och påverkar förutsättningarna för utveckling och tillväxt i regionen kommer att rymmas på Bromma även i fortsättningen. Det lättare allmänflyg som inte kunnat vara kvar på Tullinge, Barkarby och Bromma har utan några beslut från offentliga organ flyttat till olika flygplatser i regionen eller upphört med verksamheten. Några större ytterligare ekonomiska tillskott till de båda

flygplatsernas ekonomi från allmän- och affärsflyget är därmed inte att vänta under överskådlig tid.

Såväl Stockholm-Västerås som Eskilstuna Flygplats går med underskott, vilket ger problem för respektive kommun som äger flygplatserna. Att behålla flygplatserna för framtiden har ett värde, eftersom nybyggen av flygplatser i framtiden skulle bli oerhört dyra. Frågan är dock hur en hård konkurrens om bl.a. lågprisflyget kan hanteras och hur uthålliga kommunerna bestämmer sig för att vara när det gäller att ta förluster, eller kan utveckla andra lokala förutsättningar som genererar värde. Ytterligare en mindre osäkerhetsfaktor är EU:s granskning av vad som är tillåtet när det gäller offentligt stöd till regionala flygplatser.

För Stockholm-Västerås gäller att eftersom flygplatsen är utpekad som riksintresse kan den inte bebyggas med bostäder även om flygverksamheten skulle läggas ned. Dock uppdateras förteckningen över riksintressen en gång per år och Trafikverket har för avsikt att göra en större översyn av utpekade riksintressen vart fjärde år.

Som framgår ovan saknar inte Arlanda och Bromma tillsammans tillräcklig kapacitet. Istället beror övriga flygplatsers attraktivitet på om man kan ha ett intressant erbjudande för bl.a. lågprisflyg och flygfrakt. Kostnadsbilden för flygbolagen behöver vara en annan än på de största och mest citynära flygplatserna. Principen för lågprisflyg är att flygbolag satsar på att konkurrera genom låga priser beroende på låga kostnader. En del i detta kan då vara att trafikera flygplatser med billigare landningsavgifter. Detta är emellertid en marknad som kan förändras snabbt, såväl när det gäller den allmänna marknadssituationen som enskilda flygbolags framtid och deras prioritering av flygplatser och rutter. Beslutet att öppna Uppsala-Ärna för civil flygtrafik kan förväntas skärpa konkurrensen om bl.a. lågprisflygbolagen betydligt.

Om endera av Stockholm-Västerås eller Eskilstuna flygplatser skulle försvinna i framtiden kan det förmodas att en stor del av det allmänflyg som då blev hemlöst skulle söka sig till den andra flygplatsen. Om båda flygplatserna skulle försvinna blir givetvis situationen svårare för allmänflyget, med förlängda marktransporter till tillgängliga flygplatser.

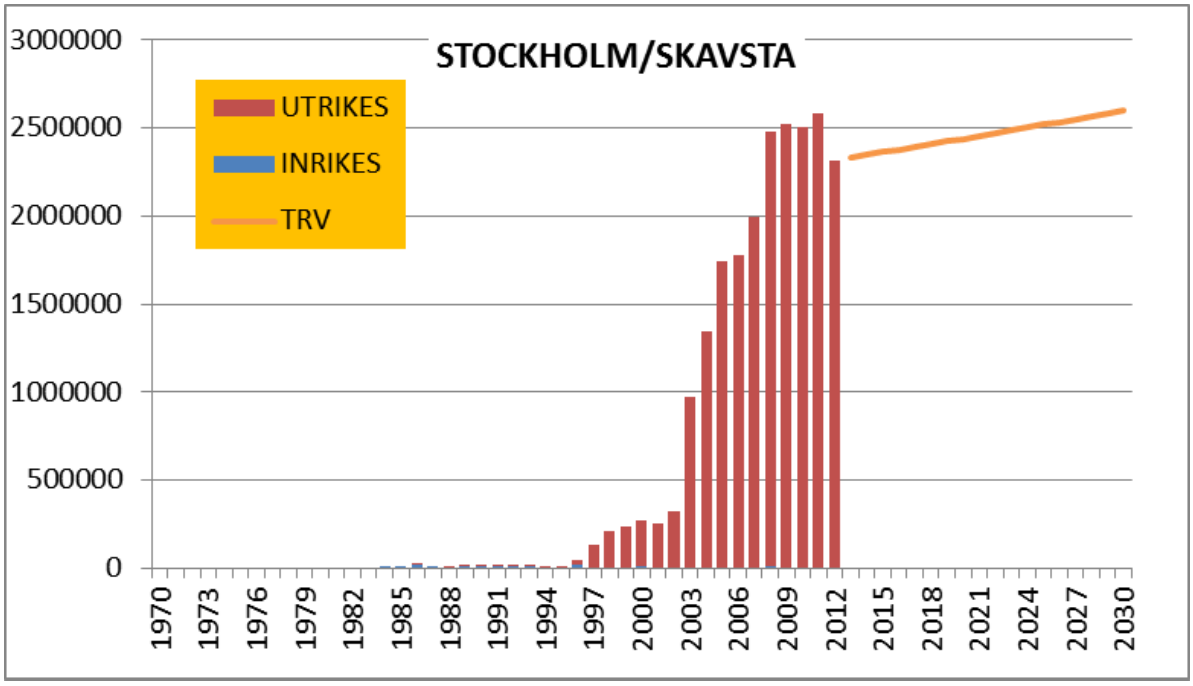
Övriga flygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet

