

# Västerås Flygplats

En studie av flygplatsens betydelse för  
regionens utveckling

Joakim Johansson

Inregia AB, Januari 2006  
på uppdrag av Västerås Stad



# Förord

Inregia AB har på uppdrag av Västerås Stad analyserat det samhällsekonomiska värdet av Västerås Flygplats. Det är i första hand betydelsen av befintlig utformning av flygplatsen med befintliga linjer som har analyserats. Fokus har därmed lagts på att bedöma konsekvenserna av en nedläggning. Vissa konsekvenser har beräknats kvantitativt medan andra har bedömts kvalitativt. Frågan om utbyggnad diskuteras endast övergripande.



# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING.....</b>	<b>7</b>
<b>1. INLEDNING .....</b>	<b>11</b>
1.1 OLIKA AKTÖRER BERÖRS AV FLYGPLATSEN PÅ OLIKA SÄTT.....	11
1.2 METOD OCH UPPLÄGG .....	12
<b>2. FLYGPLATSER OCH REGIONAL UTVECKLING.....</b>	<b>14</b>
2.1 GOD TILLGÄNGLIGHET ÄR EN AV FLERA FÖRUTSÄTTNINGAR.....	14
2.2 TIDIGARE STUDIER AV FLYGPLATSERS PÅVERKAN .....	14
2.3 BETYDELSEN FÖR VÄSTERÅSSTUDIEN .....	16
<b>3. UTVECKLINGEN I VÄSTERÅS .....</b>	<b>18</b>
3.1 BEFOLKNINGSUTVECKLING .....	18
3.2 SYSSELSÄTTNING.....	20
3.3 NÄRINGSLIVETS STRUKTUR OCH TILLVÄXT .....	22
3.4 EFTERFRÅGAN PÅ FLYGTILLGÄNGLIGHET.....	23
<b>4. FLYGRESANDET VID VÄSTERÅS FLYGPLATS.....</b>	<b>24</b>
4.1 DESTINATIONSUTBUDET.....	24
4.2 STARTER OCH LANDNINGAR .....	27
4.3 FLYGRESANDET .....	29
4.4 DEN POTENTIELLA FLYGEFTERFRÅGAN .....	30
4.5 VILKA RESER OCH VARFÖR?.....	34
<b>5. EN PARTIELL KALKYL FÖR VÄSTERÅS .....</b>	<b>36</b>
5.1 BERÄKNINGSFÖRUTSÄTTNINGAR .....	36
5.2 UTEBLIVANDE INTÄKTER FÖR BESÖKSNÄRINGEN I VÄSTERÅS .....	40
5.3 KOSTNADER FÖR VÄSTERÅSBOR SOM EFTERFRÅGAR FLYGRESOR .....	40
<b>6. SLUTSATSER .....</b>	<b>42</b>



# Sammanfattning

## En analys av flygplatsens betydelse för Västerås

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

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

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

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

## Oklara samband mellan god tillgänglighet och regional utveckling

Det finns flertalet studier genomförda i såväl Sverige som internationellt som belyser sambanden mellan tillgänglighet och regional utveckling. En generell slutsats är att sådana samband finns men att det är ytterst svårt att mäta dessa samband. Anledningen är att god tillgänglighet endast är *en* av flera förutsättningar för en positiv regional tillväxt. Betydelsen av ökad tillgänglighet är således beroende av huruvida dessa andra förutsättningar uppfylls. Om det finns goda förutsättningar för tillväxt i regionen och den bristande infrastrukturkapacitet utgör den enda kvarvarande flaskhalsen, kan rätt riktade infrastruktursatsningar leda till betydande effekter.

Vi bedömer att Västeråsregionen har förhållandevis goda förutsättningar för tillväxt beroende på den strukturomvandling som näringslivet genomgår samt på närheten till Stockholmsregionen. Inflyttningen till Västerås har varit positiv under många år och trenden förväntas fortsätta, detsamma gäller befolkningstillväxten. Även sysselsättningen har haft en

god tillväxt i Västerås, dock med en nedgång 2002-2003. Tillväxt i befolkningen och sysselsättningen och en strukturomvandling inom näringslivet som innebär en ökad koncentration till kunskapsintensiva tjänstenärings, innebär att efterfrågan på transporter till/från Västerås kommer att öka under kommande 10-15-år. Strukturomvandlingarna kan innebära särskilt stora efterfrågeökningar på persontransporter och därmed också på en god flygtillgänglighet.

Mot denna bakgrund kan vi dra slutsatsen att en god flygtillgänglighet kommer att vara en betydelsefull förutsättning för Västeråsregionens fortsatta utveckling. Den stora frågan är om Västerås Flygplats är nödvändig för att skapa sådan tillgänglighet.

### En kraftig nedgång i flygresandet vid Västerås Flygplats

Flygtillgängligheten som Västerås Flygplats erbjuder har reducerats kraftigt under de senaste åren. Västerås har idag endast två utrikesdestinationer, Köpenhamn och London, och ingen inrikesdestination. Som jämförelse kan nämnas att Skavsta flyger till 22 destinationer. Bromma 11 och Arlanda över 100.

Antalet avgångar från Västerås har mer än halverats 2000-2005. Inrikestrafiken till Malmö har lagts ner och flygresandet till Köpenhamn har reducerats från 27 till 6 avgångar per vecka. Arlanda har idag 116 avgångar per vecka och kan dessutom erbjuda billigare biljettpriiser. När det gäller Londontrafiken har utvecklingen varit mer positiv för Västerås. Sedan Ryan Air började trafikera linjen 2001 har antalet avgångar ökat från 7 till 12 per vecka.

