

Stockholm Västerås Flygplats

Flygplatsens betydelse för Västerås och Mälardalenregionen utifrån ett samhällsekonomiskt och hållbart perspektiv.



**Västerås 2009-05-04
Gunnar Barkman
Håkan Wählstedt**

	Sidan
1. Sammanfattning	3
2. Olika aktörer berörs av Västerås Flygplats på olika sätt	6
3. Fakta Västerås Flygplats	7
• Karta	7
• Organisation	8
• Flygplatsfakta	9
• Säkerhet på flygplatsen	9
• Trafik	10
• Passagerarutveckling	11
• Fraktutveckling	11
• Trafikrörelser	12
• Fördelning trafikrörelse	13
• Övrig trafik	13
• Skolflyg och pilotutbildning	13
4. Regional infrastruktur	14
• Västerås Flygplats	14
• Arlanda	15
• Bromma	15
• Skavsta	15
5. Flygplatser, påverkan på regional utveckling	16
• Statens Flygplatsutredning	16
• Västerås Flygplats – en studie	17
• Tidiga flygplatsstudier	17
• Marknadsanalys Midlanda – Sundsvallsregionen	18
6. Ekonomi	19
7. Utveckling i Västerås	20
• Befolkningsunderlag	20
• Näringslivet i Västerås	20
• Sysselsättningen i Västerås	21
8. Flygets miljöpåverkan	21
• Klimat	22
• Buller	23
• Mark	26
9. En kalkyl för Västerås	26
• Beräkningsförutsättningar	27
• Intäkter	28
• Kostnader	29
10. Flygplatsens egen analys kring frågan om Flygplatsens framtid	29

1. Sammanfattning

Syftet med denna rapport är att, ur ett helhetsperspektiv, söka analysera behovet av att behålla StockholmVästerås Flygplats som en trafikflygplats för alla typer av flyg, såsom linjetrafik med tung linje- och chartertrafik, allmänflyg för bruksflyg såsom skol-, foto och rundflyg samt linjetaxiflyg och privatflyg, i kommunal regi.

Det finns olika sätt att bedöma effekterna för samhället av att behålla eller lägga ner en flygplats. I grund och botten handlar det emellertid om två steg, dels identifiera vilka aktörer som skulle påverkas av att det finns en flygplats, dels analysera vad en förändring av inriktning och omfattning medför. Det finns fem huvudgrupper av aktörer som vi bedömer har ett särskilt intresse för hur förutsättningarna för flygverksamheten vid Västerås Flygplats kommer att utvecklas:

- Resenärer som flyger till/från Västerås
- Turist-/besöksrelaterade näringar i Västerås
- Flygbolag som trafikerar relevanta linjer
- Västerås Flygplats inkl. alla operatörer som verkar på flygplatsen, t.ex. Scandinavian Aviation Academy
- Västerås Stad

Att analysera Västerås Flygplats betydelse för den regionala utvecklingen handlar således i stor utsträckning om att analysera dels hur efterfrågan på flygresor till och från Västerås kommer att utvecklas, dels huruvida denna efterfråga avser resor som genererar tillväxt i Västeråsregionen. Att analysen bör fokusera på flygefterfrågans utveckling blir ännu tydligare om vi ser till vilka möjligheter som olika aktörer har att påverka flygutbudet och flygtillgängligheten.

Statens gav Christina Rogestam i uppdrag att genomföra en översyn av det samlade svenska flygplatssystemet och där syftet var att lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser i Sverige. Uppdraget omfattade alla flygplatser som bedriver linjetrafik och är statliga, kommunala eller privata flygplatser. Den grundläggande utgångspunkten i utredningen är att skapa god tillgänglighet i enlighet med statens grundläggande transportpolitik. Mot bakgrund av detta har utredningen föreslagit att svenska flygplatser, med linjetrafik, delas in i tre kategorier, nationellt strategiska flygplatser, regionalt strategiska och övriga. Under begreppet övriga flygplatser har Borlänge, Norrköping och Västerås placerats. Utredningen föreslår att statens inte ersätter något underskott hos dessa flygplatser, i motsats till de övriga två kategorierna, vilka erhåller statligt underskottsstöd i olika grad. Ett viktigt kriterium, enligt utredningen, är att dessa övriga flygplatser ligger så nära Arlanda att man med bil eller annan kollektivtrafik kan resa till Arlanda på mindre än två timmar.

Enligt Inregia, som år 2006 redovisade en utredning kring Västerås Flygplats, kan flygplatsens betydelse för Västeråsregionen bäst illustreras genom att analysera hur efterfrågan på flygresandet till/från Västerås utvecklas. Finns det ingen efterfrågan finns det inget flygutbud och finns det inget flygutbud finns det inga förutsättningar för flygplatsen att bidra till regionens utveckling. Att utgå från flygefterfrågans utveckling är också naturligt, sett från vilka aktörer som kan påverka flygutbudet och flygtillgängligheten. Västerås Stad kan subventionera flygplatsen men inte tvinga flygbolagen att flyga. Även Västerås Flygplats har begränsade möjligheter att påverka utbudet. Genom att erbjuda bra service och konkurrenskraftiga avgifter m.m. kan flygplatsen delvis påverka trafiken, men det är i slutändan resenärernas efterfrågan som avgör. Flygbolagen flyger om det är lönsamt och det är lönsamt endast om det finns en tillräcklig efterfrågan. För Västerås Flygplats del har det visat sig att andelen affärsresor mer eller mindre helt försvunnit genom att affärsresenärerna till allra största del använder Arlanda.

Konsultföretaget Transek har genomfört fem studier i fem Norrländska kommuner och sammanfattar de redovisade utredningarna i en mening: *för att skapa en positiv regional utveckling, är en flygplats i regionen en tillgång, men är bara en av många viktiga tillväxtfaktorer.*

Flygplatsen omsatte 23 miljoner år 2008 och det redovisade underskottet var i samma omfattning. Investeringsbehov för perioden 2009 – 2013 bedöms till ca 30 Mkr och huvuddelen åtgår till omasfaltering av rull- och taxibanor. För närvarande finns inget som tyder på att lön-

samheten kommer att förbättras väsentligt. Generellt kan sägas att de flesta flygplatser av regional karaktär, inom EU, visar underskott i sin verksamhet utifrån ett företagsekonomiskt perspektiv, men om man bedömer flygplatsen utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv antar man att resultatet kan visa på en samhällsekonomisk lönsamhet. Särskilt gäller det flygplatser som saknar närhet till en större flygplats eller saknar alternativ resmöjligheter med kollektiva trafikmedel t.ex. bra järnvägs- eller bussförbindelser.

Naturvårdsverket konstaterar att flygets utsläpp, liksom hela transportsektorns, ökar påtagligt. Samtidigt står idag utsläppen av koldioxid från flyg utanför Kyoto-avtalet. Medan EU:s totala utsläpp minskade med 5,5 procent från 1990 till 2003 ökade utsläppen av växthusgaser från EU:s internationella luftfart med 73 procent. Den ökningen förväntas också fortsätta.

En ytterligare komplikation i sammanhanget är att flygets klimateffekt har fler orsaker än koldioxid. Flygets utsläpp av bland annat kväveoxider och dess kondensstrimmor har också betydande klimatpåverkan. Detta medför enligt International Panel on Climate Change, IPCC, att flygets totala klimatpåverkan är 2–4 gånger starkare än om vi enbart räknar med koldioxid.

I nu gällande översiktsplan för Västerås (Öp 52) finns ett område angivet runt Västerås Flygplats inom vilket staden är restriktiv i samband med planläggning och bygglovsprövning. I princip rådet nybyggnadsförbud inom området.

I samband med att översiktsplanen för Västerås tätort utarbetades, gjordes ett förslag till ny bullerzon, grundad på senare tids flygtrafik och tänkt utveckling av flygplatsen. Kommunfullmäktige beslutade 2006-02-02 att fastställa ny bullerzon kring Västerås Flygplats. Även flygskolans verksamhet utifrån ett bullerperspektiv har analyserats. Konsultföretaget WSP gör bedömningen att flygskolans verksamhet inte medför något hinder för bebyggelsen i Östra Västerås, Irsta och Gäddeholm. Dock bör man ta med i beräkningen att buller är en subjektiv upplevelse och detta kan innebära klagomål hos boende, såväl nuvarande som kommande boende inom dessa områden.

Företagsekonomiskt redovisar Västerås Flygplats underskott i verksamheten och att det troligen kommer att vara så för lång tid framöver. Dock har ett försök till en ekonomisk bedömning gjorts, utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv, där vi har utgått från att om flygplatsen *inte* läggs ner, kommer den årliga passagerartrafiken till/från de olika destinationerna att motsvara trafiken 2008, dvs. en fortsatt volym på ca.190 000 passagerare.

De antaganden vi gjort vad gäller all trafik, bygger på en marknadsundersökning som Mälardalens Högskola har gjort med syfte att kartlägga resandet från Västerås Flygplats. Från undersökningen framgår att av dem som flyger från Västerås är:

- 65 % svenskar
- 35 % andra nationaliteter

Av svenskarna är:

- 32 % bosatta i Stockholmsregionen
- 7 % bosatta i Västerås
- 90 % privatresenärer
- 10 % tjänsteresenärer

Eftersom 65 % av de totala resenärerna är svenskar innebär det att 5 % av resorna görs av personer bosatta i Västerås. Totalt görs ca.190 000 resor per år, vilket innebär att Västeråsborna gör totalt ca 9 500 enkelresor varje år. Av dessa resor bedöms ca 8 500 vara privatresor och ca 1 000 affärsresor.

Av andra nationaliteter som flyger till Västerås

- har 55 % Stockholmsregionen som slutdestination
- har 15 % Västerås som slutdestination
- är 70 % privatresenärer
- är 30 % tjänsteresenärer

Med en andel på 35 % gör andra nationaliteter således totalt ca 66 500 resor till och från Västerås Flygplats varje år. Av dessa har 15 % eller ca 10 000 Västerås som slutdestination.

Således gör andra nationaliteter ca 7 000 privatresor och ca 3 000 affärsresor till och från Västerås varje år.

Om Västerås Flygplats läggs ner antar vi att 80 % av resorna till Västerås kommer att försvinna. Att ca 20 % av resorna kan komma att finnas kvar beror på att en viss andel av besöken avser affärsresor eller privata besök där den/de som besöks är verksamma i Västerås, därav valet att resa till Västerås Flygplats. Vissa av dessa resor kommer att ställas in, en del kommer istället att göras med andra transportmedel eller med flyg till andra flygplatser (t.ex. Arlanda, Skavsta, Bromma m.fl.).

Årliga uteblivna intäkter från besökare till Västerås som uteblir vid en nedläggning:

5 600 privatresor á 4 000 kr	= ca.22,4 Mkr
2 400 affärsresor á 4 500 kr	= ca.10.8 Mkr
Summa	= ca.33,2 Mkr

Under de antaganden som vi utgått från skulle intäkterna från utländska resenärer i Västerås minska med drygt 33 miljoner kronor per år. Detta med utgångspunkt i att 8 000 besök till Västerås ”ställs in” per år. Som tidigare nämnts är de uteslutna intäkterna däremot inget mått på nettoförlusten för turistnäringen, eftersom även kostnaderna för verksamheterna minskar till följd av en minskad turistsättning.

2. Olika aktörer berörs av Västerås Flygplats på olika sätt

Det finns olika sätt att bedöma effekterna för samhället av att behålla eller lägga ner en flygplats. Flera tänkbara upplägg är möjliga, med olika metoder vilka ger olika innehåll. I grund och botten handlar det emellertid om två steg, dels identifiera vilka aktörer som skulle påverkas av att det finns en flygplats, dels analysera vad en förändring av inriktning och omfattning medför.

Eftersom olika aktörer har olika mål, kan en viss förändring vara positiv för en viss grupp av aktörer men negativ för en annan. När konsekvenserna av att en flygplats analyseras är det således viktigt att tydliggöra vilka aktörer som ska beaktas och vilken ”målbild” som dessa aktörer har.

Det finns fem huvudgrupper av aktörer som vi bedömer har ett särskilt intresse för hur förutsättningarna för flygverksamheten vid Västerås Flygplats kommer att utvecklas:

- Resenärer som flyger till/från Västerås
- Turist-/besöksrelaterade näringar i Västerås
- Flygbolag som trafikerar relevanta linjer
- Västerås Flygplats inkl. alla operatörer som verkar på flygplatsen, t.ex. Scandinavian Aviation Academy
- Västerås Stad

När det gäller Västerås Stads intresse för flygplatsen är det en grundläggande utgångspunkt att flygverksamheten på ett eller annat sätt ska bidra till regionens utveckling. Västerås Stad vill kunna erbjuda de boende och företagen i Västerås såväl som turister och företag i andra regioner en god tillgänglighet till/från staden. Från stadens perspektiv är det därför angeläget att veta dels vilka samband som finns mellan god flygtillgänglighet och regional utveckling, dels vilken roll som Västerås Flygplats har för att skapa sådan tillgänglighet.

Västerås Flygplats är en annan aktör som av självklara skäl har ett stort intresse av att veta hur förutsättningarna för flygverksamheten på flygplatsen kommer att utvecklas. Flygplatsens intresse är delvis annorlunda än stadens. Flygplatsen är i första hand intresserad av att veta hur efterfrågan på flygresor till/från flygplatsen kommer att utvecklas, medan Västerås Stad i första hand är intresserad av hur det totala resandet till och från Västerås kommer att utvecklas. Dessa intressen kan sammanfalla men behöver inte alltid göra det. Londontrafiken med Ryanair har t.ex. blivit väldigt viktig för Västerås Flygplats medan betydelsen för Västerås Stad är mindre eftersom en stor andel av resenärerna inte har Västerås som slutdestination.