Mellingeholms flygfält ligger i anslutning till E18, 3 km söder om Norrtälje centrum och 70 km från Stockholm. Fältet är en icke godkänd

flygplats med en 650 meter lång asfaltbana. Den ägs av Norrtälje kommun. En detaljplaneprocess som skulle möjliggöra förlängning av banan med 300 m pågår. Flygplatsen har idag allmänflyg. Roslagens Flygklubb har sin bas här och dessutom har SAS Flygklubb nyligen flyttat sin verksamhet hit från Bromma. På Mellingeholm finns också helikopterflyg, bl.a. Sjöfartsverkets helikopterverksamhet.

Stockholm/Gnesta (f.d. Vängsö) ligger 9 km nordväst om Gnesta, 75 km från Stockholm. Flygplatsen är ett gräsfält. Den ägs av Östra Sörmlands Flygklubb, som har ambition att utveckla den till en asfalterad, godkänd flygplats med 2B-status, ev. i kombination med företagspark m.m. Ny detaljplan för flygplatsen har antagits, men är överklagad. Flygplatsen har på senare tid fått tillskott på allmänflyg bl.a. genom att Barkarby Flygklubb nu har hangar och plan här.

Stockholm-Skavsta ligger i närheten av E4, 7 km nordväst om Nyköping och 106 km sydväst om Stockholm. Flygplatsen är godkänd, med kod 4E. Den byggdes som en militär flygplats 1941 och lades ner som sådan 1979. I mitten av 1980-talet och början av 1990-talet fanns linjetrafik i mindre omfattning. 1997 etablerade sig Ryanair. Trafiken steg snabbt till 2,5 miljoner passagerare 2008, vilket gör Stockholm-Skavsta till Sveriges tredje största flygplats i antal passagerare, något större än Bromma. Flygplatsen har redovisat underskott varje år från 1997 till 2012 då en mindre vinst redovisades. Den spanska huvudägaren sålde sommaren 2013 sin andel till ett amerikanskt företag. Nyköpings kommun äger 9,9 procent av aktierna. På flygplatsen finns idag allmänflyg och rent fysiskt finns stora möjligheter för en ökning. Antalet flygrörelser ligger långt under det tillstånd som finns.



Uppsala-Ärna flygplats, 7 km nordväst om Uppsala och 78 km från Stockholm, är en militär flygplats som nu har fått tillstånd av regeringen för civil flygtrafik. Från 1944 fanns här flygförbanden F16 och F20, vilka lades ner 2003 resp 2006. Fram till 1994 var Ärna också godkänd som civil trafikflygplats men någon reguljär trafik har aldrig funnits. Flygplatsen är ett riksintresse, med motivet att säkerställa framtida flygplatskapacitet för framtida utveckling av utrikestrafiken i Mälardalen. På flygplatsen finns två banor som kan utnyttjas för civil flygtrafik. Kapaciteten är således stor. Beroende av hur flygplatsen kommer att utvecklas skulle här eventuellt, vid sidan av flygplatsens andra uppgifter, kunna uppstå utrymme för allmänflyg. Allmänflyg i närheten av Uppsala finns idag på Sundbro flygfält, som är ett gräsfält nordväst om Ärna, 13 km från Uppsala.

Analys och slutsatser

Slutsatser i sammandrag

- Det allmänflyg som bäst bidrar till Stockholmsregionens attraktivitet och tillgänglighet, och därför motiverar ett offentligt engagemang, kommer att rymmas på Bromma även i fortsättningen sedan investeringar för 80 miljoner kr genomförts för en ny anläggning.

