



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



Västerås flygplats regionalekonomiska betydelse

2010-04-13

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



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-Mälarenregionen 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 förstas 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. Västeråsregionen och flygplatsen är funktionellt integrerat i Stockholm-Mälarenregionen. 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 förstas 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 högsenario 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. rAps-modellen 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, inlåsnings effekter 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 prognosystemet, 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

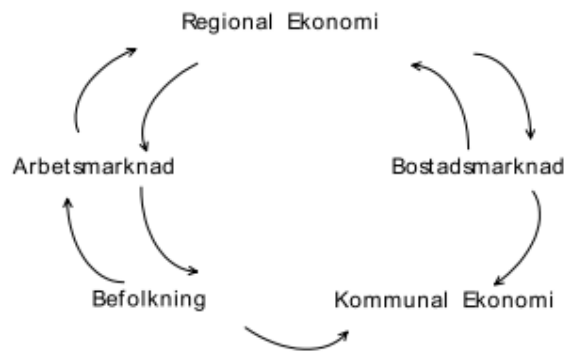
En av de modeller som använts för beräkningarna av Västerås flygplats betydelse för sysselsättning och BRP i Västeråsregionen är rAps, en förkortning för regionalt analys- och prognosystem. Denna modell har sedan den kom i bruk för ca tio år sedan använts i flera liknande analyser av effekter till följd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

Modellen arbetar med detaljerade data; exempelvis är befolkningen indelad efter ålder, kön, födelse- och utbildningsland 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, biljett-hantering, 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 inkomms-

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.

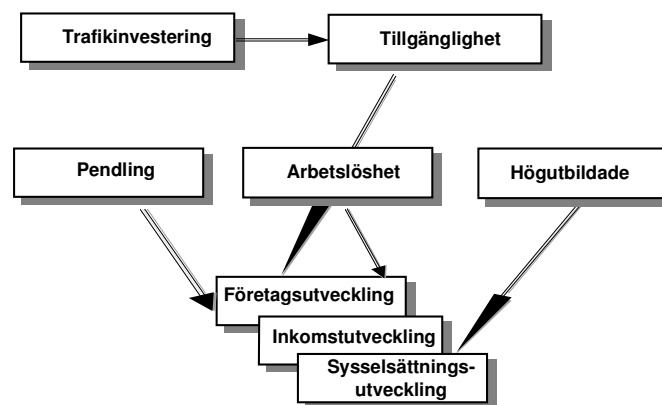
2.2 En beskrivning av RUT-modellen

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 - RUT¹.

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 resuppofferingar 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 pendlingsuppofferingen 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 tjuugoårsperioden 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 SAMLOK² 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 företaget (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 försämrade) 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 kriterier³ 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 förstas 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 SAM-PERS

³ Kriterierna är framtagna i samråd med beställaren.

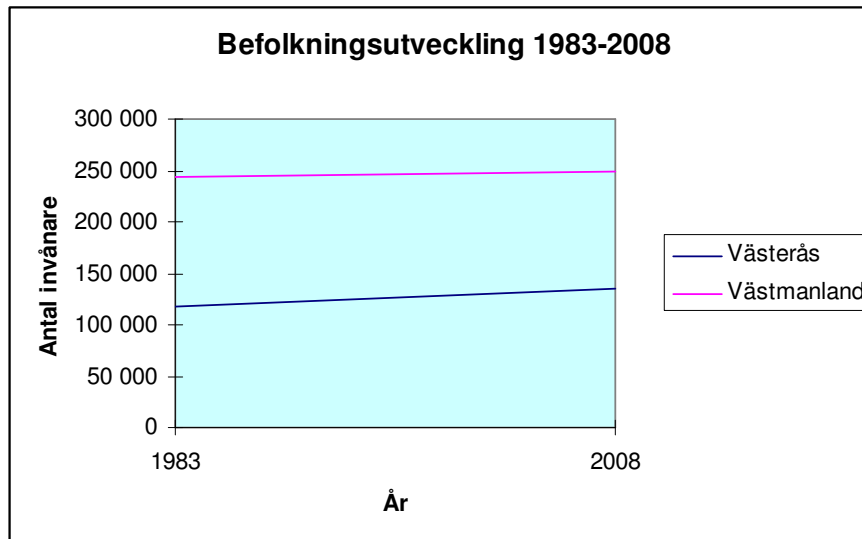
vets struktur och tillväxt. Sammantaget kan detta anses utgöra de regionala förutsättningarna som påverkar det Västeråsbaseade flygets potential. Kapitlet avslutas med en beskrivning av tre olika scenarier för trafik- och passagerarutveckling vid Västerås flygplats. Dessa scenarier ligger sedan till 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-Mälarenregionen, ett faktum som i stor grad påverkar potentialen. Som sådan är Mälarenregionen 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

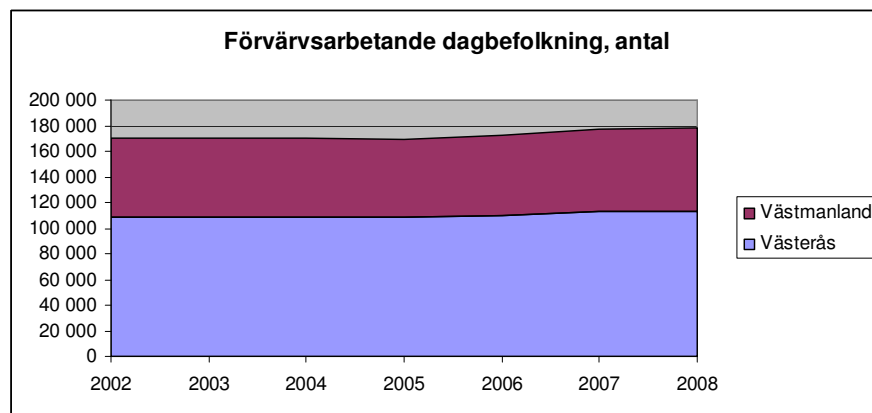
Sysselsättning utgör ytterligare ett mått på "utveckling". I en växande region ökar också sysselsättningen till följd av befolkningsökning då markanden för produkter och tjänster som konsumeras av invånarna lokalt ökar. Men ytterst är sysselsättningen en indikator på det lokala eller regionala näringslivets dynamik och vitalitet. Som nämnts ovan ger också den stora sammanhängande arbetsmarknaden i Stockholm-Mälarenregionen 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 2020⁴ 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 förvärsarbetande dagbefolkning i Västerås och Västmanland mellan 2002 och 2008. I figuren därefter visas Länsstyrelsens prognos för åren fram till 2020⁵. Statistiken visar en relativt stadig ökning under perioden 1997-2003.