Om man ser till antalet landningar har det i Sverige såväl som internationellt skett en tydlig minskning sedan september 2001. Det verkar dock som att flygmarknaden är på väg att återhämta sig, då det skett en ökning i antalet landningar 2003-2004. För Västerås ser utvecklingen annorlunda ut. Antalet landningar låg relativt konstant 2001-2003, för att minska kraftigt 2003-2004.

Passagerartrafiken till och från en flygplats beror dels på antalet avgångar och landningar, dels på antalet passagerare per avgång och landning. Sedan Ryan Air startade linjen Västerås-London 2001 har passagerartrafiken till London ökat med närmare 50 % per år, från 70 000 passagerare 2001 till 211 000 passagerare 2004. Under samma tidsperiod har den övriga trafiken minskat dramatiskt, från 115 000 till 31 000 passagerare. År 2004 hade Ryan Air 87 % av trafiken till/från Västerås.

Det har alltså skett mycket kraftiga nedgångar i den reguljära flygtrafiken vid Västerås Flygplats under de senaste åren, med undantag från utrikestrafiken till London. Inrikestrafiken har försvunnit och övrig utrikestrafiken har reducerats med närmare 75 % på tre år. Mot denna bakgrund bör följande frågor besvaras:

- Finns det förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling i lågprisflyget och är en sådan utveckling betydelsefull för Västeråsregionen?
- Finns det förutsättningar för en positiv utveckling i inrikestrafiken och är en sådan utveckling betydelsefull för Västeråsregionen?



## Londontrafiken har relativt liten betydelse för Västeråsregionen

Västerås Flygplats konkurrerar i första hand på lågprismarknaden, vilket i dagsläget gäller trafiken till London. För att närmare kartlägga denna trafik har Mälardalens högskola gjort en marknadsundersökning. Från denna undersökning framgår att av dem som flyger linjen Västerås-London är 65 % Svenskar och resterande 35 % Britter. Av Svenskarna är 32 % bosatta i Stockholm och 7 % i Västerås. Av Britterna har 62 % Stockholm som destination och 17 % Västerås.

Den samlade bilden är att en väldigt stor andel av de passagerare som flyger linjen Västerås-London har Stockholm som slutdestination/startpunkt och att mindre än 5 % av de flygresor som görs mellan Västerås och London görs av personer som är bosatta i Västerås.

## En stor andel av Västeråsborna flyger från Arlanda

En resvaneundersökning har genomförts på Arlanda som visar varifrån de passagerare som ankommer eller avgår från Arlanda har sin startpunkt för resan. Från denna undersökning har vi tagit fram information om antalet resor från Arlanda som görs av personer som startar sin resa i Västeråsregionen (Arboga, Avesta, Enköping, Eskilstuna, Fagersta, Hallstahammar, Heby, Kungsör, Köping, Norberg, Sala, Skinnskatteberg, Surahammar eller Västerås).

Undersökningen visar att 25-30 procent av de flygresor från Arlanda som har sin startpunkt i Västeråsregionen påbörjas i Västerås kommun. Västeråsborna gör därmed mellan 50 000-70 000 resor från och till Arlanda per år. Denna statistik kan jämföras med den totala passagerartrafiken vid Västerås Flygplats som år 2004 uppgick till drygt 240 000 resor. En ytterst liten andel av dessa resor till/från Västerås Flygplats har emellertid sin startpunkt i Västerås kommun. Sammantaget innebär det att befolkningen och företagen i Västerås i större utsträckning väljer att flyga från Arlanda än från Västerås Flygplats.

I en annan marknadsundersökning som gjorts på Luftfartsverkets uppdrag 2003 intervjuades ett flertal kommuner, företag och affärsresebyråer i Västeråsregionen. Från dessa intervjuer framhålls att Arlanda har betydande fördelar i jämförelse med Västerås Flygplats, bl.a. kan Arlanda erbjuda billigare resor, flexibla tidtabell och direktflyg till de destinationer som efterfrågas. Nackdelen med Västerås är att det saknas en tidig kvällstur från Köpenhamn, att ankomsttiderna i Köpenhamn inte passar alla destinationer, att väntetiderna är långa, biljettpriserna höga, utbudet av direktflyg dåligt och att det finns brist på konkurrerande flygbolag.

## Resultat från en partiell regionalekonomisk kalkyl

Konsekvenserna av att lägga ner en flygplats kan göras i flera steg. Grundläggande steg är att identifiera de effekter som nedläggningen förväntas leda till, kvantifiera dessa effekter och värdera dem. I denna rapport redovisas en partiell regionalekonomisk kalkyl där vi har avgränsat oss till att belysa konsekvenserna för aktörer i Västerås. Vi har beräknat konsekvenserna för besöksnäringen i Västerås, som påverkas negativt pga. minskad turism, och för de boende och företagen i Västerås som efterfrågar flygresor, som påverkas negativt pga. högre reskostnader.

Under de antaganden vi utgått från skulle intäkterna från Brittiska och Danska turister i Västerås minska med knappt 20 miljoner kronor per år om flygplatsen läggs ner. Detta med utgångspunkt i att 5 718 besök till Västerås "ställs in" per år. Värt att notera är de uteslutna intäkterna *inte* är ett mått på nettoförlusten för turistnäringen, eftersom även kostnaderna för verksamheterna minskar till följd av en minskad turistomsättning.