- Inga intressenter, vare sig offentliga eller privata, har signalerat att man är beredda att finansiera en ny flygplats. I projektet har bedömts att användning av skattemedel för finansiering av en flygplats enkom för det lättare allmänflyget inte kan få prioritet.

- Det är dessutom svårt att hitta en fysisk placering som får acceptans, och ingen kommun har hittills sett det möjligt att planlägga för en ny flygplats i något av de många lägen som har studerats.

- Lättare allmänflyg kommer därmed inte att kunna beredas utrymme på asfalterade flygplatser i den närhet till Stockholm som har gällt tidigare. De alternativ som finns för det allmänflyg som behöver asfalterade banor ligger på avstånd mellan 7 och 10 mil från Stockholm.

- Om allmänflygets intressenter i framtiden hittar fysisk placering och möjlig finansiering för en eller flera nya flygplatser i Stockholms närhet vore det mycket glädjande. Förhoppningsvis kan det utredningsmaterial som tagits fram i projektet bidra till detta.

Analys

Tillgången till flygplatser för allmänflyg i Stockholmsregionen har förändrats kraftigt. Under ett antal år kunde Tullinge och Barkarby – två gamla militärflygplatser – användas för civilt flyg. Båda dessa flygplatser har dock tagits i anspråk för bostadsbebyggelse. Utrymmet för allmänflyg på Bromma har också förändrats på grund av flygplatsens utveckling.

I projektet Allmänflygplats i Stockholmsregionen har därför genomförts ett utredningsarbete för att klarlägga förutsättningarna för allmänflygets tillgång till flygplatser. Denna rapport är en slutrapport för projektet.

Under de senaste tio åren har Stockholmsregionen genomgått stora förändringar, och är nu en av de regioner i Europa som urbaniseras snabbast. Befolkningsutvecklingen slår tidigare prognoser. Nettoökningen är nu ungefär dubbelt så stor som för ett tiotal år sedan och är för närvarande ca 35 000 personer per år.

Behoven för bostadsbyggande och näringslivsutveckling gör att konkurrensen om markanvändningen blir allt skarpare. Möjligheterna att finna markområden som samtidigt är avskilda och citynära, och som inte redan planeras för användning med hög prioritet, minskar allt mer.

Samtidigt ökar vikten av att behålla och utveckla regionens infrastruktur. Det gäller inte minst de trafikflygplatser som finns i regionen. Framför allt blir Arlandas och Brommas betydelse för regionens tillgänglighet och konkurrenskraft allt större.

Arlanda är navet i Stockholmsregionens internationella tillgänglighet, som är avgörande för att regionen kunna fortsätta att utvecklas som besöksmål och för att Stockholm ska vara attraktivt för internationellt inriktad företagsamhet, utbildning och forskning.

Bromma har utvecklat sin reguljära flygtrafik starkt under senare år och man planerar nu en upprustning till en modern cityflygplats. Bromma intar en särskild ställning när det gäller affärsflyg eftersom flygplatsen är belägen nära Stockholms centrum och det är korta, smidiga transportavstånd inom flygplatsen. Affärsflygets roll på Bromma betonas i avtalet mellan Stockholms stad och staten om Bromma flygplats.

Analys och slutsatser i rapporten bygger på att Bromma och Arlanda utvecklas i linje med aktuella planer. Om det skulle ske stora förändringar i förutsättningarna för dessa flygplatser så kan det få följdeffekter för övrig flygplatskapacitet i regionen och förändra slutsatserna i detta projekt.

Ansvaret för allmänflyget är inte en statlig angelägenhet. Inte heller kommuner eller landsting/regioner har något annat ansvar än vad man frivilligt påtar sig. Att upprätthålla förutsättningar för allmänflyg är således en öppen fråga för bedömning av privata och offentliga intressenter.

Den bedömning som har gjorts i detta projekt är att det allmänflyg som motiverar ett offentligt engagemang, är det affärsflyg som har stor betydelse för regionens näringsliv och påverkar förutsättningarna för utveckling och tillväxt i regionen. Sådant flyg kräver tillgång till en flygplats där det går att flyga tillförlitligt under hela året.

Det flyg som har stor betydelse för regionens näringsliv och påverkar förutsättningarna för utveckling och tillväxt i regionen kommer att rymmas på Bromma även i fortsättningen. Bromma intar en särskild ställning när det gäller affärsflyg eftersom flygplatsen är belägen nära Stockholms centrum och det är korta, smidiga transportavstånd inom flygplatsen. Affärsflygets roll på Bromma betonas i avtalet mellan Stockholms stad och staten om Bromma flygplats.