Flygplatsens betydelse för Västeråsregionen, inom segmentet affärsresor, illustreras väldigt tydligt av vilken efterfrågan som finns på att flyga till/från Västerås. Finns det ingen efterfrågan finns det inget flygutbud och finns det inget flygutbud finns det inga förutsättningar för flygplatsen att bidra till regionens utveckling. Med en stor flygefterfrågan är däremot situationen omvänd. Med stor efterfråga finns goda möjligheter till ett utökat flygutbud och bättre förutsättningar till vinster för såväl flygbolagen som flygplatsen. Är efterfrågan stor kan flygplatsen och flygtillgängligheten få en mer avgörande roll för regionen.

Att analysera Västerås Flygplats betydelse för den regionala utvecklingen handlar således i stor utsträckning om att analysera dels hur efterfrågan på flygresor till och från Västerås kommer att utvecklas, dels huruvida denna efterfråga avser resor som genererar tillväxt i Västeråsregionen. Att analysen bör fokusera på flygefterfrågans utveckling blir ännu tydligare om vi ser till vilka möjligheter som olika aktörer har att påverka flygutbudet och flygtillgängligheten.

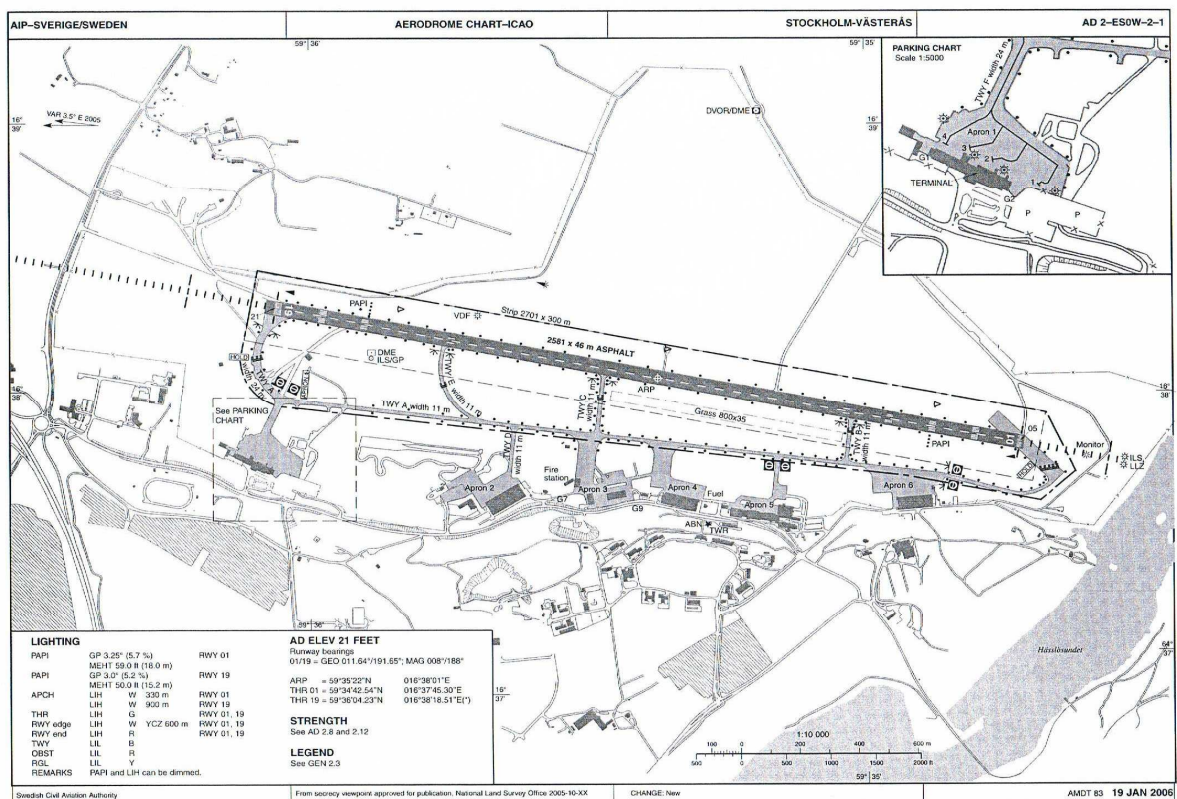
Möjligheten för Västerås Staden att påverka flygutbudet är begränsad. Staden kan subventionera flygplatsen och påverka infrastrukturen men inte tvinga flygbolagen att flyga till Västerås. Flygbolagen flyger om det är lönsamt. För att det ska vara lönsamt krävs en reell efterfrågan. Efterfrågan är alltså avgörande.

Västerås Flygplats har begränsade möjligheter att direkt påverka utbudet. Flygplatsen är i första hand en *infrastrukturtillhandahållare*, på samma sätt som exempelvis Vägverket och Banverket tillhandahåller väg- och järnvägsinfrastruktur men har begränsade möjligheter att påverka trafiken. Genom att erbjuda bra service och konkurrenskraftiga avgifter m.m. kan flygplatsen delvis

påverka trafiken, men det är i slutändan resenärernas efterfrågan som i huvudsak avgör om flygplatsen har en fungerade trafik eller inte.

Flyg efterfrågan utgörs av personer som reser antingen *till* Västerås på sin utresa eller *från* Västerås på sin utresa. Flygtillgänglighetens betydelse för regionen kan bero på i vilken riktning utresan går, t.ex. om det är Västeråsbor som reser ut från regionen eller personer utanför regionen som besöker Västerås. Betydelsen kan också bero på om det rör sig om privata resor eller tjänsteresor. Syftet med en privat resa kan t.ex. vara turism, transport till studieort eller besök av familj och vänner. För tjänsteresorna kan syftet vara att medverka i konferenser, seminarier, nätverk eller andra samarbetsformer. Den totala efterfrågan beror dessutom på faktorer såsom hushållens inkomster, företagets resultat, kostnaderna för att resa med olika färdmedel, miljöhänsyn m.m. När en resa ska genomföras är det i resenärens intresse att i första hand få en god, säker, billig och snabb tillgänglighet. Man vill alltså kunna ta sig från en plats till en annan så snabbt och säkert som möjligt och utan att det ska kosta för mycket. Från resenärens synvinkel finns det därmed konkurrens mellan transportslagen. Hur konkurrensen ser ut kan variera mellan olika resor, t.ex. beroende på resans längd, syftet med resan, resenärens inkomst och prisdifferensen mellan transportslagen. När det gäller flygresor *till* Västerås kan alternativet vara att antingen resa till Västerås med ett annat transportmedel eller att flyga till andra destinationer än Västerås. När det gäller flygresor *från* Västerås kan alternativet återigen vara att resa med annat transportmedel eller att flyga från en annan flygplats. I det sistnämnda fallet är framförallt Arlanda och Skavsta konkurrenskraftiga alternativ.

3. Fakta Västerås Flygplats AB



Bolagets affärsidé:

"VI SKA PÅ ETT LÖNSAMT SÄTT DRIVA OCH UTVECKLA VÄSTERÅS FLYGPLATS, SÅ ATT VI SKAPAR GODA MÖJLIGHETER FÖR FLYGOPERATÖRER ATT ATTRAHERA OLIKA KATEGORIER AV RESENÄRER INOM ETT VIDSTRÄCKT UPPTAGNINGSMRÅDE"

Västerås Flygplats AB bildades år 2000. Tidigare var Flygplatsen en förvaltning under Västerås Stads Gatukontor. Aktiebolaget ägdes fram till 2006-12-31 av Västerås Stad till 60 % och Luftfartsverkets dotterbolag LFV Holding AB till 40 %. Från och med 2007 ägs Västerås

Flygplats AB till 100 % av Västerås Stad, genom företaget Västerås Strategiska Fastigheter med dotterföretaget Västerås Flygfastigheter.

Verksamheten på flygplatsen regleras av ett antal lagar och förordningar, där de viktigaste är aktiebolagslagen, ägardirektiv från Västerås Stad, miljö-balken, luftfartslagen, lagen om skydd mot olyckor och bestämmelser för civil luftfart (BCL).

Ledningen för flygplatsen består av:

Flygplatschef / VD: Finansiering, firmatecknare, marknad, personal, drift, arbetsmiljö, arbetsrätt, miljöansvar.

Chef flygplatsservice: Ramptjänst, fälttjänst, räddningstjänst.

Chef passagerarservice: Expeditionstjänst, biljetthantering, tax-free, säkerhetskontroll, restaurang/catering, lokalvård.

Säkerhetsansvarig Förebyggande säkerhet, utbildningar, beredskapsfrågor.

För närvarande har flygplatsen har ca. 53 årsarbetare fördelat på ca. 65 anställda. Utöver detta finns ett antal timanställda. Könsfördelningen är ungefär hälften kvinnor och hälften män. För ledningen är förhållandet 66% kvinnor och 33% män.

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

Fakturerings 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

Att flygplatsen utför alla ovanstående uppgifter i egen regi är ganska ovanligt. På de flesta flygplatser i Sverige utförs delar av uppgifterna av entreprenörer eller flygbolag.

Verksamheter som flygplatsen köper:

- Reparationer och underhåll av inflygningshjälpmedel och övrig flygplatselektronik. Avtal med Swedia Networks, RMS. 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

- Flygplatsbolaget är hyresgäst i terminal och driftbyggnader samt arrenderar den mark som utgör rullbana, taxibanor och vissa uppställningsplattor.

Bansystem:

I och med byte av flygplatsljusanläggning som gjordes 2004 – 2005 har flygplatsens rullbana förlängts och är nu 2581 lång och 46 meter bred, asfalt på betong. Den benämns bana 01 – 19. (Betyder att rullbanan ligger i kompassriktning 010 respektive 190 grader, nästan nord – sydlig).

Taxibanorna A, B och E, har en bredd på 11 meter. Bana C en bredd på 13 meter och bana F en bredd på 24 meter. Asfalt på betong.

Uppställningsplattan rymmer tre stora jetflygplan (ca. 200 passagerare) och ett litet turboprop (34 passagerare), eller två stora och tre små, eller ett stort och fem små. Plattan är belagd med asfalt.

Instrumentlandningssystem på bana 19 medger landningar vid nedsatt sikt, dock att bana 01 har en fastställd instrumentinflygningsprocedur, om än med något högre vädervärden.

Terminal:

- Om och tillbyggd, invigd sommaren 2001.
- Terminalen är dimensionerad att samtidigt rymma ca. 250 avgående och 250 ankommande passagerare, och för ca. 500 000 årspassagerare totalt.
- I avgångshallen finns biljettkontor, information, incheckningsdiskar och en cafeteria med varm mat och alkoholrättigheter. På andra våningen finns en invändig åskådarterrass.
- I anslutning till gate 2 – 5 finns en bar och flygplatsens taxfreebutik. På andra våningen finns dataarbetsplatser och trådlöst bredband.
- I utrikes ankomsthall finns passkontroll och tull.
- I anslutning till terminalen finns såväl en normalparkering som en långtidsparkering

Säkerhet på flygplatsen

Begrepp och regelverk:

Säkerhetsbegreppen för en flygplats är i huvudsak tre.

1. Flygsäkerhet (eng. Safety).

Det innebär att flygplatsens funktion inte ska förorsaka några flygsäkerhetsrelaterade olyckor eller incidenter. Flygsäkerhetsarbetet är av dels förebyggande och dels av operativ karaktär. Flygsäkerhetsarbetet för flygplatsdrift regleras i regelverket BCL-F (Bestämmelser för Civil Luftfart – Flygplatsdrift).

Myndigheten Transportstyrelsen svarar för framtagande av detta nationella regelverk, i enlighet med de internationella regelverk som ICAO (International Civil Aviation Organization) och ECAC (European Civil Aviation Conference) har utfärdat, och som Sverige förbundit sig att efterleva.

2. Skydd mot brottsliga handlingar mot den civila luftfarten, luftfartsskydd (eng. Security).

På alla svenska trafikflygplatser har respektive flygplats ansvar för den operativa driften av säkerhetskontrollen, under polismans ledning. I vissa fall har entreprenör anlitats. För Flygplatsens del svara dessa själva för den operativa driften. Flygplatsen får ersättning för kostnaderna för den operativa driften av säkerhetskontrollen från ett i Sverige gemensamt avgiftssystem (GAS) där en avgift per avresande passagerare tas ut via biljettpriiset.

Flygplatsen ansvarar också för det förebyggande säkerhetsarbetet. Detta säkerhetsarbete regleras i regelverket BCL-SEC (Bestämmelser för Civil Luftfart – Security). Myndigheten Luftfartsstyrelsen svarar för framtagande av detta nationella regelverk, i enlighet med de internationella regelverk som beskrivs under punkt 1. Framtagandet sker även i samverkan med Rikspolisstyrelsen. Flygplatsen ansvarar för att regelverket efterlevs, och att ett Lokalt Securityprogram finns. Detta ska godkännas av Luftfartsstyrelsen.

3. Säkerhetsskydd.

Med detta avses skydd av de totalförsvarsuppgifter en flygplats kan ha och en dialog med försvaret sker tid efter annan, dock att konkreta förhandlingar inte pågår för närvarande. Detta berörs här ej vidare.

Förebyggande securityarbete i praktiken:

De svenska flygplatser som har reguljär linjefart ska vara securityklassade. Det innebär att flygplatserna ska leva upp till de krav som regelverken under punkt 2 ovan ställer. Dessa krav är lika för alla flygplatser, regelverken gör ingen skillnad på stor eller liten flygplats. Västerås Flygplats är en så kallad godkänd securityklassad flygplats.

Luftfartsstyrelsen kan vid särskilda händelser och i samråd med Rikspolisstyrelsen utfärda så kallade securitydirektiv, som innehåller åtgärder utöver de som regelverken beskriver. Sådana har utfärdats ett antal gånger sedan terrordåden i USA den 11/9 2001. Direktiven kan ibland vara sekretessbelagda enligt 5 kap. 2§ i sekretesslagen.