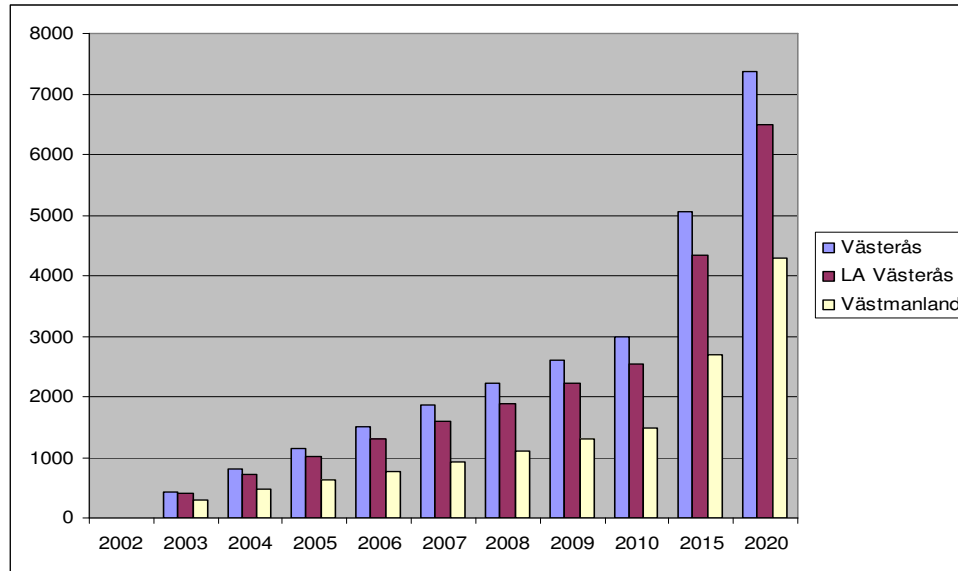


Källa: SCB

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

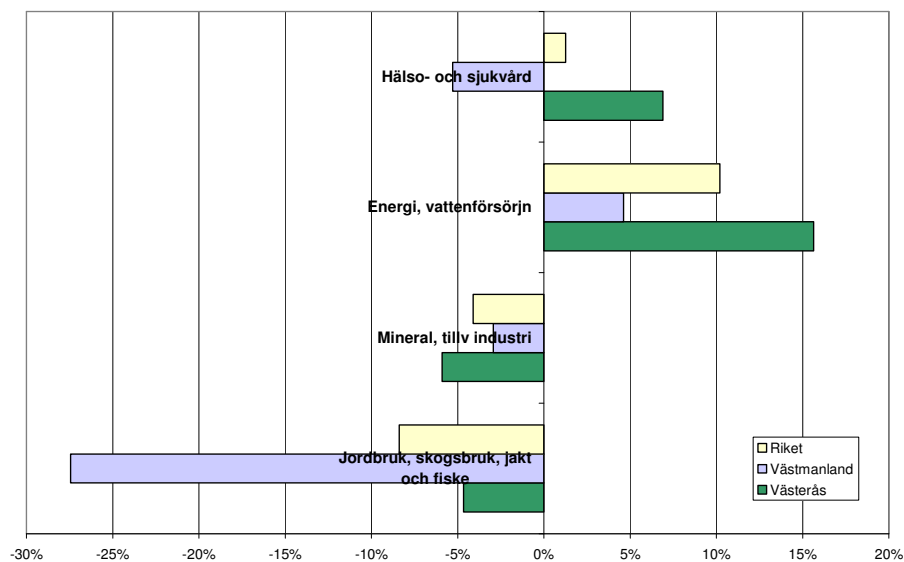
Även om sysselsättningen totalt väntas öka i Västerås och Västmanland kan det också vara intressant att veta vilka branscher som växer och vilka branscher som krymper i det lokala och regionala näringslivet.

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 lokaliseringmönster. Regioner med stort antal invånare och välutbyggd transportinfrastruktur har haft en snabbare sysselsättningstillväxt i dessa tjänstebranscher än mindre regioner med en liten marknadspotential.

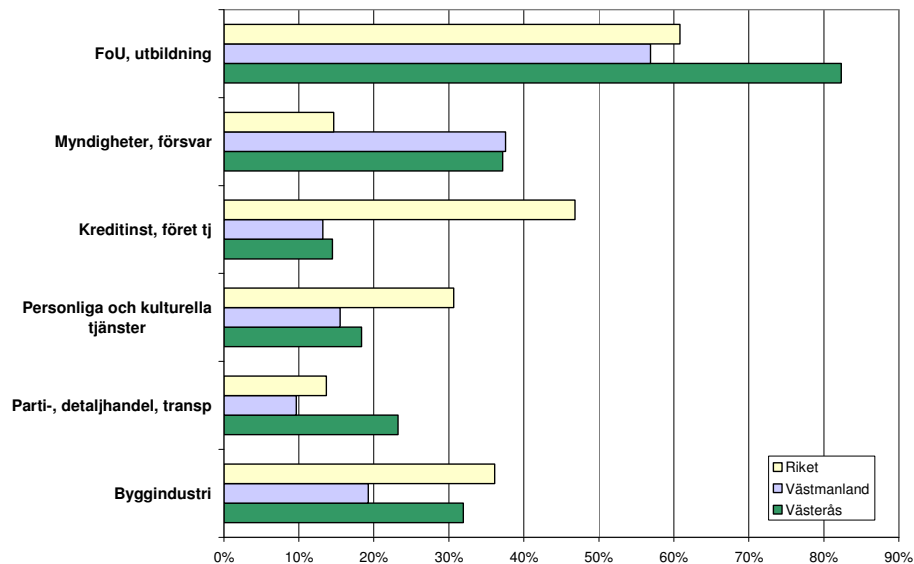
I följande diagram jämförs strukturomvandlingen i riket med utvecklingen i Västmanlands län och Västerås stad. Den första figuren visar utvecklingen i branscher som haft en sämre eller negativ, sysselsättningstillväxt i riket (alltså krympande), och den andra figuren visar utvecklingen i branscher som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

Förändring i Sysselsättning i rikets krympande branscher mellan år 1997-2007



Källa: SCB

Förändring i Sysselsättning i rikets tillväxtbranscher mellan år 1997-2007



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 sysselsättningsstillväxt 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 gjort⁶ 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 företagservice 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 företagservice	1.003	1.013
Utbildning, hälso- och sjukvård	1.003	1.015

Planeringsförutsättningar

Stockholm-Västerås flygplats är av Luftfartsstyrelsen utpekad riksintresseområde. Ett sådant utpekad 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 riksintesseområdet eller i dess influensområde direkt eller indirekt utgör hinder mot flyg- eller flygplatsverksamheten. För de områden utanför riksintesseområdet inom vilka bebyggelse eller andra fysiska hinder kan innebära påtaglig skada på riksintesset benämns influensområden för riksintesset. Influensområdet styrs av tre faktorer, hinder, buller samt elektromagnetiska fält.

Riksintesse för luftfarten utgörs av det område som på lång sikt kan täckas av luftfartsanläggningarnas markområde⁷. I begreppet luftfartsanläggning ingår flygplatser och luftfartsknuten utrustning, exempelvis rullbanor, taxibanor, ter-

⁷ Luftfartens riksintessen, 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-Mälarenregionen 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-Mälarenregionen 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-Mälardalenregionens 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 lokaliseras 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-analys⁸ 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 fraktrafik bedrivs av TNT. Chartertrafik förekommer både sommar och vinter. Dessutom förekommer en i omfattning begränsad, men ändå 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 personer⁹.

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 nyföretagande¹⁰.

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.

Passagerarutveckling¹²

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.

Försvarmaktens 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 Försvarmakten 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 Mälardalen 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 Liège-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 behålls¹³.

Sektorieell prognos och utblick¹⁴

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 system¹⁵ 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 (frakterminal) 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 tillbaka.