Avsikten är nu att rusta upp Bromma för att bli en modern cityflygplats. När det gäller affärsflyget har investeringar för 80 miljoner kr genomförts för en ny anläggning, ”Östra rampen”. Anläggningen omfattar taxibanor, platta och uppställningsplatser. Nya vägar, inpassering och parkeringsplatser ingår också. Aktörer kommer att erbjudas arrenden för hangarer, service- och terminalbyggnader. Anläggningen ska också ge bättre möjligheter att erbjuda gästande affärsflyg service och tillfällig uppställning.

Lättare allmänflyg kan däremot inte beredas plats på Bromma i samma utsträckning som tidigare. Sammantaget är det därför så, efter att tidigare Tullinge och Barkarby lagts ner till förmån för bostadsbyggande, att det allmänflyg som inte är tillväxtkritiskt affärsflyg eller annat samhällsviktigt flyg som statsflyg och ambulansflyg, inte kommer att kunna beredas utrymme på asfalterade flygplatser i den närhet till Stockholm som har gällt tidigare.

Parallellt med att denna utredning i tidigare skeden undersökt möjliga fysiska lägen och finansieringsmöjligheter för nya flygplatser har ett ambitiöst arbete gjorts av allmänflygets egna företrädare. Det gäller såväl genomgångar av alternativ för lokalisering av flygplatser som bedömningar av kostnader. Utredningen har bl.a. tagit del av material från Barkarby Flygklubb, Östra Sörmlands Flygklubb, Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) och AOPA Sweden.

Enligt flygklubbarnas bedömning är flygplatser med 900 meters längd och utan förutsättningar för instrumentflygning tillräckliga för större delen av det lättare allmänflyg som behöver asfalterad bana. Detta innebär mindre anspråk när det gäller markbehov och finansiering än som skulle ha behövts för en flygplats för affärsflygets behov. Något genombrott för frågan har dock inte nåtts.

Det finns två skäl för detta. Det ena är att inga intressenter, vare sig offentliga eller privata, signalerat att man är beredda att finansiera en ny flygplats. I projektet har bedömts att användning av skattemedel för

finansiering av en flygplats enkom för det lättare allmänflyget inte kan få prioritet.

Det andra skälet är att de kontakter som tagits i projektet visar att det är svårt att hitta en fysisk placering som får acceptans, och ingen kommun har hittills sett det möjligt att planlägga för en ny flygplats i något av de många lägen som har studerats. Var helst man försökt hitta mark för en ny flygplats finns hinder, som konflikter med omkringboendes intressen eller att markanvändningen konkurrerar med intresset av att bygga bostäder.

Om allmänflygets företrädare hittar fysisk placering och möjlig finansiering för en eller flera nya flygplatser i Stockholms närhet är det positivt. Förhoppningsvis kan det utredningsmaterial som tagits fram i projektet bidra till detta.

De alternativ som finns tills vidare, för det allmänflyg som behöver asfalterade banor, är dels befintliga flygplatser med tillräckliga förutsättningar, dels flygplatser med utvecklingspotential. De som finns tillgängliga ligger på avstånd mellan 7 och 10 mil från Stockholm.