Transportstyrelsen genomför med några års mellanrum tillsyn på flygplatserna för att följa upp det förebyggande securityarbetet. En sådan tillsyn genomfördes på Västerås Flygplats 2005 01 19, och en ny kommer att genomföras hösten 2009.

Västerås flygplats är ett civilt skyddsobjekt enligt lagen om skydd för samhällsviktiga anläggningar. Flygplatsen har inpasseringsskydd med antingen kortläsare eller lås, staket och grindar för att förhindra att obehöriga tar sig in på flygplatsområdet. Skyltning informerar allmänheten om tillträdesförbudet.

All personal som arbetar på flygplatsen inom säkerhetsklassade områden är registerkontrollerade och har intern säkerhetsutbildning.

Flygplatsen har en så kallad Lokal Säkerhetskommitté, som har två protokollförda möten per år. Den består av flygplatsens säkerhetsansvarige, lokal polis, trafikerande flygbolag samt övriga med anknytning till securityfrågor. Kommittén hanterar flygplatsens förebyggande securityarbete.

Västerås Flygplats är godkänd av Luftfartsstyrelsen och uppfyller kraven i det nationella regelverk som gäller från och med den 20/7 2003.

Trafik

Lågkostnadsflyg sommaren 2009

Destination	Antal avgångar	Bolag	Flygplanstyp
London	7 per vecka	Ryanair	Boeing 737-800
Poznan	2 per vecka	Wizzair	Airbus 320
Düsseldorf	3 per vecka	Ryanair	Boeing 737-800
Barcelona	2 per vecka	Ryanair	Boeing 737-800

Charter sommaren 2009

Turkiet	20 avgångar	Detur	Airbus 320
Rodhos	8 avgångar	Apollo	Boeing 737-800

Frakt

Liege	5 avgångar/vecka	TNT	Boeing 737/757
Riga	5 avgångar/vecka	TNT	SAAB 340
Tyskland	4 ankomster/vecka	Time Matters	SAAB 340

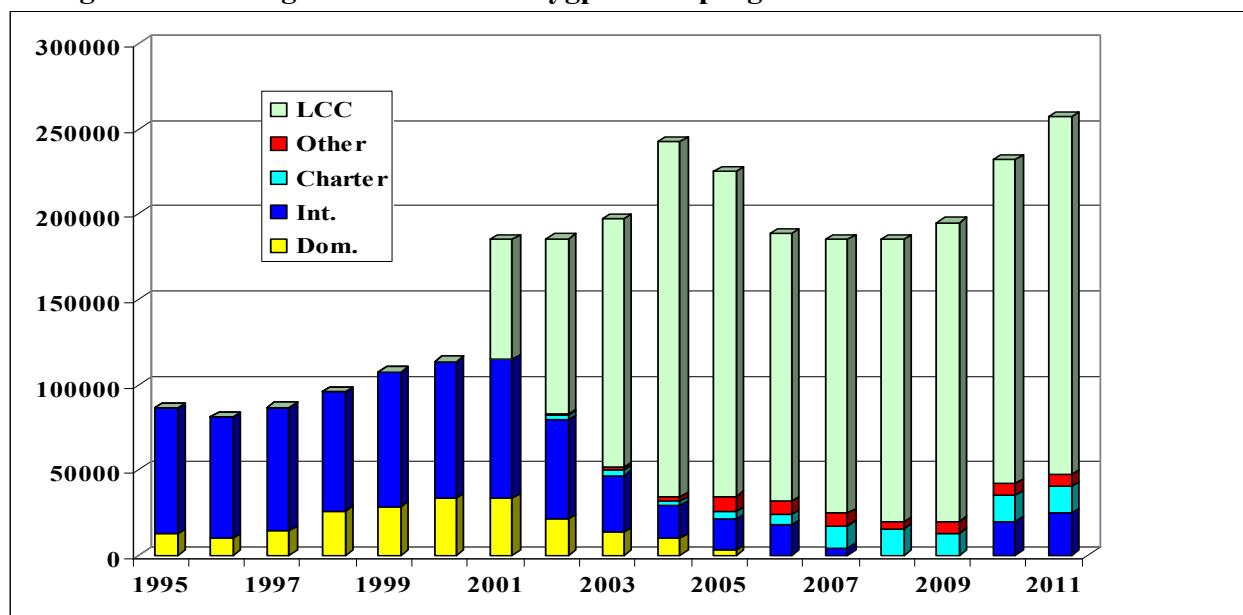
Frakt

Fraktbolaget Time Matters (Lufthansa) etablerade sommaren 2007 en fraktlinje från Tyskland till Västerås Flygplats.

Fraktbolaget TNT förändrade sin logistik i augusti 2008 genom att bolaget flyttade sina flygningar från Arlanda och Örebro till Västerås Flygplats och etablerade ett flygnav med trafik till Liege och Riga. Enligt TNT fanns tre viktiga anledningar:

- rent logistiska, genom snabbare hämtning och leverans av gods inom upptagningsområdet
- miljö, genom att spara körda mil vid hämtning och leverans av gods
- ekonomiska, genom samordning av flygningar från en flygplats

Passagerarutveckling 1995 – 2008 och flygplatsens prognos för 2009-2011



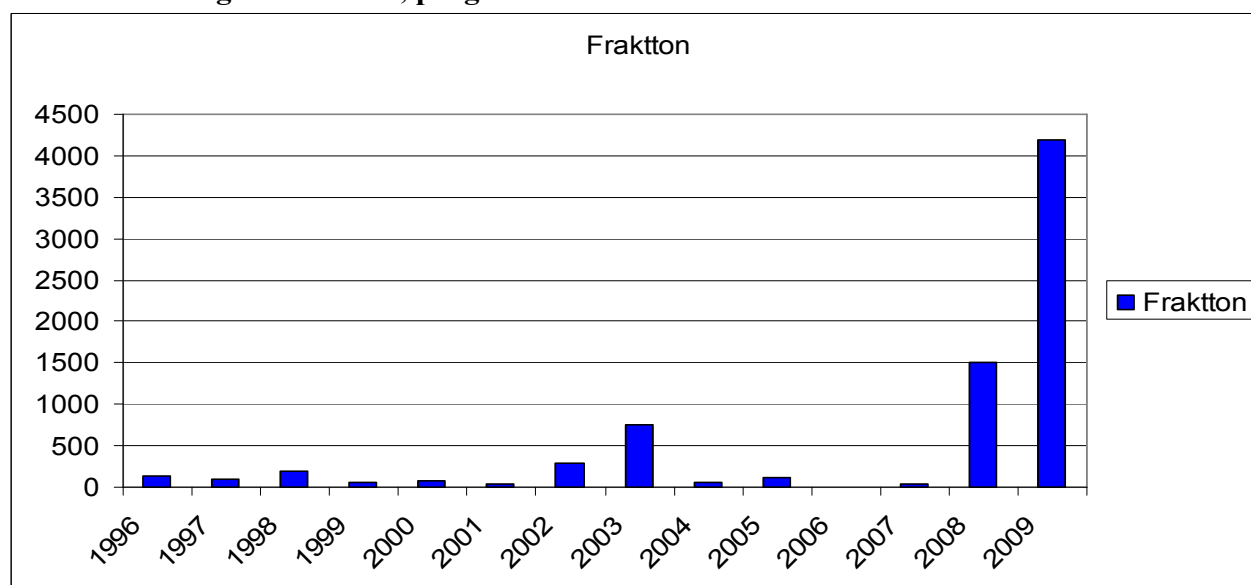
LCC = Low Cost Carrier = Lågkostnadsflyg

Jämförelse med några andra flygplatser år 2007, antal passagerare:

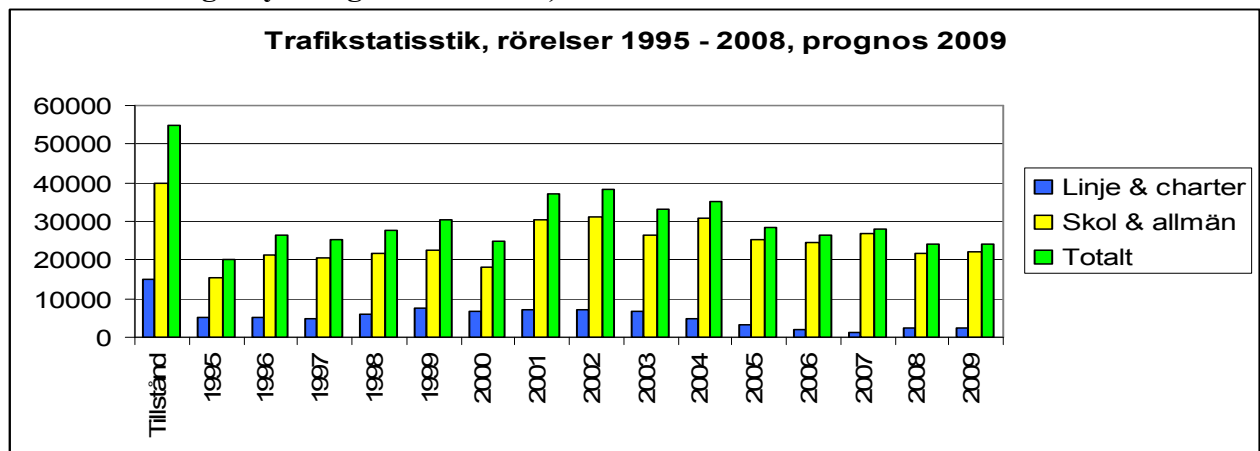
Arlanda	18 107 181	Karlstad	118 762
Skavsta	2 479 646	Örebro	69 950
Bromma	1 852 815	Arvidsjaur	57 381
Skellefteå	241 847	Borlänge	36 620
Västerås	186 612	Hagfors	2 744

Mer statistik finns att hämta på Transportstyrelsens hemsida: www.transportstyrelsen.se

Fraktutveckling 1996 – 2008, prognos 2009



Trafikutveckling 1995 – 2008, prognos 2009. Antal flygplansrörelser (en start är en rörelse och en landning är ytterligare en rörelse).



Jämförelse med några andra flygplatser, antal rörelser år 2008

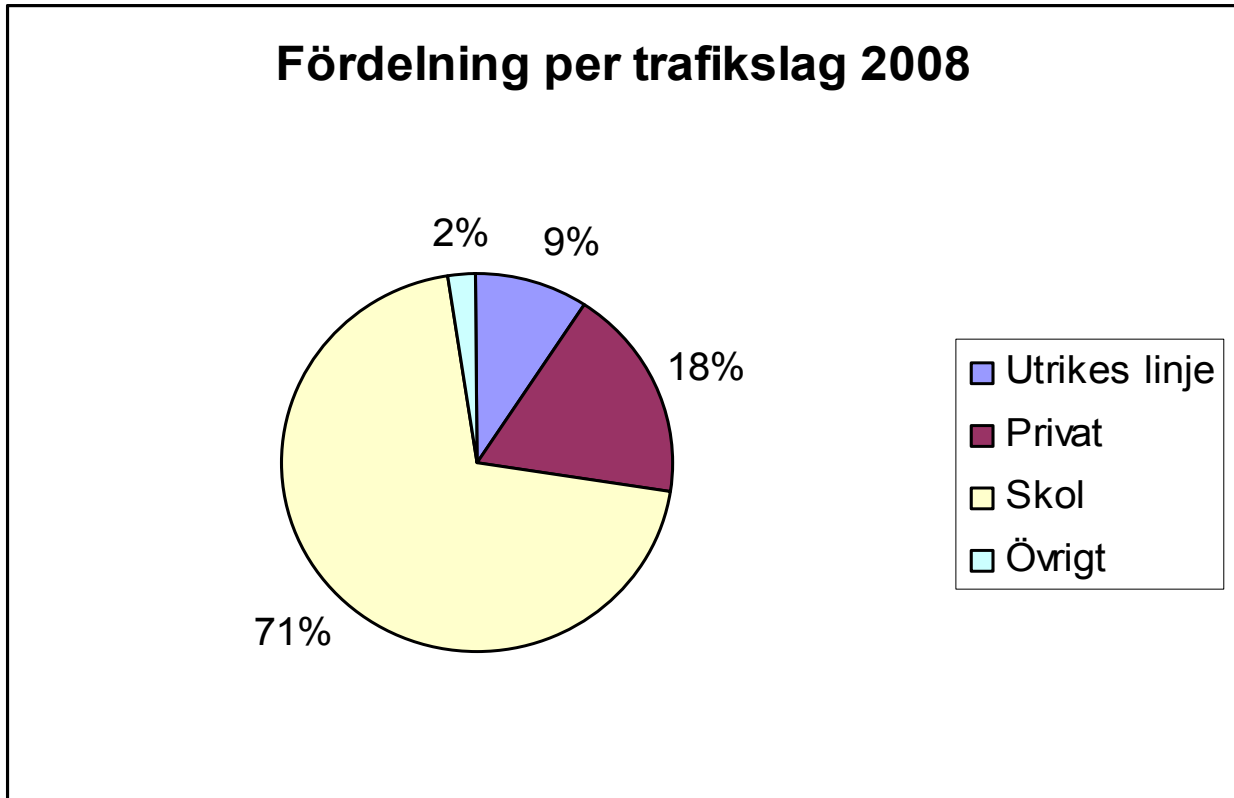
Arlanda	222 922	Örebro	8 916
Bromma	62 894	Karlstad	10 498
Skavsta	34 542	Borlänge	9 798
Västerås	23 946	Skellefteå	6 678
Arvidsjaur	11 130	Hagfors	758

Mer statistik finns att hämta på Transportstyrelsens hemsida: www.transportstyrelsen.se

Position bland övriga svenska flygplatser (2008)

Antal passagerare	16:e plats av 42 flygplatser med reguljär trafik
Antal fraktton	5:e plats
Antal flygplansrörelser	7:e plats
Antal utbildade flygelever	1:a plats

Fördelning av rörelser per trafikslag 2008



Övrig trafik:

- Försvarsmakten, trupprotationer internationella uppdrag.
Genom avtal med försvarsmakten sker in- och utflygningar av militär personal till internationella uppdrag. Transporterna sker med viss oregelbundenhet, men förekommer relativt frekvent för närvarande med ca en flygning per vecka.
- Ambulansflyg och polisflyg
Ambulansflygverksamhet förekommer relativt frekvent (ej helikoptrar) och detsamma gäller för polishelikoptrar.
- Taxiflyg
Taxiflyg sker med såväl konventionella jetmaskiner, t.ex. företaget QuickNet Air, som helikoptertaxi, t.ex. Helikopter Assistans
- Bruksflyg av olika kategorier.
- Privatflyg
Visst privatflyg sker genom t.ex. Hästens Sängar vilket disponerar såväl helikopter som en mindre jetmaskin. Till denna grupp hänförs verksamhet som sker inom ramen för Västerås Flygande Museum, Hässlö Flygförening m.fl.