Vid en nedläggning ökar reskostnaden för de Västeråsbor som istället för att flyga från Västerås måste välja att antingen ställa in resan, resa med annat färdmedel eller flyga från annan flygplats. Våra beräkningar visar att resenärernas upplevda kostnad (genom ökat biljettpris, längre restid eller inställd resa) kan uppgå till ca 4 miljoner kronor.

### **Västerås Flygplats har en ytterst liten betydelse för regionens utveckling**

För boende och företag i Västerås är det god flygtillgänglighet som efterfrågas. Av såväl statistiken som marknadsundersökningarna framgår att denna tillgänglighet bäst tillgodoses genom att säkerställa goda landförbindelser till/från Arlanda. Västerås kan inte konkurrera med Arlanda i termer av destinationer och avgångar.

Ett utökat flygutbud med frekventa avgångar *från* Västerås till flera destinationer inrikes och utrikes skulle givetvis gynna såväl de boende som näringslivet i Västerås, men efterfrågan på sådan flygtrafik är alldeles för liten.

Förbättrad flygtillgänglighet *till* Västerås skulle kunna gynna turistnäringen i Västerås-regionen. Men det är främst inom lågprismarknaden som Västerås Flygplats kan konkurrera och vi ser från Londontrafiken att huvuddelen av Britterna har Stockholm som destination. Sett till den totala turismen i Västerås utgör flygresorna till Västerås dessutom en liten andel. Om utgångspunkten är att skapa god tillgänglighet till Västerås med syfte att gynna turismen är flygplatsen med sitt nuvarande utbud inte särskilt betydelsefull.

# 1. Inledning

## 1.1 Olika aktörer berörs av flygplatsen på olika sätt

Det finns olika sätt att bedöma konsekvenserna för samhället av att lägga ner en flygplats. Flera tänkbara upplägg är möjliga, med olika innehåll och med olika metoder för att samla in information. I grund och botten handlar det emellertid om två steg: Dels identifiera vilka aktörer som skulle påverkas av en nedläggning, dels analysera denna påverkan vad gäller inriktning och omfattning.

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

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

- Resenärer som flyger till/från Västerås
- Turist-/besöksrelaterade näringar i Västerås
- Flygbolag som trafikerar relevanta linjer
- Västerås Flygplats
- Västerås Stad

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

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

Flygplatsens betydelse för Västeråsregionen illustreras väldigt tydligt av vilken efterfrågan som finns på att flyga till/från Västerås. Finns det ingen efterfrågan finns det inget flygutbud och finns det inget flygutbud finns det inga förutsättningar för flygplatsen att bidra till regionens utveckling. Med en stor flygefterfrågan är däremot situationen omvänd. Med stor efterfråga finns goda möjligheter till ett utökad flygutbud och bättre förutsättningar till

vinster för såväl flygbolagen som flygplatsen. Är efterfrågan stor kan flygplatsen och flygtillgängligheten få en mer avgörande roll för regionen.

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

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

Även Västerås Flygplats har begränsade möjligheter att direkt påverka utbudet. Flygplatsen kan neka flygbolagen men inte tvinga dem att flyga. Flygplatsen är i första hand en *infrastrukturtillhandahållare*, på samma sätt som exempelvis Vägverket och Banverket tillhandahåller väg- och järnvägsinfrastruktur men har begränsade möjligheter att påverka trafiken. Genom att erbjuda bra service och konkurrenskraftiga avgifter mm kan flygplatsen delvis påverka trafiken, men det är i slutändan resenärernas efterfrågan som avgör.

Flygefterfrågan utgörs av personer som reser antingen *till* Västerås på sin utresa eller *från* Västerås på sin utresa. Flygtillgänglighetens betydelse för regionen kan bero på i vilken riktning utresan går, t.ex. om det Västeråsbor som reser ut från regionen eller personer utanför regionen som besöker Västerås. Betydelsen kan också bero på om det rör sig om privata resor eller tjänsteresor. Syftet med en privat resa kan t.ex. vara turism, transport till studieort eller besök av familj och vänner. För tjänsteresorna kan syftet vara att medverka i konferenser, seminarier, nätverk eller andra samarbetsformer. Den totala efterfrågan beror dessutom på faktorer såsom hushållens inkomster, företagets resultat och kostnaderna för att resa med olika färdmedel.

När en resa ska genomföras är det i resenärens intresse att i första hand få en god, säker, billig och snabb tillgänglighet. Man vill alltså kunna ta sig från en plats till en annan så snabbt och säkert som möjligt och utan att det ska kosta för mycket. Från resenärens synvinkel finns det därmed konkurrens mellan transportslagen. Hur konkurrensen ser ut kan variera mellan olika resor, t.ex. beroende på resans längd, syftet med resan, resenärens inkomst och prisdifferensen mellan transportslagen. När det gäller flygresor *till* Västerås kan alternativet vara att antingen resa till Västerås med ett annat transportmedel eller att flyga till andra destinationer än Västerås. När det gäller flygresor *från* Västerås kan alternativet återigen vara att resa med annat transportmedel eller att flyga från en annan flygplats. I det sistnämnda fallet kan framförallt Arlanda vara ett konkurrenskraftigt alternativ.

## 1.2 Metod och upplägg

Västerås Flygplats betydelse för regionen beror på hur stor flygefterfrågan är och vilken slags efterfrågan det rör sig om, t.ex. om det är tjänsteresenärer eller privatpersoner som reser eller om det är Västeråsbor eller personer utanför regionen som reser. Flygplatsens

betydelse beror även på konkurrenssituationen till andra flygplatser och andra transportmedel.