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 Aertis 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 fraktvolymerna 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 ökat med bland annat inomhusplatser. Efterfrågan på övernattningsplatser 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 driftunderskott 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 omlokiserat 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 färd-sätt.

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 färd-sätt 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 marktransport-systemet, 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 svagheter är konkurrensituationen 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 geografien 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 konjunktorkänslighet. 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 ”organiserat” 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 företagets förmåga och incitament att utvidga sina internationella kontaktytor och företagets 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 nå 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 företagsetableringar¹⁶.

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 personer¹⁷ 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 0,5¹⁸. 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 hantear 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.

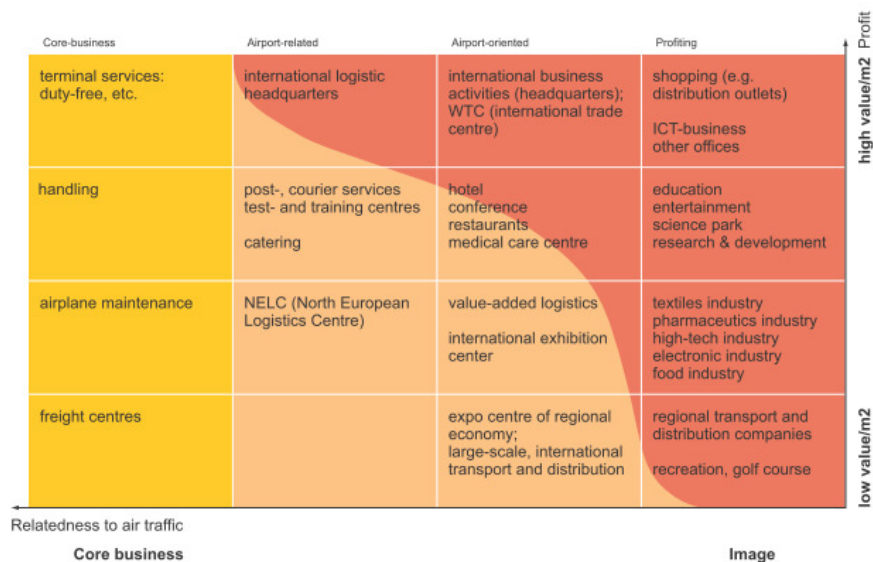
4. Katalytiska: sysselsättning och inkomst som alstras i den regionala ekonomin genom flygplatsens roll i ett vidare perspektiv såsom förbättrad produktivitet samt attraktivitet för investeringar och turism.

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 sig²⁰, 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 Architects Urbanism, Schweiz. Det gula färgfältet indikerar flygplatsområdet, medan det röda fältet indikerar urban täthet.



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 genererar²²:

- 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 Sverige²³.

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 flyg²⁴.

5 Scenarier för trafikutveckling vid Västerås flygplats

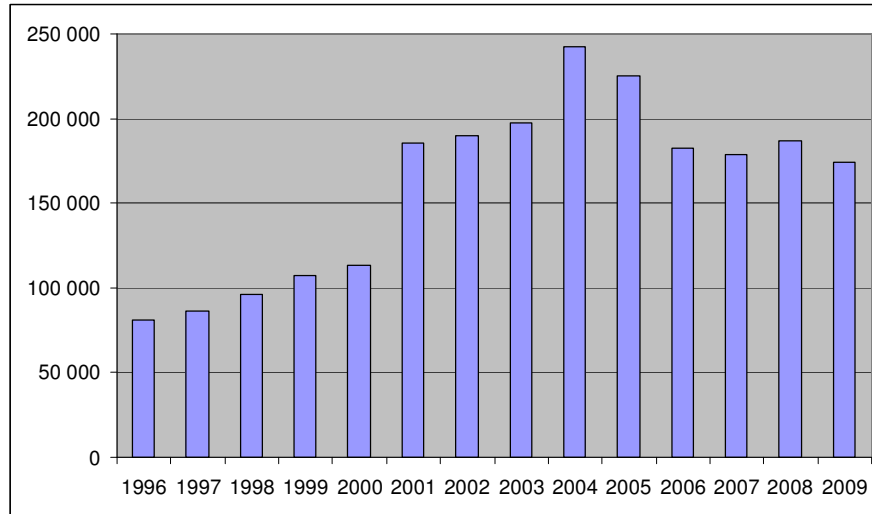
Västerås Flygplats betydelse för Västeråsregionen kan beskrivas genom att visa vilka effekter som uppstår om flygplatsen läggs ner. För att belysa dessa konsekvenser är det nödvändigt att göra antaganden kring hur trafiken på flygplatsen kommer att utvecklas om flygplatsen *inte* läggs ner.

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:

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

Högsenario: 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

År	Antal passagerare		Effekt av nedläggning	
	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 nyårs-helgerna.

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 betydande²⁶. 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 turisternas 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 Mälardalen 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 flygplats-elektronik (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:

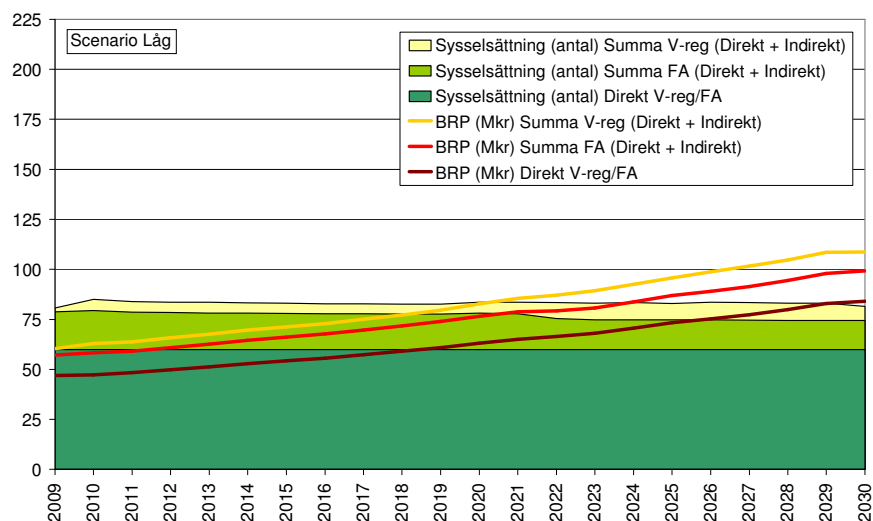
Tabell 3. Kommuner i FA Västerås och Västeråsregionen²⁷

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 Västeråsregionen, scenario Låg²⁸



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.