Skolflyg och pilotutbildning

Hässlögymnasiet har riksintag för gymnasiet och utbildar flygmekaniker, flygtekniker och trafikpiloter genom ett samarbete med Scandinavian Aviation Academy, SAA, (se nedan). SAA är den största flygskolan i Skandinavien och ligger även bland de tio största i Europa. Skolan är internationellt certifierad och förser Sverige och EU med trafikpiloter. Flygskolan har ett samarbete med Ryanair, SAS m.fl. Skolflyget står för ca 75 % av flygrörelserna.

Flygplatsbolagets kostnader för skolflyget uppgår till ca 4 Mkr per år. (Uppgift från Västerås Flygplats).

Scandinavian Aviation Academy

Bromma Flygskola grundades 1963 på Bromma Flygplats i Stockholm. Flygskolan bytte namn till Scandinavian Aviation Academy 1999 och under senare år har pilotskolan vuxit med ytterligare skolverksamhet/utbildning i Arvidsjaur och San Diego, USA.

SAA är numera den största flygutbildaren i norra Europa och utbildar f.n. ca.400 piloter varje år, varav ca.150 i Västerås. SAA har under åren från 2003 utbildat mer än 500 piloter för Ryanair.

Scandinavian Aviation Academy (SAA) utbildar piloter på alla nivåer; allt från ab-initio (fullständig utbildning från A-Ö) program till typinflygningar på specifika flygplanstyper.

Professional Pilot Program är en integrerad flygutbildning som innefattar alla steg som behövs för att ta anställning på ett flygbolag. Denna utbildning är i huvudsak koncentrerad till San Diego, USA, bl.a. på grund av fördelaktigt kostnadsläge.

Utöver detta erbjuder Scandinavian Aviation Academy delar av kursen, eller moduler, i mindre program. Främst för de som redan har viss flygerfarenhet och vill fortsätta bygga på sina behörigheter.

Via ett dotterföretag, Scandinavian AirTech, tillhandahålls tjänster för underhåll, service, reservdelar m.m. till många typer av mindre flygplan samt helikoptrar. Bolaget är dessutom generalagent för det välkända flygplanet Cessna.

Tillståndsgivningen till denna typ av utbildning kommer fr.o.m. 1 juli 2009 att ligga hos Myndigheten för Yrkehögskolor vad gäller gymnasie- och påbyggnadsutbildning. SAA, i samverkan med Västerås Flygplats och Västerås Stad, ansöker om tillstånd för fortsatt utbildning inom området, men då myndigheten f.n. är under uppbyggnad kan inga besked erhållas. Troligen kommer myndigheten att fatta beslut under hösten 2009.

I princip finns två flygutbildningsföretag i Sverige där SAA är den största och en utbildning på Ljungbyhed, Klippans kommun i samverkan med Universitet i Lund. Dessa utbildar ca 10 – 20 elever per år att jämföras med SAA som utbildar ca 250 elever i Sverige samt ca 100 i San Diego, USA.

4. Regionala infrastrukturfrågor som kan påverka Västerås Flygplats samt angränsande flygplatser i Stockholm-Mälarenregionen

Alla flygplatser är påverkade av infrastruktursituationen till/från respektive flygplats. Nedan finns en genomgång av väg- och järnvägsförbindelser som har betydelse för Västerås Flygplats samt övriga närliggande flygplatser i regionen.

Västerås Flygplats

Vägförbindelser

För Västerås Flygplats är E 18 av stor betydelse. För relativt kort tid sedan har E 18 uppgraderas till motorväg för delen Västerås – Eskilstunaavfarten, väster om Västerås.

För delen öster om Västerås finns inget beslut att bygga ut E 18 till motorväg, för delen Västerås – länsgräns Uppsala län. Dock pågår en förhandling mellan Västerås Stad och Vägverket/Staten om en utbyggnad och det är sannolikt att detta kommer att ske tidigt under kommande planperiod 2010 – 2021, genom att Västerås Stad förskotterar investeringen.

För delen Sagån – Enköping pågår arbetet med en utbyggnad till fullständig motorväg och den beräknas vara färdigställd hösten 2010.

Större anslutningsvägar till Västerås från Sala, Fagersta eller Eskilstuna är av relativt god kvalitet och vissa investeringar sker genom ombyggnad till s.k. mötesfri väg.

Järnvägsförbindelser

Ingen anslutning av järnväg till Västerås Flygplats är planerad. Närmaste järnvägsanslutning finns vid Västerås Centralstation. Dock trafikerar det lokala företaget Taxi Västerås, genom en ”shuttleförbindelse” Centralstationen från Västerås Flygplats och detta på helt kommersiella grunder.

Arlanda Flygplats

Vägförbindelser

Arlanda Flygplats nås via E 4. Den pågående uppgraderingen av E 4 från Stockholm till Arlanda är i princip avslutad och ytterligare körfält är tillskapade för att möta behovet för framtiden. Från Uppsala nås Arlanda även från E 4, där projektet ”Ny genomfart Uppsala” i princip är avslutat, med en helt ny sträckning genom Uppsala samt uppgradering av E 4 även norr om Uppsala.

För resande från västra Mälardalen finns f.n. tre alternativa vägar. Resenären kan nå Arlanda via E 18, E 4 Rotebro samt E 4 till Arlanda. Vidare kan den mindre vägen via Enköping, Sigtuna, Märsta nyttjas. Vägen är av relativt låg kvalitet, men inga investeringsplaner finns inom kommande planeringsomgång 2010 - 2021. Det tredje alternativet är Rv 67 från Västerås till Sala med fortsättning via Heby till Uppsala och sedan E 4 till Arlanda. Denna sträckning passar i princip endast resande från de nordvästra kommunerna i Västmanland.

Den planerade sträckningen från E 18 vid Bålsta via Sigtuna till Arlanda finns endast som förslag och är inte angiven i kommande investeringsplan, 2010 - 2021, hos Vägverket.

Järnvägsförbindelser

Arlanda betjänas av direkttåg från Stockholms C via Arlanda Express. Även SJ trafikerar Arlanda och dessa fjärrtåg har direktförbindelser med många orter i närregionen, via ostkustbanan.

Ingen direktförbindelse finns planerad från Västerås till Arlanda, med järnväg, under nuvarande planeringsperiod 2010 – 2021.

Dock pågår diskussioner med anledning av kommande investeringar på Mäljarbanan, där ett alternativ finns att dra Mäljarbanan via Kista i stället för Sundbyberg. I detta alternativ finns möjligheten att ansluta ett tringelspår på Ostkustbanan och på så sätt nå Arlanda. Dock verkar det som Sundbyberg är huvudalternativet i den pågående förstudien för Mäljarbanan.

Ett ytterligare alternativ är framtaget genom att en idéstudie finns för en ny järnvägssträckning mellan Enköping och Uppsala. Skulle detta projektet bli verklighet kan Arlanda nås på ett enkelt sätt till/från Västerås, med en beräknad transporttid om ca 40 – 50 minuter. Projektet är kostnadsberäknat till ca 2 – 3,5 Mdr och finns inte namngivet under kommande planeringsperiod 2010 – 2021.

Bussförbindelser

Arlanda har ett stort antal direktbussförbindelser från skilda håll i Stockholm-Mäljarregionen, bl.a. från Västerås med ca 12 avgångar per dag mellan 04.00 – 21.30 samt från Arlanda mellan 06.00 – och 23.30.

Bromma Flygplats

Vägförbindelser

Bromma flygplats nås via väg E 18 samt det lokala trafiksystemet i Stockholm och Sundbyberg. Under högtrafiktid råder stor trängsel vid Bromma Flygplats. Utredningar kring förbifart Stockholm, via Lovön och Eckerö är under utredning, men inga beslut om investering förväntas i närtid.

Järnvägsförbindelser

Närmaste fjärrtågstation finns i Sundbyberg, där omstigning till det lokala kollektivtrafiksystemet måste ske.

Skavsta Flygplats

Vägförbindelser

Skavsta nås via E 4 mot Stockholm och Norrköping. E 4 är av god kvalitet och inga vägprojekt finns i nuvarande planperiod.

Från Västerås – Eskilstuna nås Skavsta via Rv 53. Vägsträckningen är av lägre kvalitet, men inga planer finns för närvarande vad gäller uppgradering av denna vägsträcka.

Järnvägsförbindelser

Närmaste järnvägsstation finns i Nyköping. I projektet Ostlänken/Europakorridoren finns planer på ett järnvägsstopp vid Skavsta. Detta projekt finns namngivet i Banverkets järnvägsplan, dock att investeringen ligger relativt långt fram i tiden och troligen efter 2021 om inte medfinansieringslösningar kommer till stånd.

5. Flygplatser och regional utveckling

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

Statens gav Christina Rogestam i uppdrag att genomföra en översyn av det samlade svenska flygplatssystemet och där syftet var att lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser i Sverige. Uppdraget omfattade alla flygplatser som bedriver linjetrafik och är statliga, kommunala eller privata flygplatser.

Den grundläggande utgångspunkten i utredningen är att skapa god tillgänglighet i enlighet med statens grundläggande transportpolitik. Mot bakgrund av detta har utredningen föreslagit att svenska flygplatser, med linjetrafik, delas in i tre kategorier, nationellt strategiska flygplatser, regionalt strategiska och övriga. Bland de kriterier som bedömts som viktiga har varit bl.a. trafikvolym, nyttan av flygplatsen och närheten till Arlanda.

Utredningen har, mot bakgrund av ovanstående, beslutat förordna Arlanda, Arvidsjaur, Bromma, Kiruna, Landvetter, Luleå, Malmö, Umeå, Visby och Östersund som nationellt strategiska flygplatser. För dessa flygplatser har utredningen föreslagit att 100 % av ev. underskott av driften skall garanteras av staten.

I kategorin regionalt viktiga strategiska flygplatser har utredningen föreslagit Göteborgs City, Gällivare, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Kramfors, Kristianstad, Linköping, Lycksele, Mora, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, Skavsta, Skellefteå, Sundsvall, Sveg, Torsby, Trollhättan, Vilhelmina, Växjö, Ängelholm, Örebro och Örnsköldsvik. För dessa flygplatser föreslår utredningen av staten bör garantera 75 % av ev. underskott.

Under begreppet övriga flygplatser har Borlänge, Norrköping och Västerås placerats. Utredningen föreslår att statens inte ersätter något underskott hos dessa flygplatser. Ett viktigt kriterium, enligt utredningen, är att dessa flygplatser ligger så nära Arlanda att man med bil eller annan kollektivtrafik kan resa till Arlanda på mindre än två timmar.



Västerås Flygplats – en studie av flygplatsens betydelse för regionens utveckling

Västerås Stad uppdrog till Inregia AB att analysera det samhällsekonomiska värdet av Västerås Flygplats. Inregia AB överlämnade sin slutrapport i januari 2006.

Enligt utredaren kan flygplatsens betydelse för Västeråsregionen bäst illustreras genom att analysera hur efterfrågan på flygresandet till/från Västerås utvecklas. Finns det ingen efterfrågan finns det inget flygutbud och finns det inget flygutbud finns det inga förutsättningar för flygplatsen att bidra till regionens utveckling. Att utgå från flygefterfrågans utveckling är också naturligt, sett från vilka aktörer som kan påverka flygutbudet och flygtillgängligheten. Västerås Stad kan subventionera flygplatsen men inte tvinga flygbolagen att flyga. Även Västerås Flygplats har begränsade möjligheter att påverka utbudet. Genom att erbjuda bra service och konkurrenskraftiga avgifter mm kan flygplatsen delvis påverka trafiken, men det är i slutändan resenärernas efterfrågan som avgör. Flygbolagen flyger om det är lönsamt och det är lönsamt endast om det finns en tillräcklig efterfrågan.

Resenärerna är i första hand intresserade av att få en god, säker, billig och snabb tillgänglighet; de vill kunna ta sig från en plats till en annan så snabbt och säkert som möjligt utan att det ska kosta för mycket. Från resenärens synvinkel finns det med andra ord konkurrens mellan transportslagen. Konkurrensen kan variera från fall till fall beroende bl.a. på resans längd och syfte. För de flesta resor finns dock alternativ att välja mellan. När det gäller flygresor *till* Västerås kan alternativet vara att resa till Västerås med ett annat transportmedel eller att flyga till en annan destination. När det gäller flygresor *från* Västerås kan alternativet vara att resa med andra transportmedel eller att flyga från andra flygplatser. I det sistnämnda fallet är framförallt flygresor från Arlanda ett konkurrenskraftigt alternativ.

Sammanfattningsvis kan sägas att det samhällsekonomiska värdet av Västerås Flygplats beror på följande samband:

- (1) Betydelsen av god tillgänglighet för den regionala utvecklingen,
- (2) Betydelsen av god flygtillgänglighet i relation till annan tillgänglighet
- (3) Betydelsen av en regional flygplats för att skapa god flygtillgänglighet.