Innebörden är att flygplatsen har en viktig roll för regionens utveckling om: (1) En god tillgänglighet är en viktig förutsättning för regionens utveckling; (2) En regional flygplats är en viktig förutsättning för att skapa god tillgänglighet

Vi har mot denna bakgrund valt en arbetsmetod som innehåller följande steg:

1. Undersök sambanden mellan tillgänglighet och regional utveckling.
2. Beskriv de regionala utvecklingsdragen i Västerås
3. Kartlägg efterfrågan på flygresande vid Västerås Flygplats
4. Beskriv alternativen till att flyga till/från Västerås
5. Dra slutsatser kring flygplatsens betydelse för olika aktörer i regionen

I det första steget gör vi en sammanställning av känd kunskap om sambanden mellan god tillgänglighet och regional utveckling. Frågor om infrastrukturinvesteringars betydelse för tillväxt har analyserats i många sammanhang. Det är viktigt att vi i uppdraget använder den kunskap som redan tagits fram på området.

Eftersom vår arbetshypotes är att tillgänglighetens påverkan på regionens utveckling beror på vilka andra förutsättningar som uppfylls, redovisar vi en historisk bild av den regionala utvecklingen i Västerås samt diskuterar översiktligt de prognoser som bl.a. Länsstyrelsen i Västmanland har gjort av regionen utveckling. Detta ger en bild av den potentiella efterfrågan på flygresande till/från Västerås, och mot denna bakgrund kan vi på ett mer strukturerat sätt diskutera flygplatsens roll.

Den historiska flygeftefrågan visar en trend som indikerar något om framtiden. En viktig del av uppdraget är därför att kartlägga flygverksamheten vid Västerås Flygplats för att visa hur flygeftefrågan har förändrats över tiden.

Vilken roll som flygplatsen har i att erbjuda en god flygtillgänglighet för olika grupper av resenärer beror bland annat på vilka alternativ som finns till att flyga till/från Västerås. Med utgångspunkt i den historiska utvecklingen av flyget till/från Västerås, en bild av regionens utveckling och potentiell flygeftefrågan, och alternativen till Västerås sett från olika resenärers synvinkel, kan vi diskutera Västerås Flygplats betydelse och de eventuella konsekvenserna för olika grupper av att lägga ner verksamheten på flygplatsen.

## 2. Flygplatser och regional utveckling

### 2.1 God tillgänglighet är en av flera förutsättningar

Det finns flertalet 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 är ytterst svårt att hitta *mätbara* samband. Det är alltså svårt att med empiriska metoder mäta och kvantifiera tillgänglighetens betydelse för den regionalekonomiska tillväxten, sysselsättningen, befolkningen eller den sociala utvecklingen.

Det man normalt försöker mäta i dessa studier är dessutom inte effekten av ”god tillgänglighet” i sig utan effekten av enskilda infrastruktursatsningar med *syfte* att öka tillgängligheten (för vissa grupper och/eller för vissa typer av transporter). För att samband mellan ökad tillgänglighet och regional utveckling ska kunna påvisas är det således viktigt att det är rätt sorts tillgänglighet, dvs. den tillgänglighet som efterfrågas, som studeras.

Den kanske största anledningen till varför det är empiriskt svårt att hitta mätbara samband mellan tillgänglighet och regional utveckling är att god tillgänglighet endast 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 de andra förutsättningarna för tillväxt uppfylls.

Om det inte finns några förutsättningar för ekonomisk tillväxt i regionen, kommer inte infrastrukturinvesteringarna i sig att genererar tillväxt, effekten kan t.o.m. vara den motsatta. Däremot kan 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.

För att bedöma sambanden mellan god tillgänglighet och regional utveckling är det således ytterst viktigt att analysera infrastrukturinvesteringars roll som *en* av flera åtgärder i ett *paket* av åtgärder som *tillsammans* skapar förutsättningar för god tillväxt, där det framförallt är samspelen mellan olika åtgärder och faktorer som bör analyseras.

### 2.2 Tidigare studier av flygplatsers påverkan

I Sverige har de gjorts ett flertal studier under de senaste 15 åren för att belysa flygets betydelse för regional utveckling och sysselsättning. Det finns även internationella studier på samma tema. I det följande redovisar vi några av slutsatserna från dessa studier.<sup>1</sup>

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

---

<sup>1</sup> Vi utgår från de litteraturoversyn som redovisas i Transek (2003), ”Dala Airport och den regionala utvecklingen”

Följande studier kan vara av särskilt intresse

1. 1989-1990 gjorde professor Folke Snickars vid KTH på uppdrag av Svenska Kommunförbundet en undersökning som bl.a. omfattade fallstudier av flygplatserna i Gällivare, Karlstad, Norrköping, Linköping och Trollhättan. Snickars kan inte se något entydigt mönster som direkt kan förknippas med flygplatserna i de fem fallstudierna förutom för Gällivare. Här är bedömningen att flygplatsen medverkar till att ekonomisk verksamhet kan fortsätta att utvecklas.
2. 1999-2000 gjorde Luftfartsverket tillsammans med Länsstyrelsen i Kronobergs Län en studie av Växjö flygplats med syftet att finna indikatorer och mått på flygtransporternas inverkan på den regionala utvecklingen. Arbetet inriktades på att studera den regionala utvecklingen i Kronoberg län efter det att flygplatsen tillkommit 1975. Svårigheten att identifiera orsakssamband ledde till att man ställde sig frågan om vad som var "hönan eller ägget", dvs. var det den goda regionala tillväxten som skapade behov av en flygplats i mitten av 1970-talet eller flygplatsen som bidrog till tillväxten? Klart är att befolknings-, sysselsättnings- och flygtrafikutvecklingen ökade kraftigare i Växjö än i närliggande orter såsom Halmstad, Kristianstad, Kalmar och Jönköping.
3. NUTEK ledde under samma tid (1999-2000) en arbetsgrupp där professor Börje Johansson deltog. Även NUTEK konstaterar att det är svårt att slå fast ett exakt mätbart samband mellan åtgärder i transportsystemet och regional utveckling. När det gäller interregionala resor menar man att restiden får en särställning, framförallt så minskar resandet markant när restiden överskrider 3 timmar (enkel resa).
4. 2002-2003 genomförde Rikstrafiken på regeringens uppdrag en utredning med syftet att ta fram ett analysverktyg som kan beskriva och motivera inrättandet av flygtrafik som är angelägen av regionala politiska och ekonomiska skäl.