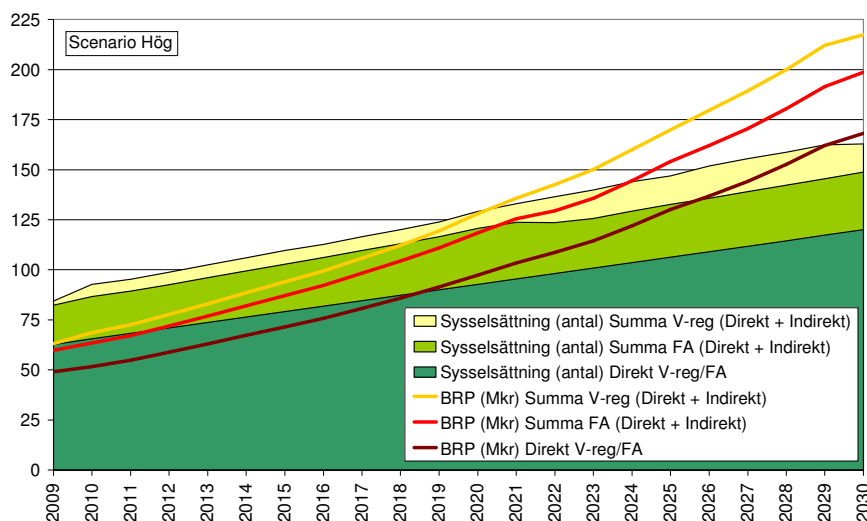
Som framgår av diagrammen (se även tabellerna i Bilaga 1) beräknas en sysselsättning på 60 heltidsanställda vid flygplatsen år 2009 generera en ytterligare sysselsättning på 18,7 heltidssysselsatta i FA Västerås och 20,8 heltidssysselsatta i Västeråsregionen. Denna totala sysselsättning innebär ett bidrag 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 Västeråsregionen, scenario Hög²⁹



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 sysselsättningskillnad 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 driftunderskott.

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 briter.

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 briter
- 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 briter som har Västerås som besöksort och 4,1 procent briter 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 härfter 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 briter 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 briter 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 briter 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

stannar³⁰. 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

Utgiftsområde	Utländska	
	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 briter 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

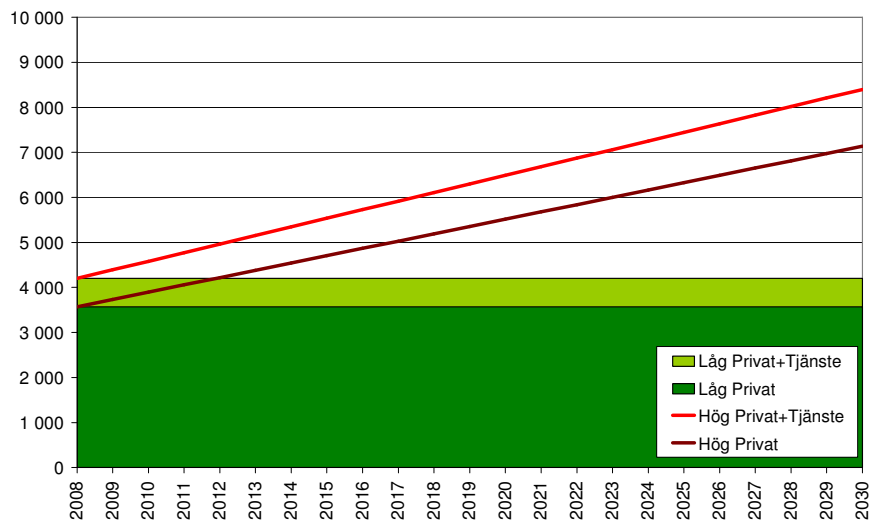
Antal utländska besök per år

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

- Lågsenario: 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 besöksmål³¹



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

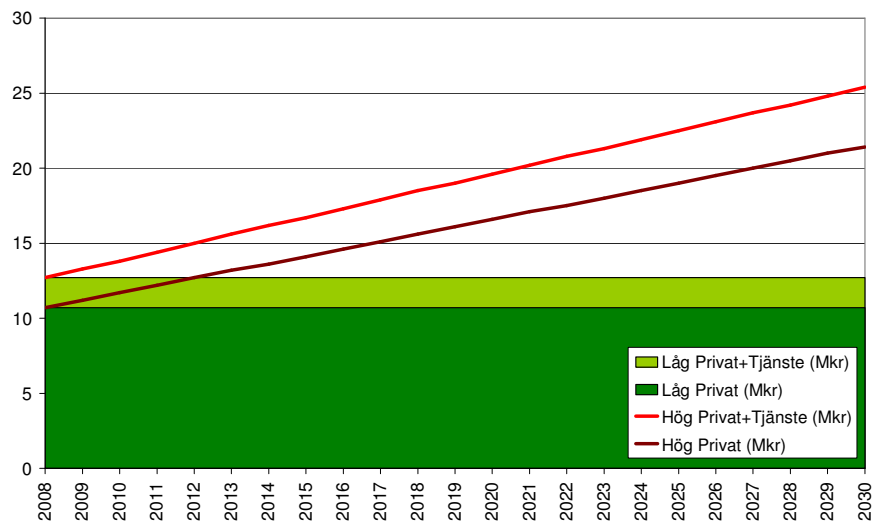
³¹ Motsvarande information finns i tabellform i Bilaga 1, tabell 14.

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 besöksmål³².

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

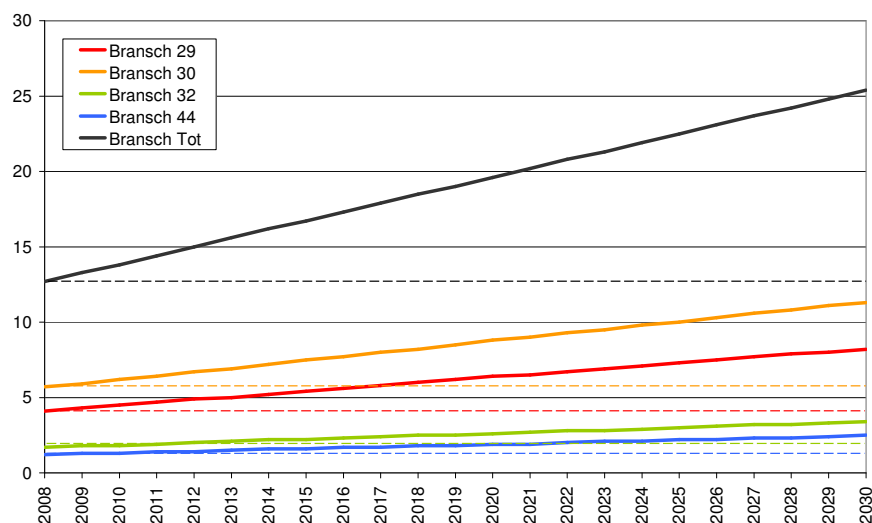


Majoriteten av de utländska besökarna till Västerås är privatresenärer, vilket också visar sig av de totala turistutgifternas fördelning i diagrammet ovan. De totala turistutgifterna uppgår, enligt beräkningarna, till 12,7 Mkr år 2008. I Scenario Hög väntas utgifterna fördubblas år 2030.

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 returer 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 returer, dvs. 4 500 utländska besök till regionen. I tabellen nedan redovisas de totala turistutgifterna per 100 000 tur och returer.