Vi bedömer att Västeråsregionen har förhållandevis goda förutsättningar för tillväxt beroende på den strukturomvandling som näringslivet genomgår samt på närheten till Stockholmsregionen. Inflyttningen till Västerås har varit positiv under många år och trenden förväntas fortsätta, detsamma gäller befolkningstillväxten. Även sysselsättningen har haft en god utveckling i Västerås. Ökningen av befolkningen och sysselsättningen och en strukturomvandling inom näringslivet som innebär en ökad koncentration till kunskapsintensiva tjänstenärings, innebär att efterfrågan på transporter till/från Västerås kommer att öka under kommande 10-15-år. Strukturomvandlingarna kan innebära särskilt stora efterfrågeökningar på persontransporter och därmed också på en god flygtillgänglighet.

Tidigare genomförda studier av regionala flygplatser

I Sverige har det gjorts ett flertal studier under de senaste 15 åren för att belysa flygets betydelse för regional utveckling och sysselsättning. Det finns även internationella studier på samma tema. I det följande redovisar vi några av slutsatserna från dessa studier.

Resultaten från studierna visar att det finns ett klart samband mellan god tillgänglighet och regional utveckling men att det också finns en stor samstämmighet kring svårigheten att hitta mätbara samband.

Följande studier kan vara av särskilt intresse

1. 1989-1990 gjorde professor Folke Snickars vid KTH på uppdrag av Svenska Kommunförbundet en undersökning som bl.a. omfattade fallstudier av flygplatserna i Gällivare, Karlstad, Norrköping, Linköping och Trollhättan. Snickars kan inte se något entydigt mönster som direkt kan förknippas med flygplatserna i de fem fallstudierna förutom för Gällivare. Här är bedömningen att flygplatsen medverkar till att ekonomisk verksamhet kan fortsätta att utvecklas.

2. 1999-2000 gjorde Luftfartsverket tillsammans med Länsstyrelsen i Kronbergs Län en studie av Växjö flygplats med syftet att finna indikatorer och mått på flygtransporternas inverkan på den regionala utvecklingen. Arbetet inriktades på att studera den regionala utvecklingen i Kronoberg län efter det att flygplatsen tillkommit 1975. Svårigheten att identifiera orsakssamband ledde till att man ställde sig frågan om vad som var "hönan eller ägget", dvs. var det den goda regionala tillväxten som skapade behov av en flygplats i mitten av 1970-talet eller flygplatsen som bidrog till tillväxten? Klart är att befolknings-, sysselsättnings- och flygtrafikutvecklingen ökade kraftigare i Växjö än i närliggande orter såsom Halmstad, Kristianstad, Kalmar och Jönköping.
3. NUTEK ledde under samma tid (1999-2000) en arbetsgrupp där professor Börje Johansson deltog. Även NUTEK konstaterar att det är svårt att slå fast ett exakt mätbart samband mellan åtgärder i transportsystemet och regional utveckling. När det gäller interregionala resor menar man att restiden får en särställning, framförallt så minskar resandet markant när restiden överskrider 3 timmar (enkel resa).

Ovanstående studier har gemensamt är att de inte lyckats att objektivet mäta sambanden mellan tillgänglighet och regional utveckling. I brist på "objektivitet" har ett mer subjektivt angreppssätt tillämpats, bl.a. med selektiva intervjuundersökningar och enkäter. De intervjuundersökningar som gjorts har det gemensamt att man vänt sig till personer i ledande och resande befattningar och som har erfarenhet av hur såväl regionen som flyget fungerar.

Enligt intervjuvaren är enskilda infrastruktursatsningar såsom förbättrade flygförbindelser otillräcklig för att skapa regional utveckling. Satsningar på utbildning och forskning samt stimulans av företagsutvecklingen sägs vara väl så viktigt som infrastrukturen och transportsystemet. Även konferensverksamhet, kultur- och turismsatsningar nämns i sammanhanget.

När det gäller flygets inverkan på den regionala utvecklingen så framstår det tydligt att ju mer respondenterna utnyttjar flyget desto viktigare anser man att flyget är för regionens utveckling. Likaså framstår flygets vikt tydligare i regioner som ligger på långt avstånd från Stockholm. Många ser flyget som en nödvändighet för att få företag att etablera sig i regionen. Det finns inte någon stark uppslutning bakom subventionerande biljettpriser bland de intervjuade. Andra åtgärder anses oftare mer värdefullt att satsa på, där turtäthet är den åtgärd som klart prioriteras.

Etablering av nya utrikeslinjer berörs i en del av undersökningarna. I Östersund ser man i första hand Trondheim som en intressant destination medan man i Ronneby blickar över Östersjön mot Polen och Baltikum. I Mora är det mest angeläget att behålla Stockholmslinjen eftersom den anses vara av stor betydelse för kommunen. Den tidigare direktlinjen Mora-Stockholm föredras framför den nuvarande via Dala Airport på grund av kortare totalrestid.

Transek. sammanfattar de 5 redovisade undersökningarna i en mening: för att skapa en positiv regional utveckling, är en flygplats i regionen en tillgång, men är bara en av många viktiga tillväxtfaktorer.

Marknadsanalys Midlanda (Sundsvallsregionen)

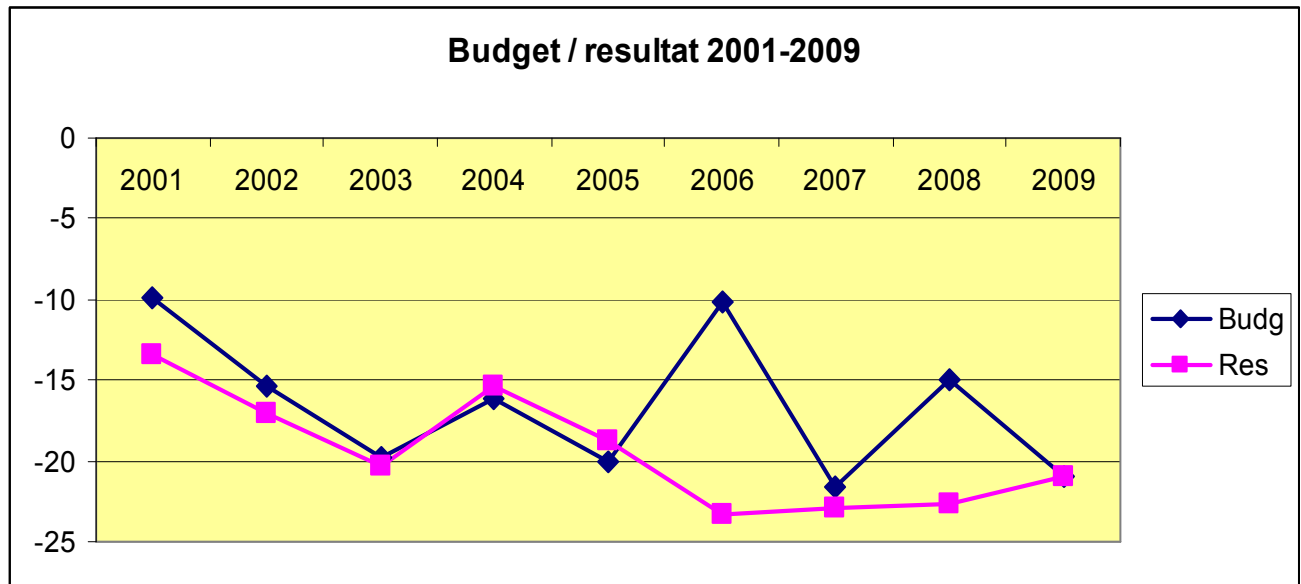
WSP Analys & Strategi har nyligen (sep. 2008) genomfört en marknadsanalys för Midlanda Flygplats på uppdrag av Handelskammaren Mittsverige. Det övergripande syftet med studien var att ta fram objektiva fakta och information som ett strategiskt underlag för kommande beslut kring flygplatsens ägande och drift.

Slutsatserna i rapporten kan sammanfattas enligt nedan:

- näringslivet i regionen är innovativt och specialiserat och i hög grad interagerade med omvärlden
- strukturomvandlingen har breddat näringslivet i regionen även om de "gamla" branscherna är dominerande
- flyget är en viktig förutsättning för det regionala näringslivet genom ett avståndshandikapp nationellt mot huvudstaden och möjligheten till internationella förbindelser

- flyget behövs eftersom tåget inte f.n. är konkurrenskraftigt och denna situation förväntas bestå i ytterligare 15 – 20 år
- utan Midlanda har städer som Östersund, Umeå, Luleå och Kiruna snabbare transporter till Arlanda trots att dessa städer ligger längre ifrån Arlanda jämfört med Sundsvallsregionen

6. Ekonomi:



Flygplatsen omsatte 23 miljoner år 2008 och det redovisade underskottet var i samma omfattning. Investeringsbehov för perioden 2009 – 2013 bedöms till ca: 30 Mkr och huvuddelen åtgår till omasfaltering av rull- och taxibanor.

För närvarande finns inget som tyder på att lönsamheten kommer att förbättras väsentligt. Generellt kan sägas att de flesta flygplatser av regional karaktär, inom EU, visar underskott i sin verksamhet utifrån ett företagsekonomiskt perspektiv, men om man bedömer flygplatsen utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv antar man att resultatet kan visa på en samhällsekonomisk lönsamhet. Särskilt gäller det flygplatser som saknar närhet till en större flygplats eller saknar alternativ resmöjligheter med kollektiva trafikmedel t.ex. bra järnvägs- eller bussförbindelser.

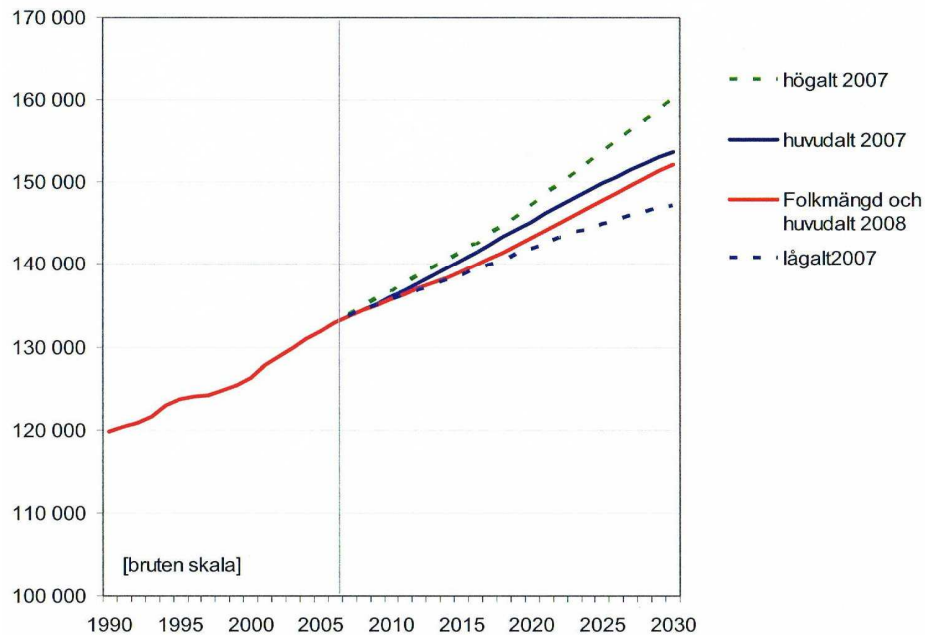
Dock kan detta förändras med kort varsel beroende på om det tillkommer flyg eller om något idag existerande bolag upphör med sin verksamhet.

Styrelsen för Västerås Stads Strategiska Fastigheter beslutade vid sitt styrelsemöte 2009-03-03 om en uppskrivning av tillgångarna på Gäddeholm med 80 Mkr samt nedskrivna tillgångarna på dotterföretaget Västerås Flygfastigheter med 100 Mkr.

Konsekvensen av detta är att räntebelastningen för värdet i Västerås Flygfastigheter minskar årligen med ca 4,5 Mkr, men trots detta kvarstår ett underskott om ca 4 Mkr årligen och detta oavsett om det bedrivs verksamhet på flygplatsen eller ej.

7. Utvecklingen i Västerås

Folkmängd 1990–2007 samt aktuell befolkningsprognos 2008–2030, Jämförelse med prognosen från 2007 (tre alternativ)



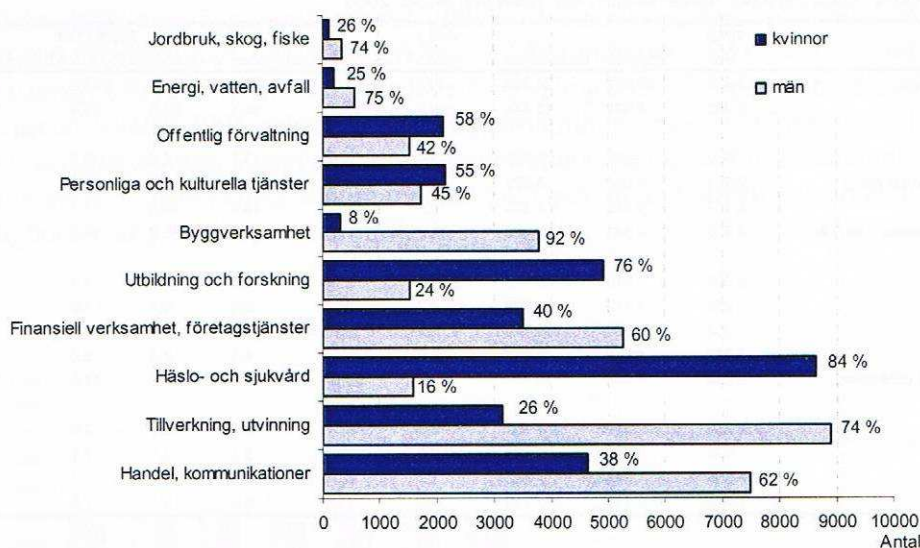
Västerås Stad, utredning- och statistik, bedömer befolkningstillväxten i Västerås fram till år 2030. I huvudalternativet bedöms befolkningen i Västerås vara ca 152 000 – 153 000 innevånare och i ett lågalternativ ca 147 000. Högalternativet anger en trolig befolkning om ca 160 000.