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

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

När det gäller flygets inverkan på den regionala utvecklingen så framstår det tydligt att ju mer respondenterna utnyttjar flyget desto viktigare anser man att flyget är för regionens utveckling. Likaså framstår flygets vikt tydligare i regioner som ligger på långt avstånd från Stockholm. Många ser flyget som en nödvändighet för att få företag att etablera sig i regionen.

Det finns inte någon stark uppslutning bakom subventionerande biljettpriser bland de intervjuade. Andra åtgärder anses oftare mer värdefullt att satsa på, där turtäthet är den åtgärd som klart prioriteras.

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

Transek sammanfattar de 5 redovisade undersökningarna i en mening: för att skapa en positiv regional utveckling, är en flygplats i regionen ett nödvändigt villkor, men flygplatsen är bara en av flera viktiga tillväxtfaktorer.

### 2.3 Betydelsen för Västeråsstudien

Sambandet mellan ”god tillgänglighet” och regional utveckling är enligt ovanstående litteratur svårt att mäta. En generell slutsats är dock att enskilda infrastruktursatsningars påverkan på den regionala utvecklingen beror dels på huruvida det finns andra förutsättningar för utveckling i regionen, dels på vilken slags tillgänglighet som efterfrågas.

Vi kan sammanfatta diskussionen genom att säga att en *flygplats* betydelse för den regionala utvecklingen beror på följande faktorer:

- Sambandet mellan god tillgänglighet och regional utveckling.
- Behovet av *ökad* tillgänglighet. Även om god tillgänglighet är en avgörande förutsättning för regional utveckling, är infrastruktursatsningar betydelsefulla endast om nuvarande tillgänglighet är undermålig.
- Betydelsen av *god flygtillgänglighet*. Betydelsen beror på relationen mellan efterfrågan på flygtransporter och efterfrågan på land- och sjötransporter.
- En *flygplats* betydelse för att skapa god flygtillgänglighet. Flygplatsens betydelse beror på vilka flygmöjligheter som finns från andra flygplatser.

Den lärdom vi kan ta med oss i studien av Västerås Flygplats är att studien bör innefatta följande delar:

1. De allmänna förutsättningarna för regional utveckling: Hur har näringslivet utvecklats över tiden, vilka branscher går framåt, är näringslivet tillväxtorienterat, hur har sysselsättningen och befolkningen utvecklats, vilka trender ser vi och hur ser de framtida förutsättningarna ut?
2. Behovet av ökad tillgänglighet för regional utveckling: Finns det några särskilda flaskhalsar som behöver byggas bort, för att säkerställa en god tillgänglighet? Vilka transportmedel berörs i så fall?



3. Flygets betydelse för att skapa god tillgänglighet: Beror på i vilken utsträckning som flygtransporter efterfrågas i förhållande till efterfrågan på land- och sjötransporter.
4. Betydelsen av Västerås Flygplats: Beror på konkurrensen från Arlanda och möjligheterna att resa på väg och järnväg.