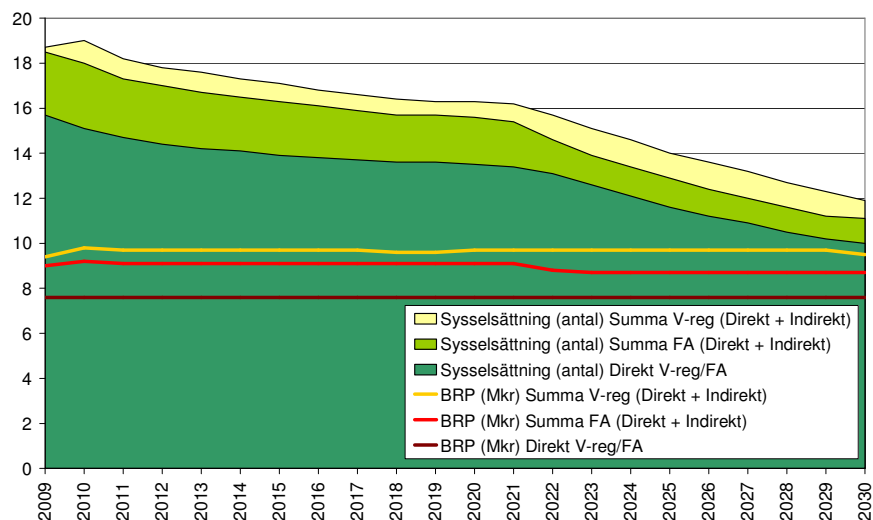
Tabell 10. Totala turistutgifter, fördelat på bransch, per 100 000 tur och returer (4 500 utländska besök) varje år 2009-2030

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 2009-2030³⁴



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.

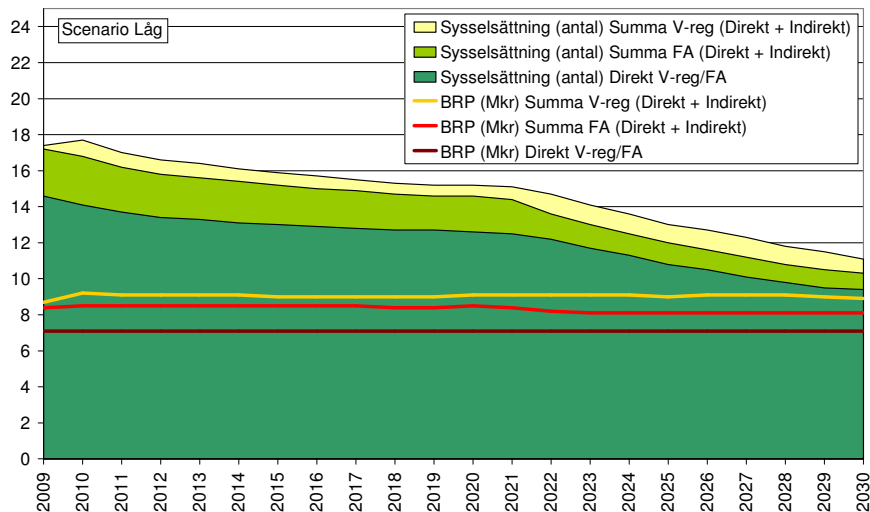
Bidrag till sysselsättning och BRP i Scenario Låg

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 nedan³⁵.

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



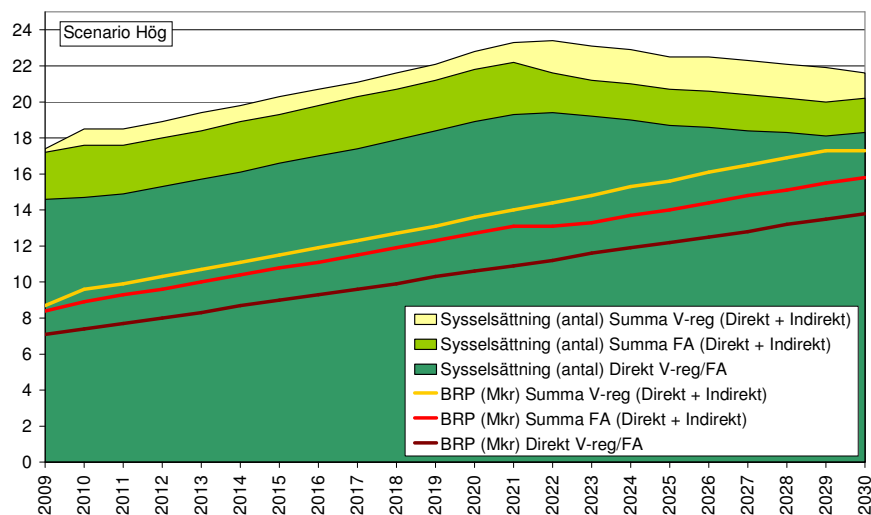
Med 4 199 utländska besök till Västerås varje år beräknas den direkta effekten på BRP uppgå till 7,1 Mkr per år. Det totala bidraget till BRP har beräknats till ca 8 Mkr per år i FA-Västerås och till ca 9 Mkr per år i Västeråsregionen. Sett till hela perioden 2009-2030 är bidraget till BRP totalt 183 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 Västeråsregionen i Scenario Hög³⁶



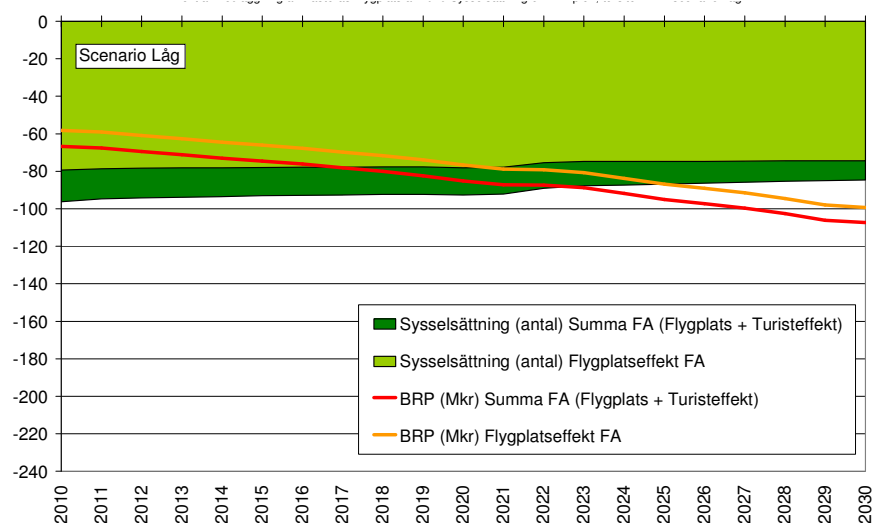
I Scenario Hög beräknas den totala bidraget till BRP uppgå till 8,4 Mkr år 2009 och öka till 15,8 Mkr år 2030 för FA-Västerås. För Västeråsregionen beräknas bidraget uppgå till 8,7 Mkr år 2009 och till 17,3 Mkr år 2030. För hela perioden 2009-2030 är bidraget till BRP totalt 270 Mkr för FA-Västerås och 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.

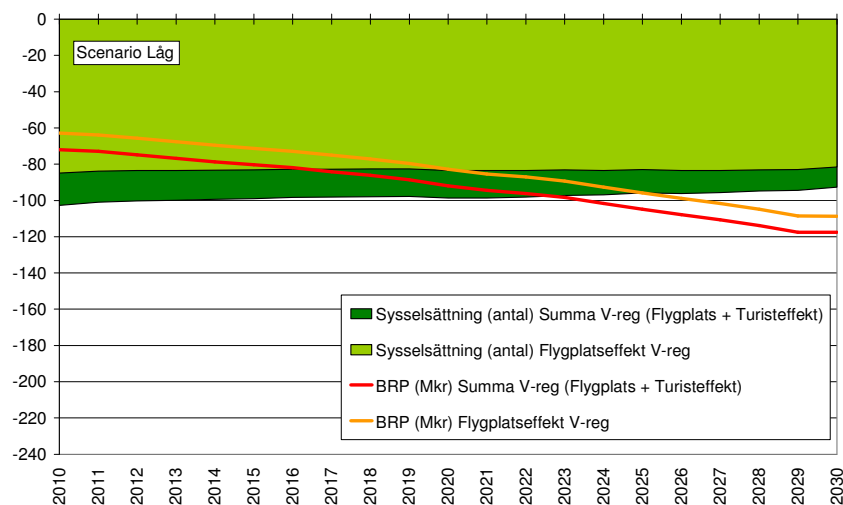
³⁶ Se tabell 24 och 25 i Bilaga 1 för informationen i tabellform.