I huvudalternativet bedöms utvecklingen utifrån tidigare gjorda antaganden dock att tidigare höga inflyttningstal från utlandet är korrigerade till en lägre nivå.

För tiden fram till år 2030 bedöms ökningen av befolkningen ske från år 2020 beroende på höga födelseöverskott.

Handel och kommunikation vanligaste näringsgrenen

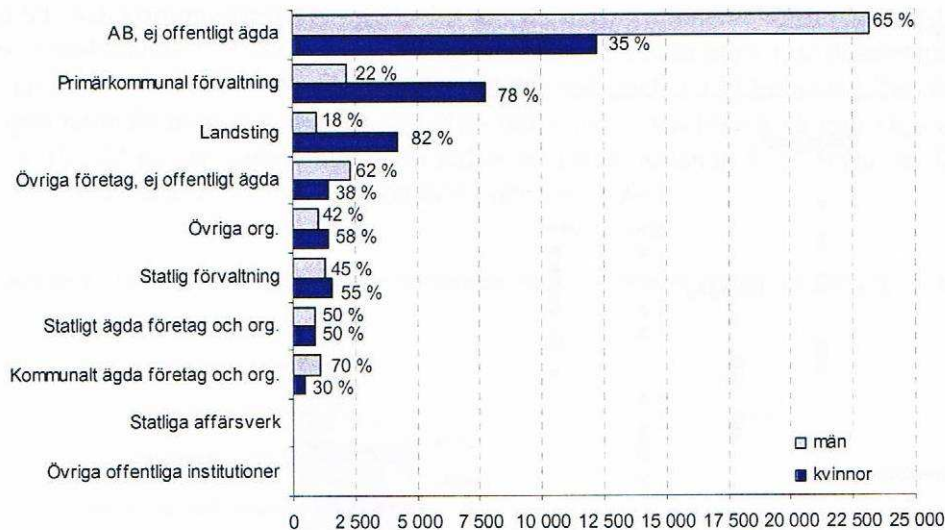
Diagram 2 – Dagbefolkning i Västerås efter näringsgren. Antal och andel män/kvinnor per näringsgren. 2006



Handel och kommunikationer utgör den största näringsgrenen i Västerås med drygt 12 100 förvärvsarbetande. På andra plats i storleksordning kommer tillverkning med drygt 12 000. Vid en jämförelse med andra jämnstora kommuner utmärker sig Västerås inom tillverkning och byggverksamhet. I övrigt är skillnaderna relativt små jämfört med riksgenomsnittet, undantaget de tre största universitetsstäderna vilka har en betydligt högre andel inom området forskning. Även de städer som har stora universitetssjukhus är andel inom området sjukvård betydligt större, som andel, jämfört med Västerås.

Flertalet i Västerås arbetar inom privat sektor

Diagram 4 - Dagbefolkning i Västerås efter sektor. Antal och andel män/kvinnor per sektor. 2007



I en jämförelse med andra jämnstora kommuner utmärker sig Västerås genom att ca 56 % av dagbefolkningen arbetar inom privat sektor. Detta skall jämföras med landet i genomsnitt där ca 52 % arbetar inom privat sektor. Uppsala utmärker sig genom att 40 % arbetar inom den sektor som betecknas privat.

Omvänt gäller att Västerås har en liten del anställda inom offentlig verksamhet.

8. Flygets miljöpåverkan

Flygplatsens miljöpolicy som finns tillgänglig på dess hemsida, är antagen 16 februari 2001 och reviderad 29 maj 2001. I den slås det fast att: *"Vi ska vara föredömen genom att vara aktsamma om miljön så att vi uppfattas som en miljöanpassad flygplats"*. Detta är något som förpliktigar för en verksamhet som på flera sätt påverkar miljön negativt. Vi har nedan valt att belysa miljöproblemen med flygets klimatpåverkan, buller och markpåverkan.

Flygplatsen har en miljöpolicy och ett miljöledningssystem. Flygplatsen är miljöprövad och har i beslut den 21/3 1997 koncessionstillstånd att bedriva flygplatsverksamhet. I beslutet finns ett antal villkor. Flygplatsen har i miljödomstolens dom den 16/3 2001 fått ytterligare villkor för verksamhetens bedrivande. Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet och har befogenheter att i vissa frågor föreskriva ytterligare villkor. I huvudsak är villkoren i domarna och i Länsstyrelsens beslut följande:

- 55.000 rörelser, max 15 500 skolflygrörelser VFR (Visuella Flyg Regler, mest skol- och privatflyg med enmotoriga flygplan och inom detta område har flygplatsen har begärt en ändring av villkoret som innebär en ökning av skolflygrörelser)
- speciella regler för VFR trafik i kontrollzon
- från och med 2007 används icke kvävehaltigt banavisningsmedel.
- bullerisoleringsåtgärder på privat- och skolfastigheter, genomfört på de tre byggnaderna som låg innanför bullerkurvan
- upptagning av 80 % av glykolspill från avisning av flygplan

Klimatpåverkan

Naturvårdsverket konstaterar att flygets utsläpp, liksom hela transportsektorns, ökar påtagligt. Samtidigt står idag utsläppen av koldioxid från flyg utanför Kyoto-avtalet. Medan EU:s totala utsläpp minskade med 5,5 procent från 1990 till 2003 ökade utsläppen av växthusgaser från EU:s internationella luftfart med 73 procent. Den ökningen förväntas också fortsätta.

En ytterligare komplikation i sammanhanget är att flygets klimateffekt har fler orsaker än koldioxid. Flygets utsläpp av bland annat kväveoxider och dess kondensstrimmor har också betydande klimatpåverkan. Detta medför enligt International Panel on Climate Change, IPCC, att flygets totala klimatpåverkan är 2–4 gånger starkare än om vi enbart räknar med koldioxid. Genomsnittssvensken flyger cirka 300 mil per år, sex gånger mer än det globala genomsnittet. Flygresandet har det senaste decenniet ökat med cirka fem procent per år.

Under rubriken Planera för ett transportsnålt samhälle, slår Naturvårdsverket fast följande: ”Om vi kan välja tåg eller energieffektiva och miljövänliga sjötransporter för långa sträckor istället för flyg och bil kan de negativa effekterna av transporterna bli betydligt mindre. Därför är det också viktigt att redan i samhällsplaneringen ge förutsättningar för att minska flygtransporterna och skapa förutsättningar för ett transportsnålt samhälle.” För Västerås del innebär det att frågan ställs på sin spets. Finns det utrymme för satsningar på flyget i en hållbar samhällsplanering?

Transportstyrelsen pekar på att för att minska mängden bränsle pågår arbete med att utveckla och använda motorer och flygplan med bättre miljöegenskaper. Även effektivare flygvägar, utan väntetider i luften inför landning, ger mindre bränsleförbrukning. En effektivare förbränning i flygplansmotorerna har sedan 1970-talet minskat utsläppen av kolmonoxid med 80 procent och kolväten och partiklar med 60 procent. I de modernaste motorerna har även kväveoxidutsläppen sänkts med 30-40 procent. Flygplan har en relativt lång livslängd, 20-30 år. Därför måste man enligt transportstyrelsen räkna med att det tar lång tid för den nya tekniken att få genomslag på marknaden.

Naturvårdsverket har tillsammans med flera andra myndigheter tagit fram Strategin för effektivare energianvändning och transporter. Strategin föreslår följande för att minska miljöpåverkan från flygtrafiken:

- Anslut flyget till handeln med utsläppsrätter inom EU
- Gör startavgiften på regionala flygplatser beroende av flygplanens utsläpp av kväveoxider på motsvarande sätt som på statliga flygplatser

En annan åtgärd som framförts i den politiska debatten är införande av koldioxidskatt, vilket flygbränsle idag är befriat från. Om en sådan skatt, liknande den som gäller för bensin, infördes skulle en resa t/r Västerås – London bli ca 600 kr dyrare.

Olika trafikslag skiljer sig åt vad gäller energieffektivitet. Nedan återges trafikslagens energibelastning 1995. (KWh per ton- eller personkilometer Destination framtiden)

- flyg, gods 3
- höghastighetsfärja, person 1,8
- flyg, person 0,7
- personbil, kortväga 0,7
- lastbil, kortväga 0,7
- färja, person, ca 20 knop 0,6
- personbil, långväga 0,3
- lastbil, långväga 0,25
- buss, kortväga 0,2
- spår, person, kortväga 0,16
- buss, långväga 0,13
- spår, person, långväga 0,11
- spår, gods 0,05
- lastfartyg 0,05

Buller

Naturvårdsverket har i allmänna råd om riktvärden för flygtrafikbuller och om tillståndsprövning av flygplatser (NFS 2008:6) angett riktvärden för buller från flygtrafik. Följande riktvärden bör tillämpas vid bedömning av lämplig begränsning av buller från flygplatsverksamhet och flygtrafik till och från en flygplats. Med begreppet riktvärde avses en nivå till vägledning för beslutsmyndigheterna som i det enskilda fallet ska bedöma och fastställa lämpligt värde.

Riktvärden för flygtrafik		
Områdestyp	Ekvivalent ljudnivå (L_{Aeq}^1) för dygn/Flygbuller nivå (FBN^2)	Maximal ljudnivå (L_{Amax}^3)
Utomhus i permanent- och fritidsbostäder samt vårdlokaler	55 ⁴ dB(A) FBN	70 ⁴ dB(A) L_{Amax}
Inomhus i permanent- och fritidsbostäder samt vårdlokaler	30 dB(A) L_{Aeq}	45 dB(A) L_{Amax} (nattetid)
Undervisningslokaler	30 dB(A) L_{Aeq}	-
Utomhus där tystnad är en väsentlig del av upplevelsen exempelvis i friluftsområde ⁵	40 dB(A) FBN	-

1 LAeq: Med beteckningen **LAeq** avses ekvivalentljudnivån, ett medelvärde över dygnstiden för A-vägd ljudtrycksnivå. **LAeq** definieras som den konstanta ljudnivå som under en given tid ger samma ljudenergi som en under samma tid varierande ljudnivå. **LAeq** är ett energimedelvärde under 24 timmar.

2 FBN: Med beteckningen **FBN** avses en viktad ekvivalent ljudnivå där en kvällshändelse motsvarar tre dagshändelser och en natthändelse motsvarar tio dagshändelser.

3 LAmax: Med beteckningen **LAmax** avses maximal A-vägd ljudtrycksnivå.

4 Utomhusriktvärdena i permanent- och fritidsbostäder avser frifältsvärde utanför fönster/fasad eller till frifältsförhållanden korrigerade värden.

5 Med friluftsområde avses område i översiktsplan för det rörliga friluftslivet eller andra områden som nyttjas mer frekvent för friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor och där en låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet.

Buller – Västerås Flygplats

Linjeflyg

I nu gällande översiktsplan för Västerås (öp 52) finns ett område angivet runt Västerås Flygplats inom vilket staden är restriktiv i samband med planläggning och bygglovsprövning. I princip rådet nybyggnadsförbud inom området.

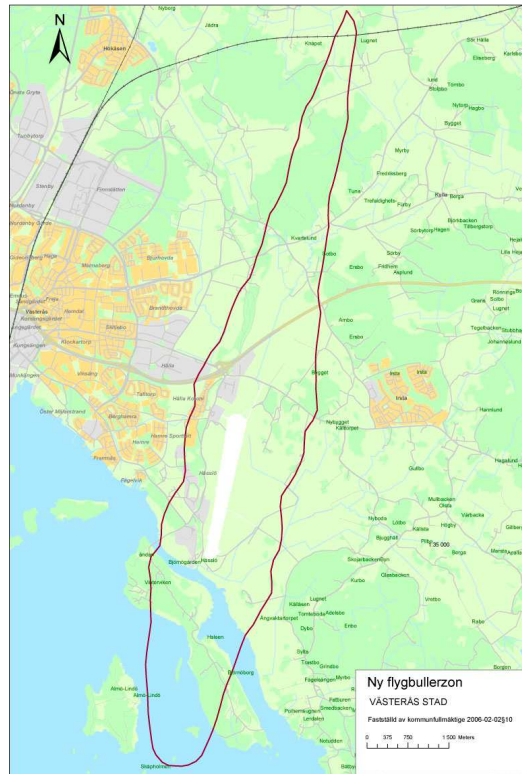
I samband med att översiktsplanen för Västerås tätort utarbetades, gjordes ett förslag till ny bullerzon, grundad på senare tids flygtrafik och tänkt utveckling av flygplatsen.

Kommunfullmäktige beslutade 2006-02-02 att

- fastställa ny bullerzon kring Västerås Flygplats enligt de gränser som framgår nedan
- fastställa en tillämpning som innebär att inom bullerzonen ska inte upprättas detaljplaner som medger bostadsbebyggelse, varken för permanent- eller fritidsboende och inte heller byggnader av lokaler avsedda för vård eller undervisning
- undantag får göras för elevbostäder och undervisningslokaler som tillhör utbildning knuten till Västerås Flygplats
- besluten skall införas i den kommande kommuntäckande översiktsplanen

För att kunna fastställa en bullerkurva har konsultföretaget WSP anlåtits och dessa har beräknat bullerutbredningen, enligt rekommendationer från Transportstyrelsen. Beräkningen är gjord utifrån 55 000 flygrörelser och dimensionerade flygplan är Boeing 737-800, vilken är den flygplanstyp som används av bl.a. Ryanair.