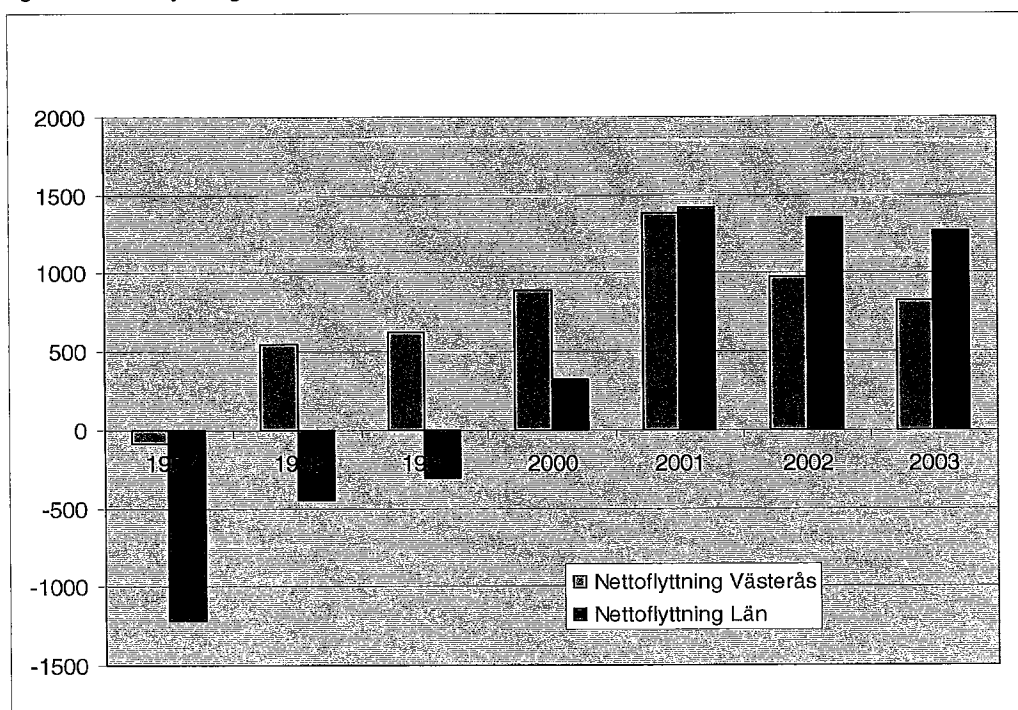
### 3. Utvecklingen i Västerås

I det nedanstående beskriver vi utvecklingen av befolkningen, sysselsättningen och näringslivets struktur i Västeråsregionen. Syftet är att ge en bild av den potentiella efterfrågan på transporter och flygtillgänglighet. Är regionen expansiv med en ökad befolkning och en god tillväxt inom branscher där täta kontakter med andra regioner är vanliga, finns det helt andra behov av en god flygtillgänglighet än om regionen har en negativ tillväxt i såväl befolkning som sysselsättning och där näringslivet har fokus på mognande branscher. I beskrivningen av Västeråsregionens utveckling utgår vi i första hand från rapporten "Befolkning och arbetsmarknad i Västmanlands län 2010" som Länsstyrelsen i Västmanlands län tagit fram.

#### 3.1 Befolkningsutveckling

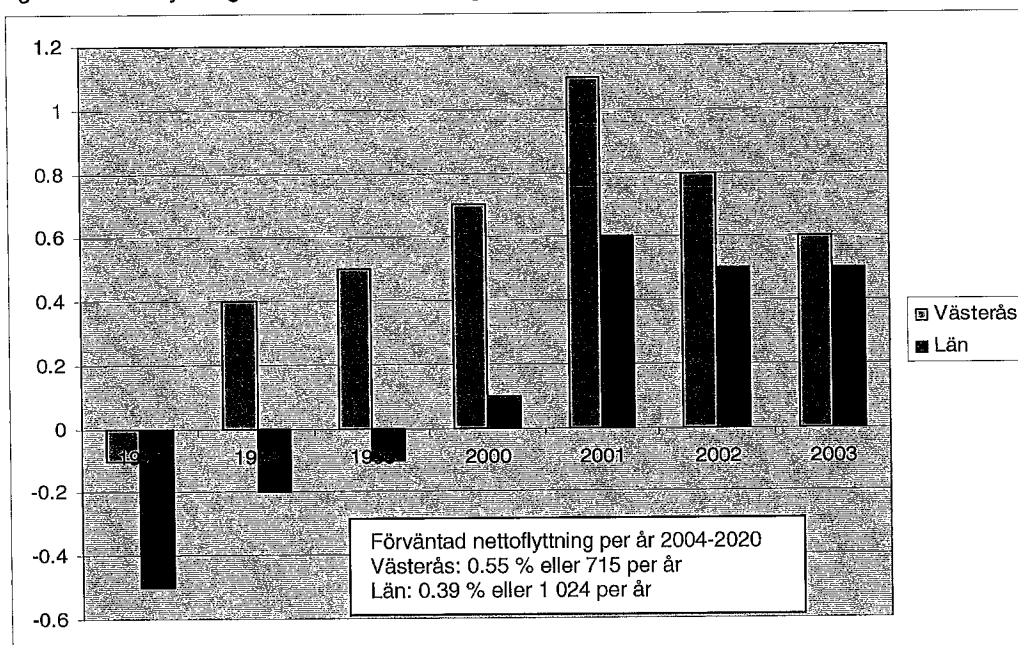
Befolkningsutvecklingen beror på förändringar i nettoflyttning, födelsetal och dödstal. Figur 3.1 visar nettoflyttningen för Västerås och Västmanlands län 1997-2003. Som framgår av figuren är det i första hand Västerås som har haft en positiv inflyttning under perioden, övriga kommuner har haft en negativ inflyttning tills 2001. Värt att notera är att inflyttningen till Västerås har mattats av sedan 2001 medan inflyttningen till övriga kommuner växer.

Figur 3.1 Nettoflyttning för Västerås kommun och Västmanlands Län 1993-2003.



Ser man på nettoflyttningen i relation till befolkningen blir Västerås dominans under perioden ännu tydligare.