Figur 9 Effekt av nedläggning av Västerås Flygplats år 2010 på sysselsättning och BRP i FA Västerås enligt Scenario Låg³⁷



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.

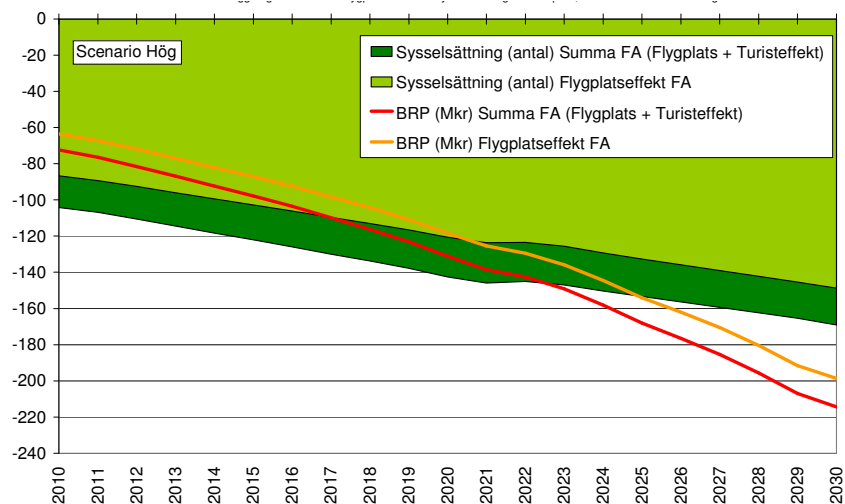
Figur 10 Effekt av nedläggning av Västerås Flygplats år 2010 på sysselsättning och BRP i Västeråsregionen enligt Scenario Låg³⁸



³⁷ Se tabell 26 i Bilaga 1.

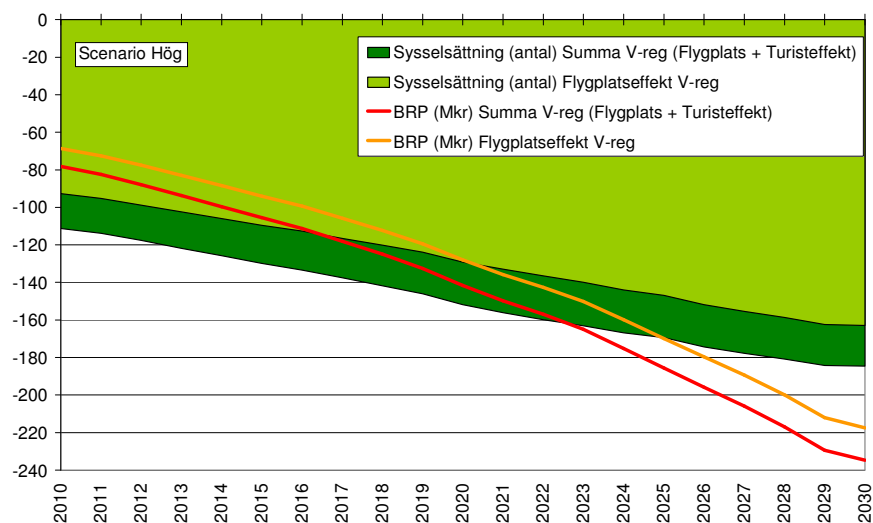
³⁸ Se tabell 27 i Bilaga 1.

Figur 11 Effekt av nedläggning av Västerås Flygplats år 2010 på sysselsättning och BRP i FA Västerås enligt Scenario Hög³⁹



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 Hög⁴⁰



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-modellen⁴¹. 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 säsongvis till Barcelona-Girona, Alicante
- chartertrafik, utrikes, sporadisk, ex Antalya
- fraktverksamheten TNT till Liège och Riga

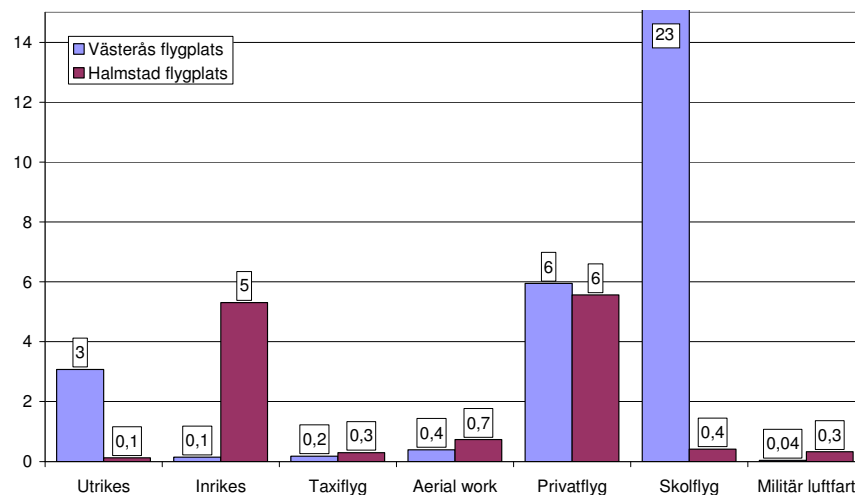
⁴¹ Utförligare beskrivning av den Regionala Utvecklings Modellen (RUT) återfinns i kapitel 2.

- 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 antagande⁴².

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 upptagningsområdet 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.

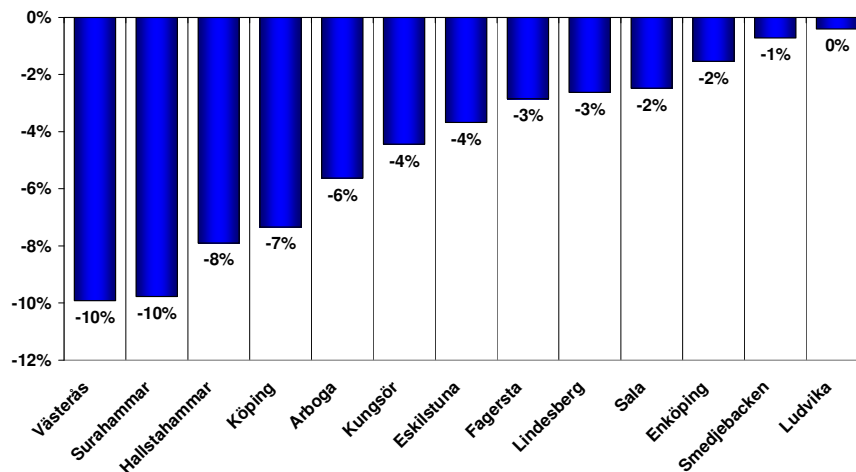
7.2 Scenario 1: nedläggning av flygplats