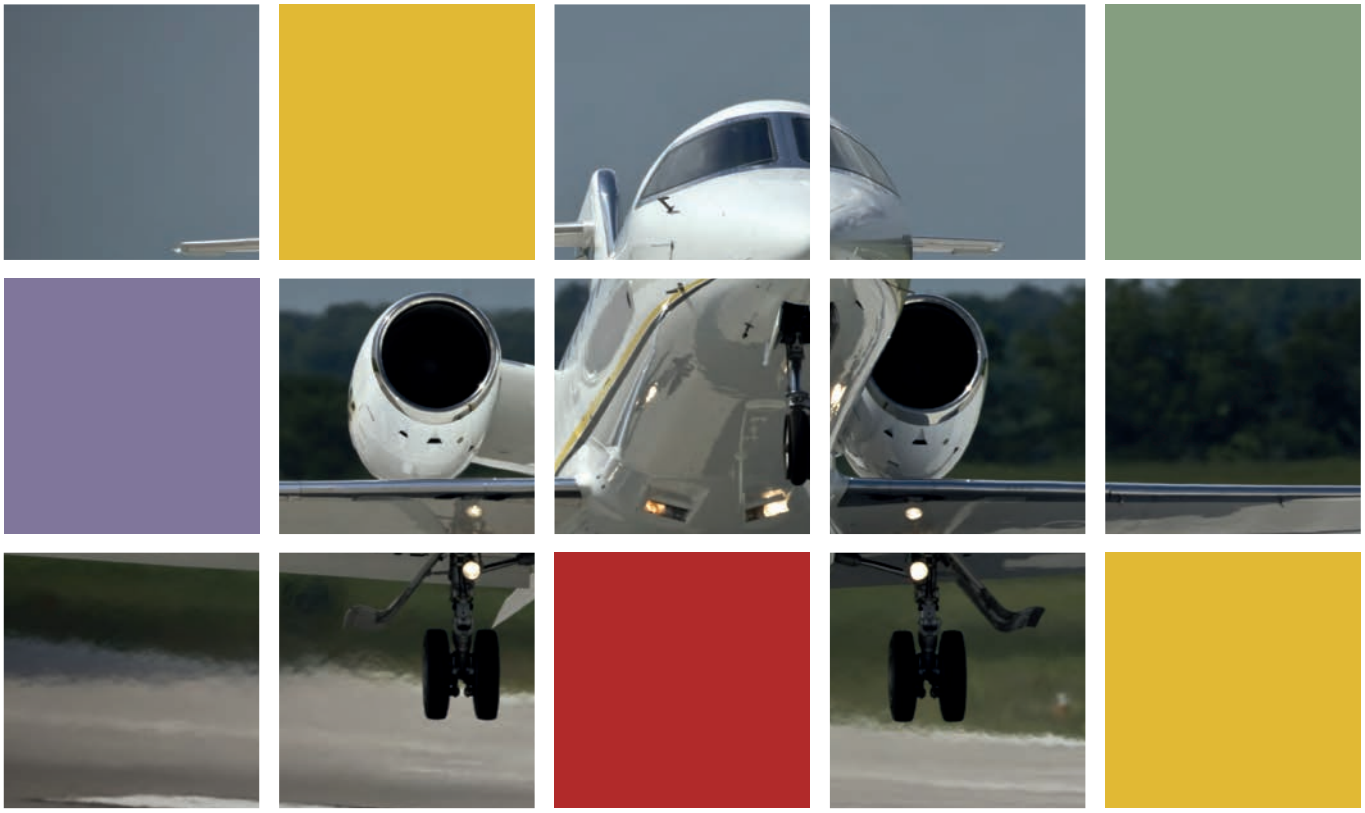
Sex flygplatser som har potential för det lättare allmänflyget har identifierats. Fyra av dem är ”godkända flygplatser” med långa rullbanor och förutsättningar för instrumentflygning. Dessa är Stockholm-Västerås, Eskilstuna, Stockholm-Skavsta och Uppsala-Ärna flygplatser. De två övriga är Mellingeholms flygfält i Norrtälje och Stockholm-Gnesta (f.d. Vängsö).

Förutsättningar för det lätta allmänflyget finns således på flera platser i regionen, dock inte på det av allmänflygets företrädare önskade avståndet från Stockholm. Utvecklingsmöjligheterna för Mellingeholm och Stockholm-Gnesta förutsätter att föreslagna detaljplaner godkänns, samt att finansiering går att ordna. Nämnas kan att Swedavia har övervägt att biträda etablering på en eller flera allmänflygplatser, i första hand genom att bidra till att uppställningsytor och liknande kan skapas.

Bilaga: Dokumentation från tidigare utredningsskeden

Följande material finns att ladda ner från hemsidan för Satsa II, som ingår i regionalfondsprogrammet för Stockholm för 2007-2013, området Tillgänglighet
www.tmr.sll.se/satsa/

- Intressentanalys och skiss till affärskoncept
- Översiktlig lokaliseringsstudie för ny allmänflygplats
- Översiktlig lokaliseringsstudie för ny allmänflygplats - kartbilaga
- Besluts-PM till KSL inför styrelsemöte 29 mars
- Luftrumsanalys av lokalisering av ny allmänflygplats i Stockholmsregionen
- Kostnadskalkyl för en allmänflygplats
- PM Allmänflygets samhällsekonomi
- Fördjupning om begränsningar och möjligheter med olika flygplatstyper
- Lägesrapport juni 2013



Kommunförbundet Stockholms Län
Postadress: Box 38145, 100 64 Stockholm | Besöksadress: Södermalmsallén 36.
E-post: info@ksl.se | **www.ksl.se**

KSL
Kommunförbundet
Stockholms Län

LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

Stockholms läns
landsting

En investering för framtiden
EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Eskilstuna
kommun

VÄSTERÅS STAD