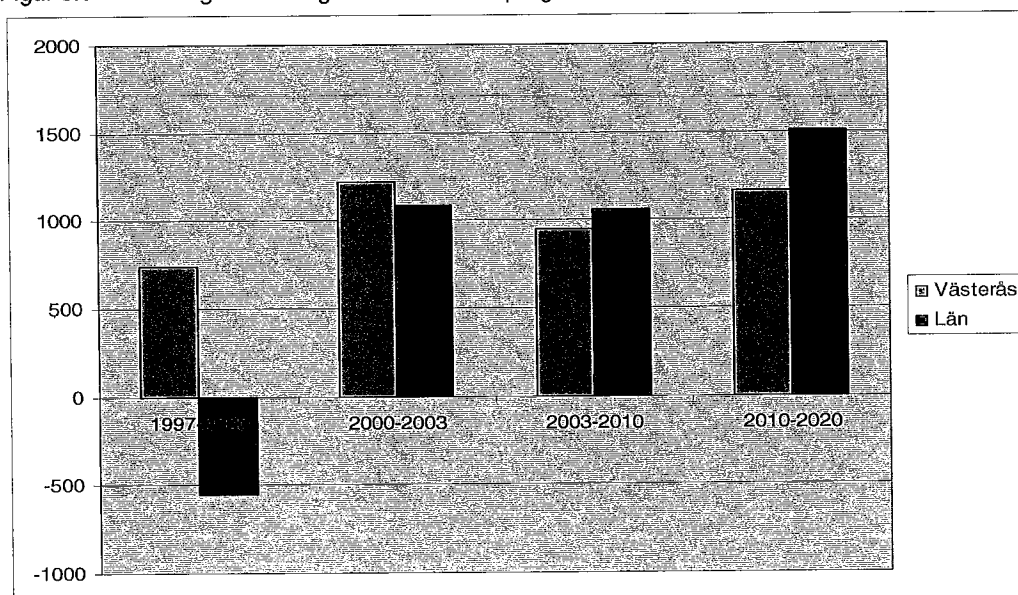
Figur 3.2 Nettoflyttning i relation till befolkningen 1993-2003.



Prognosen för perioden är att nettoinflyttningen i genomsnitt ökar med 715 personer per år till Västerås och 1 024 personer per år till länet, dvs. en fortsatt dominans för Västerås men där även de kringliggande kommunerna kommer att växa.

I Figur 3.3 visar vi den befolkningsutvecklingen 1997-2003 och prognostiserad utveckling 2003-2020. Vi ser att Västerås dominerar men att även de övriga kommunerna förväntas få en positiv befolkningsökning under perioden till 2020, framförallt efter 2010.

Figur 3.3 Befolkningsutveckling 1997-2003 och prognos för 2003-2020.



### 3.2 Sysselsättning

Den regionala utvecklingen kan beskrivas på olika sätt, t.ex. i termer av sysselsättningens utveckling. 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.

I tabellen nedan redovisas utvecklingen av utpendlingen från Västerås mellan 1997 och 2003. Vi ser att en relativt stor andel av utpendlarna har sin arbetsplats i Stockholms län och att även den procentuella har varit som störst till Stockholm under perioden. Även Örebro har en stor ökning. Att pendlingen till Stockholm har ökat med 76 % under 5-årsperioden beror sannolikt bland annat på förbättrade väg- och järnvägsförbindelser. Värt att notera är att utpendlingen till kommuner som Stockholm, Uppsala och Örebro minskade något mellan 2002 och 2003, medan den totala utpendlingen ökade under perioden.

Tabell 3.1 Arbetspendling från Västerås 1997-2003

Från	Till	Antal pendlare 1997	Antal pendlare 2002	Antal pendlare 2003	Ökn 97-03 antal	Ökn %
Västerås	Stockholms län	1592	2835	2795	1203	76%
	Hallstahammar	670	742	778	108	16%
	Eskilstuna	566	695	754	188	33%
	Enköping	361	443	485	124	34%
	Surahammar	264	338	380	116	44%
	Sala	278	335	297	19	7%
	Köping	356	333	365	9	3%
	Uppsala	214	293	263	49	23%
	Örebro	110	186	180	70	64%
	Göteborg	93	124	134	41	44%
	Övriga	1134	1443	1503	369	33%
	TOTALT	5638	7767	7934	2296	41%

I Tabell 3.2 ser vi att även inpendlingen har ökat 1997-2003 men inte i samma takt som utpendlingen. Under hela perioden har samtidigt inpendlingen varit större än utpendlingen, men skillnaden har alltså krympt. Denna utveckling kommer att fortsätta fram till 2020: såväl in- som utpendlingen kommer att öka men gapet kommer att minska.

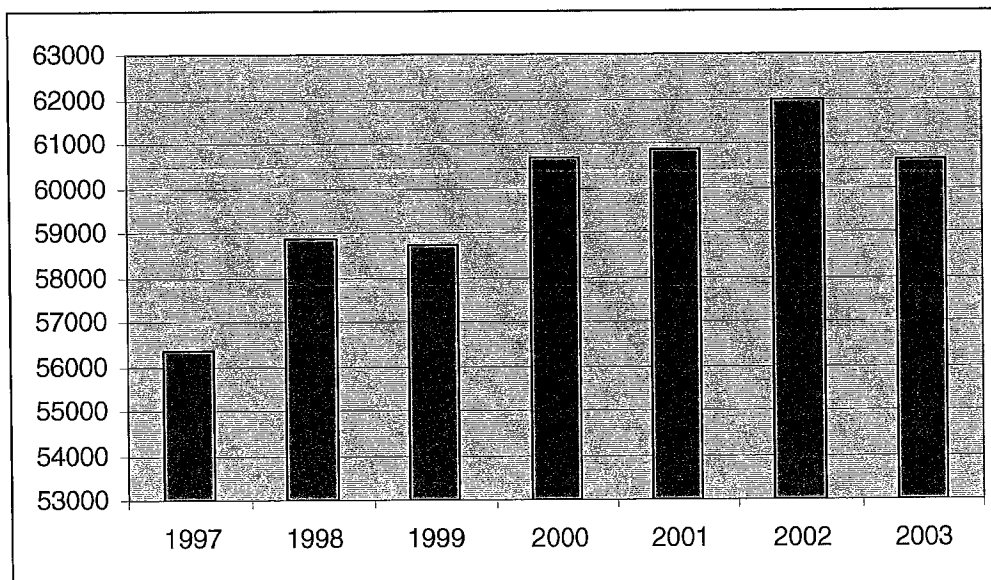
Tabell 3.2 In- och utpendling till/från från Västerås 1997-2020