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 kommun⁴³. 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: $\text{Flygavgångar}_{(k)} * \text{EXP}(-\text{konstant} * \text{Resavstånd}_{(kl)})$ 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		
	Sysselsättning	Löne-summa (Mkr)	Antalet företag	Sysselsättning	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 Upptagningsområdet	-970	-260	-290	-0,5%	-0,6%	-0,8%
Hela Sverige	-1 340	-360	-430	-0,03%	-0,04%	-0,04%
Andel upptagningsområdet	72%	72%	67%			

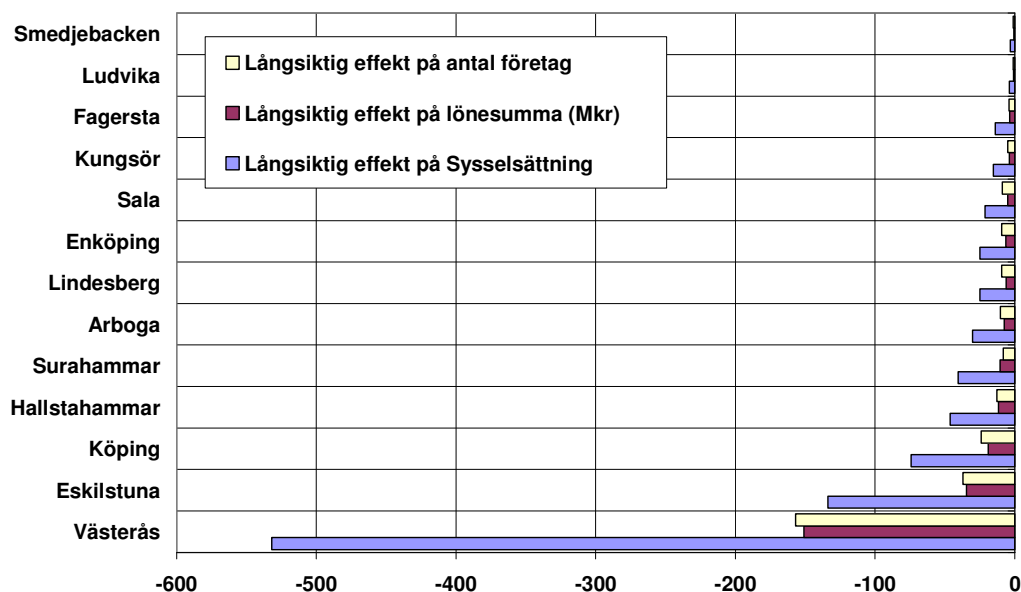
För hela Sverige skulle en nedläggning av flygplatsen innebära en minskad sysselsättning med ca 1300 förvärvsarbetande på lång sikt varav 970 förvärvsarbetande tappas inom upptagningsområdet. För Västerås del beräknas sysselsättningen på sikt minska med 530 personer. För området motsvarar minskningen 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 inkomstillväxt. 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)	framtida lönesummor (%)
Västerås	-2 800	57%
Eskilstuna	-700	14%
Köping	-400	8%
Surahammar	-200	4%
Hallstahammar	-200	4%
Enköping	-1 00	2%
Lindesberg	-1 00	2%
Kungsör	-1 00	2%
Sala	-1 00	2%
Fagersta	-1 00	2%
Arboga	-1 00	2%
Smedjebacken	0	0%
Ludvika	0	0%
Summa Upptagningsområdet	-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:

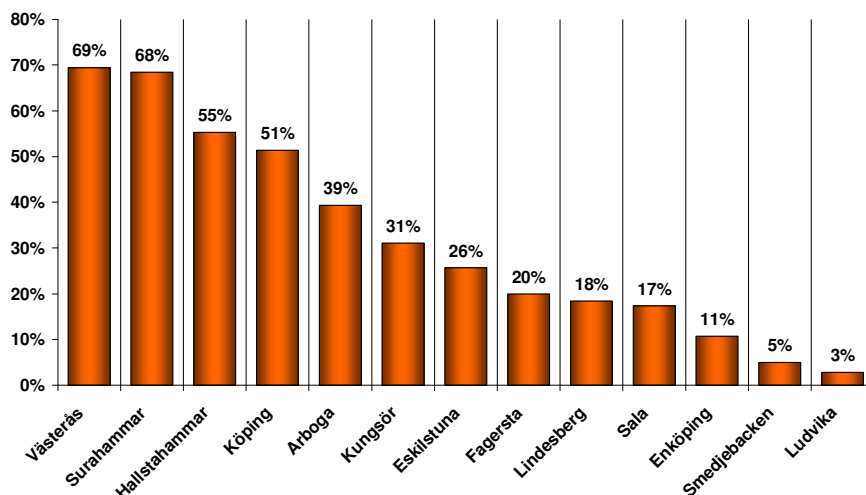
- flygtillgängligheten försämras med ca -10 % för Västerås
- sysselsättningen påverkas negativt i Västerås (-0,9 %)
- lönesumman minskar med 1 % för Västerås
- förändring av antalet företag uppgår till drygt 1 % för Västerås

- 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

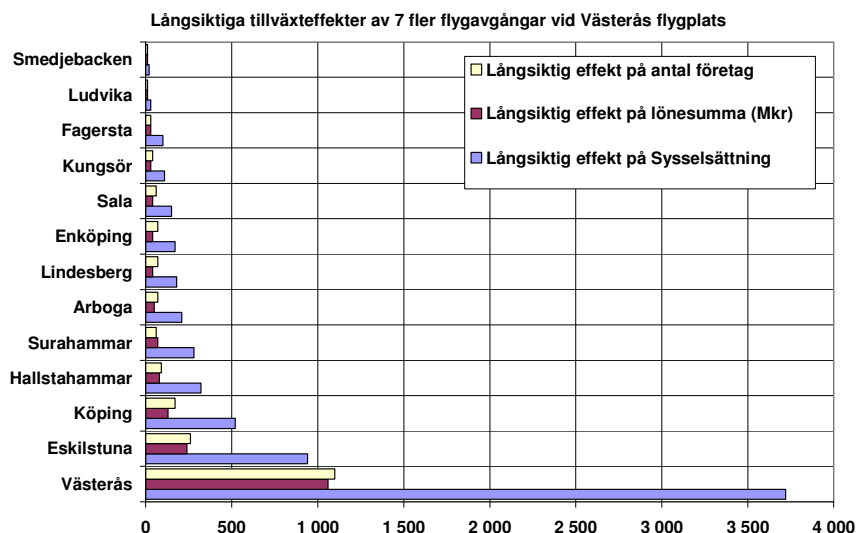
Kommun	Effekt på			Långsiktig effekt i % av 2005 års		
	Sysselsättning	Lönesumma (Mkr)	Antalet företag	Sysselsättning	Lönesumma	Antal företag
Västerås	3 720	1 060	1 100	6%	7%	10%
Eskilstuna	940	240	260	2%	3%	4%
Köping	520	130	170	5%	5%	8%
Hallstahammar	320	80	90	5%	6%	8%
Surahammar	280	70	60	6%	7%	10%
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 inkomstillväxt. 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-årsperiod⁴⁴.

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)	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 driftunderskott.