Till grund för förslaget från WSP ligger en sammanvägning av bullerkurvorna för 55 dBA dygnsekvivalent nivå respektive 70 dBA maxekvivalentnivå. Sammanvägningen görs så, att den av kurvorna som sträcker sig längst ut från flygplatsen utgör gränsen för bullerzonen.



Buller – Västerås Flygplats Skolflyg

Även inom området skolflyg har Västerås Stad låtit WSP genomföra en utredning kring buller. Utredningen avser att i första hand studera effekterna av skolflygning i varv och hur detta påverkar planeringen i områdena Östra Västerås, Irsta och Gäddeholm.

Beräkningen av flygbullernivån, FBN, har utförts för att få en uppfattning av hur nivån kan variera med förändrad omfattning av skolflyget. FBN beskriver en verksamhet som ett årsdygnsmedelvärde och de studerade exemplen är 8 000 resp. 23 000 trafikvarv per år fördelat på 230 verksamhetsdagar per år.

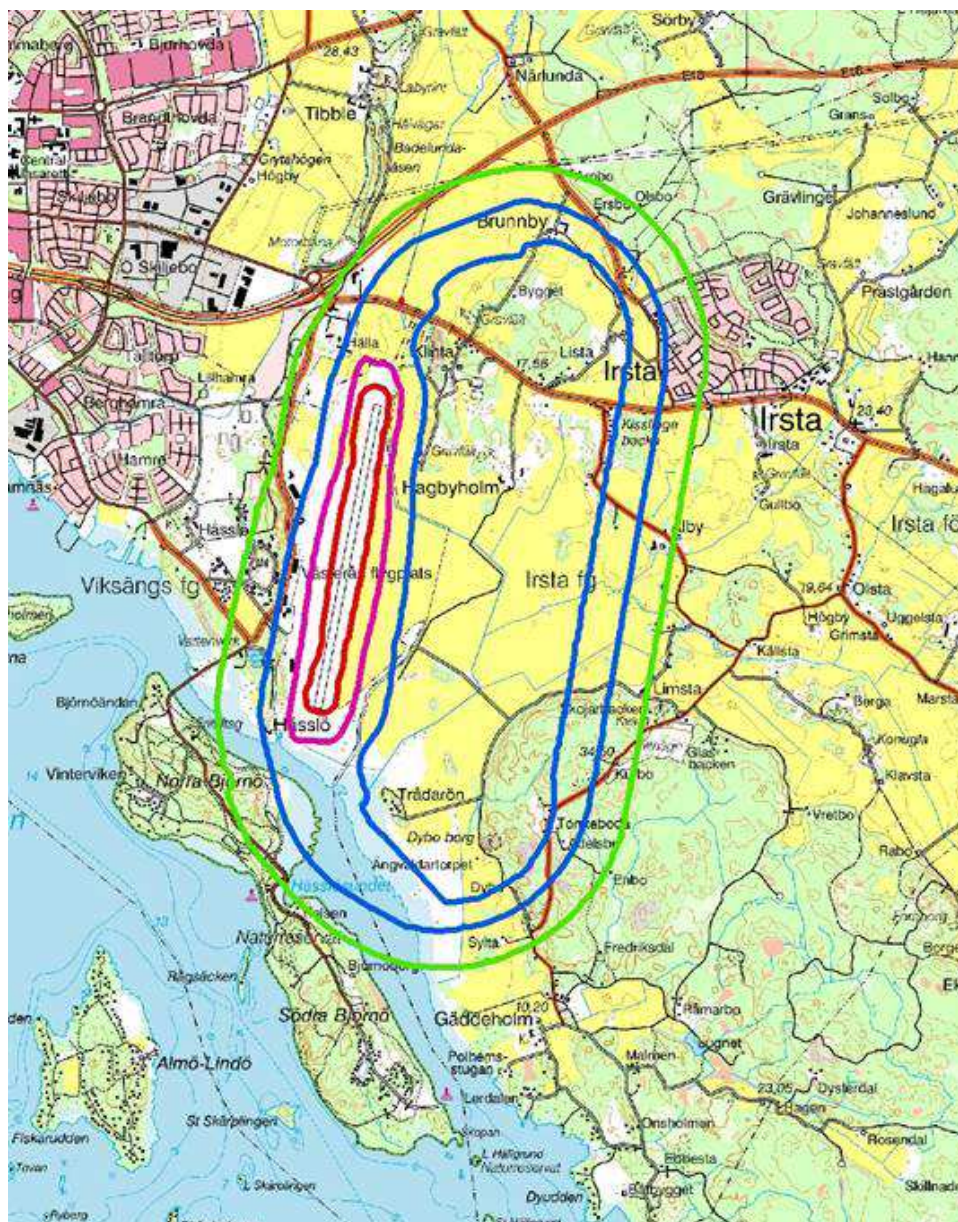
Trafikföreskrifter anger att trafikvarvet till övervägande delen förläggs öster om flygplatsen (80-90%). Flygningen i det östra varvet utförs normalt ca 220 m över marken och i det västra varvet minst ca 300 m över marken. Sommartid, maj – augusti, förläggs även det östra varvet till ca 300 m över marken.

Utredningen gör bedömningen att området Östra Västerås berörs mycket lite av flygskolans in- och utflygningar, högst 5 – 10 % och att flygbullernivån, FBN, understiger 40 dBA. Även vid intensiv nivå understiger FBN 55 dBA och även maxnivån understiger 70 dBA.

Även Irsta berörs av flygskolans in- och utflygningar, men vissa rörelser hamnar i utkanten av markerade områden dock att FBN understiger 50 dBA och maxnivån understiger 70 dBA.

Gäddeholm berörs av flygskolans in- och utflygningar. Trafikvarvet berör områdets nordvästra del och beräknad FBN överstiger 45 dBA men understiger 50 dBA. Maxnivån understiger 70 dBA vid flygning på ca 300 m över marken.

Sammanfattningsvis gör WSP bedömningen att flygskolans verksamhet inte medför något hinder för bebyggelsen i Östra Västerås, Irsta och Gäddeholm. Dock bör man ta med i beräkningen att buller är en subjektiv upplevelse och detta kan innebära klagomål hos boende, såväl nuvarande som kommande boende inom dessa områden.



Flygbullernivå, FBN, för flygverksamhet med i genomsnitt 35 trafikvarv per dag under perioden september till april.

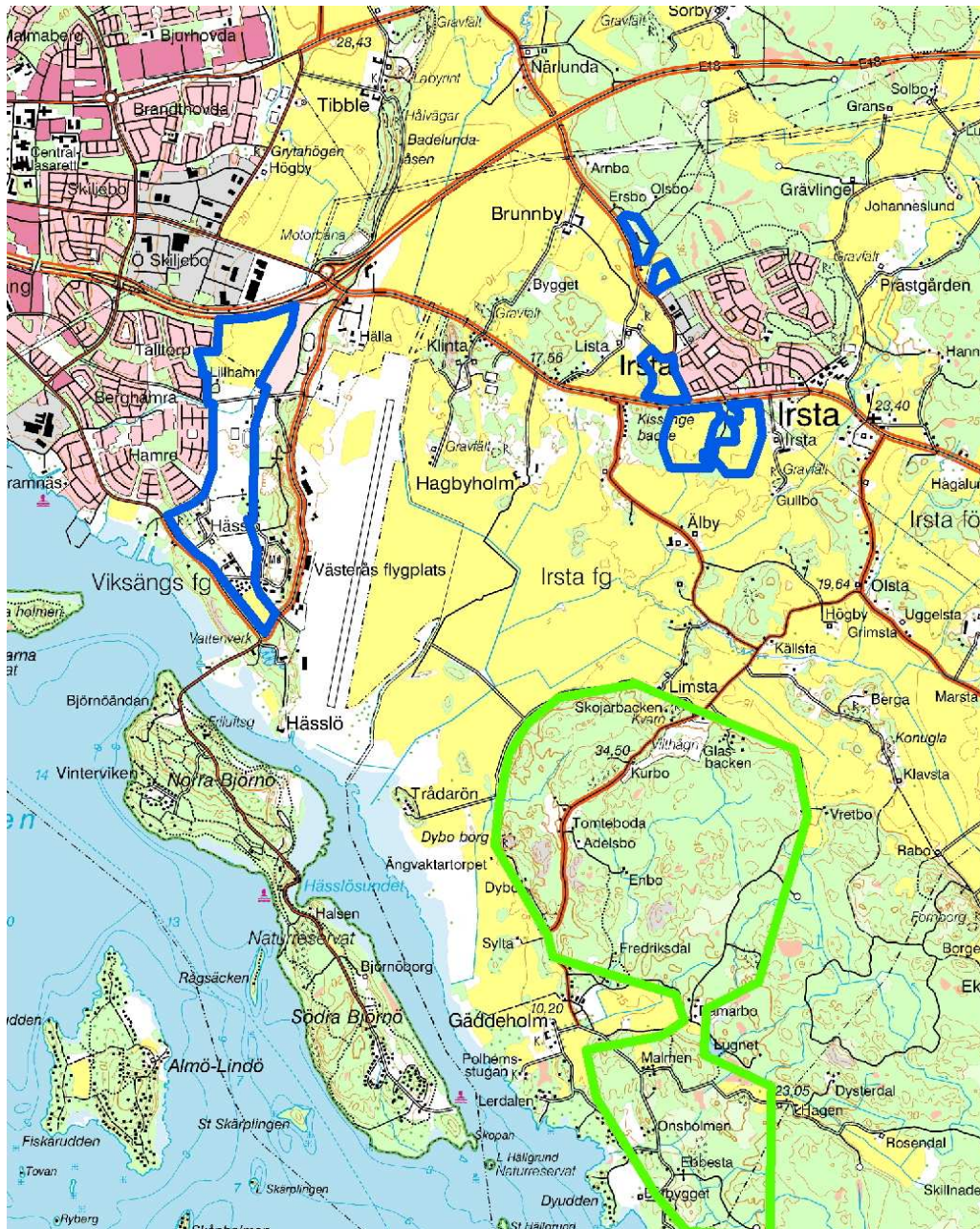
Flyghöjd i östra varvet ca 220 m över marken och i västra varvet ca 300 meter över marken.

FBN 40 dBA – grön kurva

FBN 45 dBA – blå kurva

FBN 50 dBA – violett kurva

FBN 55 dBA – röd kurva



Planerade områden för bebyggelse i Östra Västerås, Irsta och Gäddeholm

Markpåverkan

Västerås Flygplats upptar ett område av ca 250 ha. Så länge den används som flygplats begränsas alternativ användning. I avsnittet buller ovan framgår också att en del av flygets miljöpåverkan sker utanför den ytan. Annan påverkan är flygets utsläpp av försurande ämnen vilka, precis som koldioxidutsläppen, står utanför de internationella luftvårdskonventionerna.

Här om året skedde en omfattande trädfällning på Björnön med syfte att öka flygsäkerheten vid (start och) landning.

9. En partiell kalkyl för Västerås

I detta avsnitt redovisas en partiell regionalekonomisk kalkyl där vi har avgränsat oss till att beräkna några av effekterna av en nedläggning av Västerås Flygplats, för aktörer i Västerås. Vi har beräknat konsekvenserna för besöksnäringen i Västerås, som påverkas negativt på grund av minskad turism, och för de boende och företagen i Västerås som efterfrågar flygresor, vilka kan

påverkas negativt genom högre reskostnader. Dock har vi valt att inte bedöma effekterna av uteblivna arbetstillfällen på Flygplatsen, eftersom dessa är ca 53 st ställt i relation till totalt ca 63 000 (2006)

Beräkningsförutsättningar

För att beräkna effekterna av en nedläggning är följande steg nödvändiga:

- bestäm vilka slags effekter som ska ingå i beräkningarna
- bedöm hur utvecklingen kommer att se ut om flygplatsen *inte* läggs ner
- bedöm hur utveckling påverkas av en nedläggning

I det nedanstående har vi gjort beräkningar på följande effekter:

- intäkter för besöksnäringen i Västerås
- resekostnader för boende och företag i Västerås

För Västerås del är det dessa effekter som är mest betydelsefulla. Vi behöver alltså veta hur besöken till Västerås påverkas, vad följderna blir för de besöksrelaterade näringarna, samt hur företag och boende i Västerås som efterfrågar flygresor påverkas av en nedläggning.

Västerås har idag flera utrikesdestinationer, bl.a. London, Poznan, Düsseldorf, Barcelona samt flera intermittenta charterdestinationer. Flygplatsen har ingen inrikesdestination. Om Västerås Flygplats *inte* läggs ner utgår vi från att alla dessa destinationer kommer att finnas kvar, däremot tillkommer inga destinationer. Vid en nedläggning försvinner givetvis alla destinationerna.

Vi har utgått från att om flygplatsen *inte* läggs ner kommer den årliga passagerartrafiken till/från de olika destinationerna att motsvara trafiken 2008, dvs. en fortsatt volym på ca. 190 000 passagerare.

De antaganden vi gjort vad gäller all trafik, bygger på en marknadsundersökning som Mälardalens högskola har gjort med syfte att kartlägga resandet från Västerås Flygplats. Från undersökningen framgår att av dem som flyger från Västerås är:

- 65 % svenskar
- 35 % andra nationaliteter

Av svenskarna är:

- 32 % bosatta i Stockholmsregionen
- 7 % bosatta i Västerås
- 90 % privatresenärer
- 10 % tjänsteresenärer

Eftersom 65 % av de totala resenärerna är svenskar innebär det att 5 % av resorna görs av personer bosatta i Västerås. Totalt görs ca. 190 000 resor per år, vilket innebär att Västeråsborna gör totalt ca. 9 500 enkelresor varje år. Av dessa resor bedöms ca. 8 500 vara privatresor och ca. 1 000 affärsresor.