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 driftunderskottet 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 inrikes- trafikerna med 106 000 passagerare. (SOU 2007:70)

För utrikestrafiken har en ökning skett med 42 % mellan 2003 och 2008 (mot-svarar 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.

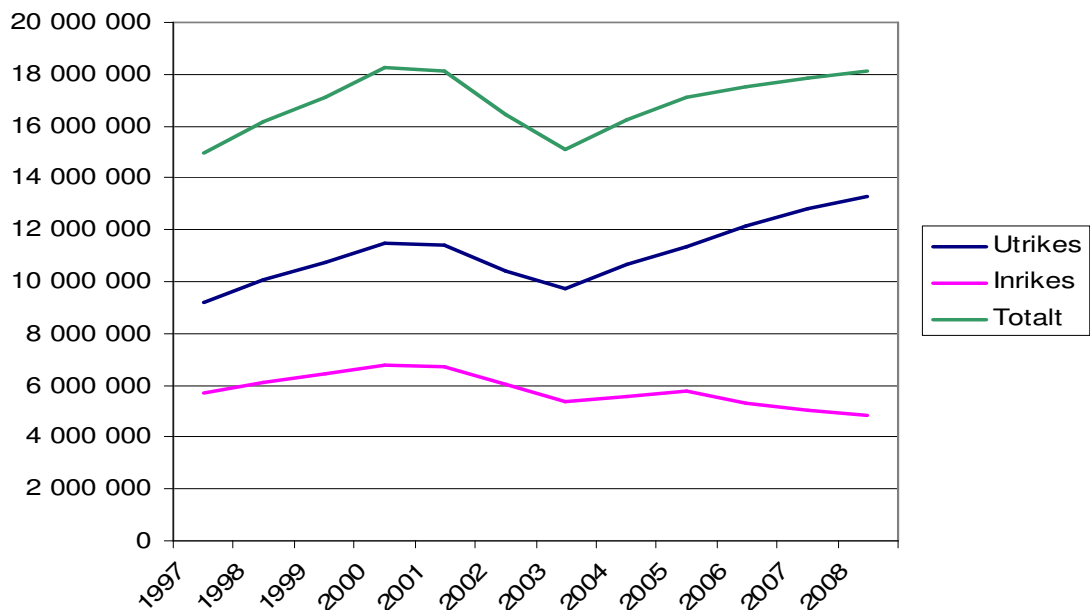
8.3 Utvecklingen på Arlanda

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.

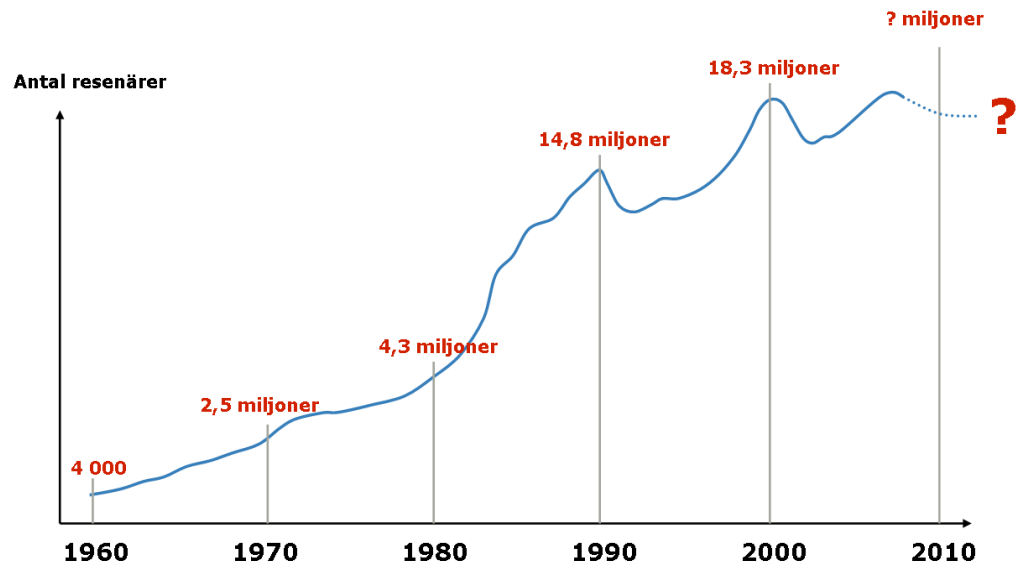
Utvecklingen av det totala antalet passagerare på Arlanda redovisas i diagrammen nedan.

Tabell 29. Flygpassagerare på Arlanda 1997-2008



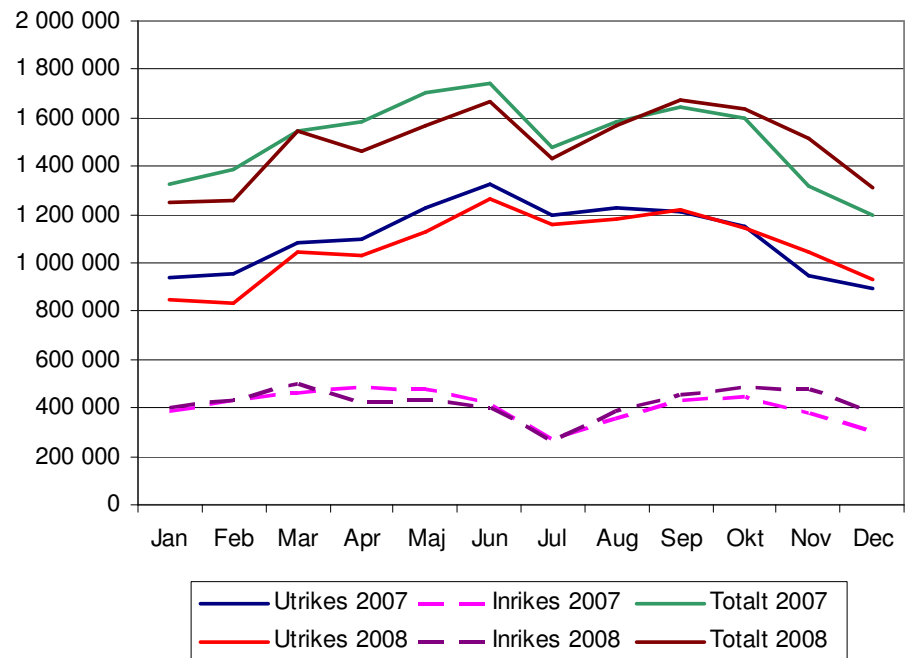
Källa: Transportstyrelsen

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 ”påtvungade” begränsningar införs som hindrar utvecklingen. Med ”påtvungade” 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 påtvungade 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 p.g.a. konjunkturedgångar 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) Påtvungade 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-Mälarenregionen 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 nordnorden 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-Mälarenregionen är den region i nordnorden 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-Mälarenregionen. 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 sats 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-Mälarenregionen 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 Mälardalen 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. Lågsceariot 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 lågsceariot motsvarar genomsnittligt cirka 50 miljoner kronor per år och på motsvarande sätt en sysselsättningskillnad 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

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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

År	Låg			Hög		
	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 returesor (4 500 utländska besök) varje år 2009-2030

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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 returesor (4 500 utländska besök) varje år 2009-2030

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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

År	Sysselsättning (antal)			BRP (Mkr)		
	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 sats 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