Av andra nationaliteter

- har 55 % Stockholmsregionen som slutdestination
- har 15 % Västerås som slutdestination
- är 70 % privatresenärer
- är 30 % tjänsteresenärer

Med en andel på 35 % gör andra nationaliteter således totalt ca. 66 500 resor till och från Västerås Flygplats varje år. Av dessa har 15 % eller ca. 10 000 Västerås som slutdestination. Således gör andra nationaliteter ca. 7 000 privatresor och ca. 3 000 affärsresor till och från Västerås varje år.

Vi har alltså utgått från att om flygplatsen *inte* läggs ner så kommer den årliga passagerartrafiken mellan Västerås och andra destinationer att fördela sig enligt följande:

- västeråsbor gör ca. 9 500 enkelresor varje år mellan Västerås och olika destinationer
- av dessa är ca. 8 500 privatresor och ca. 1 000 affärsresor
- andra nationaliteter gör ca. 10 000 resor varje år mellan Västerås och olika destinationer, där Västerås är slutdestinationen för utresan.

- av dessa är ca.7 000 privatresor och ca. 3 000 affärsresor.

Utländska besökares utgifter.

Vi utgår från de uppgifter som Turistdelegationen sammanställt för besökares utgifter per dygn, fördelat mellan privatresor och affärsresor, samt det genomsnittliga antalet nätter som varje besökare stannar. Det finns inga särskilda siffror för besök till Västerås, varför vi utgår från riksgenomsnitt

Utländska besökares genomsnittliga antal övernattningar enligt statistik är 3 dagar för affärsresor och 4 dagar för fritidsresor.

Genomsnittligt spenderat belopp (kr) per person och dag är ca.1 500 för affärsresenärer och ca 1 000 för fritidsresenär

Totalt spenderat belopp (kr) per person och besök blir därför ca.4 500 för affärsresenärer och ca. 4 000 för fritidsresenärer.

Västeråsbornas alternativ till att flyga från Västerås Flygplats

Vi har antagit att Västeråsbor gör 9 500 resor varje år. För att beräkna den kostnad, uttryckt i termer av monetära utgifter och/eller restidsförändringar, som dessa personer upplever till följd av en nedläggning, måste antaganden göras om vilka alternativa transportlösningar som dessa personer väljer.

När det gäller resorna till olika destinationer har vi antagit att det bästa alternativet är att istället resa från Skavsta. I praktiken kommer vissa att resa från Skavsta (tillgång till billiga resor), andra kommer att resa från Arlanda, vissa kommer att välja andra resmål, en del kommer att välja att lägga reskassan på andra utgiftsområden. Vi kan därför utgå från att beräkningarna som baseras på alternativet Skavsta, utgör ett tak på den kostnad som resenärerna ”påtvingsas” om flygplatsen i Västerås läggs ner. Eftersom biljettpriserna från Skavsta är jämförbara med priserna från Västerås, består den kostnad som uppstår av reskostnaden mellan Västerås och Skavsta. I beräkningarna antar vi att vid en nedläggning så kommer det att gå Flygbussar mellan Västerås och Skavsta. Resvägen är ca 130 km men vägarna är förhållandevis dåliga och vi antar att restiden i vardera riktningen är 2 tim 30 min. Priset kan antas uppgå till 300 kr för enkel resa.

När det gäller resor till destinationer som ej trafikeras från Skavsta antar vi att alternativet är att resa från Arlanda. Även här antar vi att biljettpriserna är jämförbara med Västerås (även om det finns avgångar till lägre pris från Arlanda, vilket innebär att de kostnader vi beräknar ska betraktas som takkostnader). Om vi utgår från befintliga flygbussar innebär det en restid på ca 1 tim 30 min i vardera riktningen och ett biljettpris på 150 kr för enkel resa. Att restiden uppgår till 1 tim 30 min innebär inte att nettotidsförlusten kommer att uppgå till 1 tim 30 min. Dessutom erbjuder Arlanda ett större utbud, fler avgångar m.m., vilket innebär att det även finns vinster förenade med att välja Arlanda (vilket är anledningen till att flera Västeråsbor idag väljer att flyga från Arlanda istället för från Västerås). Återigen innebär det att våra beräkningar indikerar en takkostnad. I verkligheten ligger den upplevda kostnaden på en lägre nivå.

Om Västerås Flygplats läggs ner antar vi att 80 % av resorna till Västerås kommer att försvinna. Att ca 20 % av resorna kan komma att finnas kvar beror på att en viss andel av besöken avser affärsresor eller privata besök där den/de som besöks är verksamma i Västerås, därav valet att resa till Västerås Flygplats. Vissa av dessa resor kommer att ställas in, en del kommer istället att göras med andra transportmedel eller med flyg till andra flygplatser (t.ex. Arlanda eller Skavsta).

Årliga uteblivna intäkter från besökare till Västerås som uteblir vid en nedläggning:

5 600 privatresor á 4 000 kr	= ca.22,4 Mkr
2 400 affärsresor á 4 500 kr	= ca.10.8 Mkr
Summa	= ca.33,2 Mkr

Under de antaganden som vi utgått från skulle intäkterna från utländska resenärer i Västerås minska med drygt 33 miljoner kronor per år. Detta med utgångspunkt i att 8 000 besök till Västerås ”ställs in” per år. Som tidigare nämnts är de uteslutna intäkterna däremot inget mått på

nettoförlusten för turistnäringen eftersom även kostnaderna för verksamheterna minskar till följd av en minskad turistomsättning.

I följande tabell redovisar vi de kostnader som uppstår för privat- och tjänsteresenärer i Västerås som har som förstaval att flyga från Västerås Flygplats och som vid en nedläggning därmed tvingas välja en alternativ lösning. I tabellen har vi utgått från att biljettpriset för flygresan inte påverkas men att restiden blir längre pga. bussresa till Skavsta respektive Arlanda och att en kostnad för bussresan därmed också tillkommer.

Kostnader för Västeråsbor som tvingas till alternativa resval vid en nedläggning

Avresa	Syfte	Antal (enkel)	Biljettpris (buss)	Restid (tim)	Tidskostnad (kr/tim)*	Total kostnad
Skavsta	Privatresa	8 500	300	2.5	102	ca.4,7 Mkr
Arlanda	Affärsresa	1 000	150	1.5	135	ca 0,4 Mkr
					Summa	ca.5,1 Mkr

* Dessa tidskostnader har SIKÄ tagit fram i samverkan med bl.a. trafikverken. Tidsvärdena är genomsnittsvärden och vi vet att den kostnad som resenären upplever kan variera stort från fall till fall, t.ex. beroende på resans syfte. Ibland kan restid upplevas som väldigt uppoffrande, i andra fall kan restiden utgöra en del av resans syfte och därmed vara mycket mindre uppoffrande.

Vi bedömer således att *om* alla flygresor som Västeråsbor idag gör, istället kommer att göras från Skavsta respektive Arlanda, med en resulterande ökning i biljettpriset på ca 300 resp. 150 kr per enkelresa och en motsvarande ökning i tidskostnaden, blir den totala kostnadsökningen för Västeråsresenärerna ca 5.1 miljoner kronor per år enkelresa, eller 10.2 Mkr per restillfälle. Som tidigare nämnts är detta en takkostnad, dvs. det finns ett flertal olika anledningar till att den verkliga kostnaden är avsevärt mindre. En rimlig bedömning är att resenärernas upplevda kostnad uppgår till max hälften, dvs. drygt 5 miljoner kronor.

Det är också viktigt att påpeka att denna kostnad *inte* kan betraktas som en samhällsekonomisk nettoförlust, eftersom biljettpriserna delvis är en transferering till bussbolagen. Nettoförlusten för samhället uppstår i termer av drivmedelsförbrukning, fordonskostnader, lönekostnad för chaufför, vägslitage och miljöutsläpp.

10. Flygplatsens egen analys kring frågan om flygplatsens framtid.

Långsiktighet och visioner är mycket viktigt när det gäller innehav och drift av en flygplats. En ägare måste ha detta i tankarna när man fattar viktiga beslut. Många av investeringarna som görs är stora och har en livslängd på över 20 år. Ett perspektiv på minst 30 år bör man ha, och det använder också Luftfartsverket i sitt långsiktiga planeringsarbete. I Stockholmsberedningen visas att Västerås Flygplats år 2030 i den lägre prognosen kan ha ca 800 000 passagerare. I den högre prognosen är det drygt 1,2 miljoner passagerare. Då finns förutsättningarna för att flygplatsen ska uppvisa vinst.

Flygmarknaden i Sverige fortsätter att genomgå en stor strukturförändring, konkurrensen hårdnar och prispresen är stor från resenärerna på flygbolagen, och det fortplantar sig till flygplatserna.

I stort sett alla Sveriges trafikflygplatser går idag med stora underskott. Nedgångar för flyget har hänt förr, och kommer att hända igen, liksom stora uppgångar, t.ex. under slutet av 80-talet och i mitten av 90-talet. Därför måste man betrakta flygplatser med långsiktighet.

För att beskriva hur olika beslut kan påverka en flygplats visas nedanstående tre exempel. **Skavsta.** Ledningen för flygplatsen och ägarna hade redan på 80-talet en vision om att flygplatsen skulle vara Stockholms södra storflygplats i framtiden. Ledning och ägare arbetade oförtrutet på med att under 80- och 90-talet påverka allmänhet, politiker och flygbranschen att dela visionen.

Många motgångar dök upp, t.ex. Tullingeutredningen på 80-talet, som visade att Tullinge var det bästa alternativet då, och tio år senare Luftfartsverkets utredning om en ny flygplats på södertörn. Båda dessa förslag stupade senare på grund av politiska beslut, ingen kommun ville

egentligen ha en storflygplats i den egna kommunen. Skavstas ägare satsade hela tiden pengar på nödvändig infrastruktur. Detta var en tid när lågprisflyget inte fanns i vårt medvetande.

Idag kan vi gratulera Skavsta för sin framgång i och med RyanAirs beslut att förlägga ett nav i Nyköping. Enligt uppgift skapades ca 1000 nya arbetstillfällen redan 2003. Skavsta var 2005 Sveriges fjärde största flygplats och är idag Sveriges tredje största flygplats. Inflyttning av företag och medborgare ökar enligt kommunen.

Ledning och ägare kan känna sig mycket nöjda med att under hårda tider ändå skapat en flygplats som var beredd att kunna hantera mycket flygtrafik och passagerare när tillfället kom. Ett strategiskt arbete har burit frukt.

Eskilstuna. I slutet av 60-talet och början av 70-talet bedrev Linjeflyg reguljär trafik på Kjula.

Även perioder med chartertrafik förekom. Västerås flygplats var då enbart militär.

När Linjeflyg började modernisera sin flygplansflotta ställde det krav på flygplatserna att investera i ett instrumentlandningssystem (ILS). I Eskilstuna beslutades att inte genomföra den investeringen, vilket betydde att reguljär och chartertrafiken upphörde.

Några år efter detta slöts ett avtal med försvaret att upplåta en del av Hässlö för civil reguljärtrafik, och SAS startade trafik till Köpenhamn. Man kan dra slutsatsen att om investeringen i en ILS genomförts på Kjula, hade kanske inte Västerås Flygplats funnits idag.

Idag har en generationsväxling i politiken skett sedan 70-talet, och därmed har också inställningen till Kjula förändrats. Man ser nu mycket långsiktigt på flygplatsen och dess betydelse för Eskilstuna.

Arbete pågår med en översiktsplan på ett logistikcentrum med flygplatsen i centrum mellan E20 och Svealandsbanan. Investeringar görs, exempelvis i den ILS som hade behövts för trettio år sedan.

Vid årsskiftet 2005 – 2006 lämnade försvaret Kjula, som varit en sidobas. Under 2006 gäller ett särskilt markavtal mellan försvaret och Eskilstuna.

Nu återstår att se om Eskilstuna kommun fattar ett beslut om att ta kostnaderna för att själv äga och driva flygplatsen, och därmed bevara flygplatsen som strategisk infrastruktur.

Bromma. Flygplatsen invigdes 1936. Redan i slutet på 40-talet kom den första utredningen angående var Stockholms nya storflygplats skulle förläggas. I och med detta lades mer eller mindre en våt filt över flygplatsen. De enda investeringar som gjordes under många år var bara de som var absolut nödvändiga.

Efter Linjeflygs flytt till Arlanda 1983 var flygplatsens förlust ca. 20 miljoner per år. De politiska besluten om flygplatsens framtid skiftade med mandatperioder, vilket skapade en stor oro för personal, ledning, ägare och andra verksamhetsutövare. Luftfartsverket hade ingen investeringsvilja alls, ingen vision fanns, flygplatsen skulle läggas ner.

I slutet av 80-talet beslutade ledningen för flygplatsen att försöka påverka ägaren att anamma visionen att bli en cityflygplats med reguljärtrafik och ett ekonomiskt positivt resultat. Så bestämdes också av ägaren.

När avregleringen av flyget kom 1992, skapades möjlighet att trafikera Bromma igen, vilket också skedde. Ett politiskt beslut togs 1996 att förlänga Brommas avtal med 15 år, till och med 2011.

Bromma är idag Sveriges femte största flygplats, men ekonomiskt sett är det inte någon större framgång. Detta beror på tidigare uteblivna investeringar, eftersatt underhåll, tidigare politiska beslut, ägarens inställning och det politiska beslutet 1996 om ett alltför kortsiktigt avtal. Investeringsbehovet och renoveringsbehovet var enormt, över 200 miljoner investerades på några år och avskrivningstiden är mycket kort (2011).

Brommas framtid har i många år varit osäker. I och med förändrad majoritet i Stockholm valet 2006 öppnades möjligheterna att förlänga markarrendet, vilket genomfördes 2008. Det gav Bromma ytterligare 30 års livstid från 2011.