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

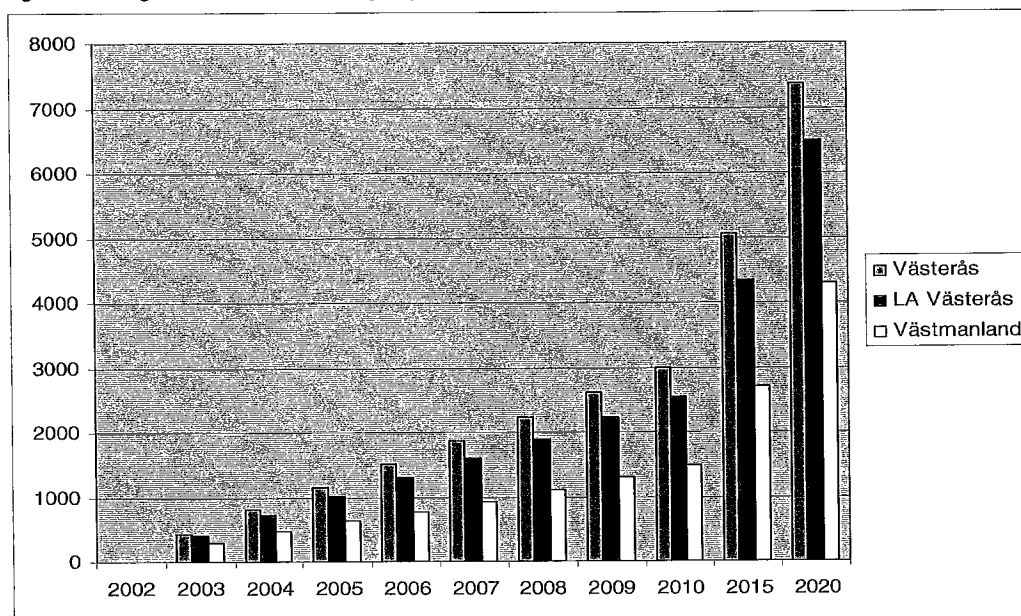
Att pendlingen mellan kommuner ökar kan vara ett tecken på ett dynamiskt näringsliv. När pendlingen ökar är det också vanligt att sysselsättningen ökar.

Figur 3.4 visar sysselsättningsutvecklingen bland dagbefolkningen i Västerås 1997-2003 och i Figur 3.5 redovisas Länsstyrelsens prognos för 2002-2020. Statistiken visar en relativt stadig ökning under perioden 1997-2003. Värt att notera är att sysselsättningen minskade mellan 2002 och 2003, vilket står i motsats till Länsstyrelsens prognos. Det är svårt att utläsa något från denna nedgång eftersom enstaka avvikelser från prognoser är vanliga. Vår bedömning är att det finns goda chanser för en fortsatt ökning i sysselsättningen i Västerås till 2020.

Figur 3.4 Sysselsättningsutvecklingen i Västerås 1997-2003



Figur 3.5 Prognostiserad förändring i sysselsättningen 2002-2020



### 3.3 Näringslivets struktur och tillväxt

Det har inte funnits utrymme att inom ramen för detta uppdrag göra några djupare analyser av näringslivets struktur och hur denna struktur har utvecklats. Vi vill ändå visa den prognos som Länsstyrelsen har gjort och kortfattat diskutera innebörden. I Tabell 3.3 redovisar vi den förväntade utvecklingen inom ett urval av branscher dels för riket och dels för LA-regionen Västerås. Uppgifterna för riket är hämtade från LU medan tillväxttakten för Västerås baseras på Länsstyrelsens prognos.

Två intressanta slutsatser kan dras från tabellen. Dels förväntas tillväxten i sysselsättningen bli högre i Västerås än i övriga riket, dels förväntas Västerås genomgå en större struktur-omvandling än övriga riket. I Västerås ser vi t.ex. en relativt stor nedgång i stål- och metallverk och i metall- och maskinvaruindustri, och en relativt stor uppgång i byggindustri, hotell och restaurang, parti och detaljhandel, uthyrning och företagsservice samt utbildning och hälsovård. Om Länsstyrelsens prognos är korrekt är det ett ytterligare tecken på att det finns en god dynamik i Västerås näringsliv. En sådan dynamik går ofta hand i hand med en tillväxt i sysselsättningen, en utveckling där sysselsättningen i mognande branscher krymper medan sysselsättningen i nya teknikintensiva branscher ökar, vilket prognosen för Västerås visar.

Tabell 3.3 Den prognostiserade utvecklingen för olika branscher i riket och i Västerås

Bransch	Tillväxttakt riket (LU)	Tillväxttakt LA Västerås (Lst)
Livsmedels- och dryckesvaruindustri	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

### 3.4 Efterfrågan på flygtillgänglighet

Nettoflyttningen till Västmanland har varit positiv sedan 2000, speciellt i Västerås, och trenden förväntas fortsätta. Detsamma gäller befolkningstillväxten. Även sysselsättningen har haft en god tillväxt i Västerås, och även dessa trender förväntas fortsätta. Enligt Länsstyrelsens prognos är det framförallt kunskapsintensiva tjänstenärings som kommer att växa i Västerås jämfört med riket.

Tillväxt i befolkning och sysselsättning och en strukturomvandling inom näringslivet med en ökad koncentration på kunskapsintensiva tjänstenärings innebär att efterfrågan på transporter till/från Västerås kommer att öka under den kommande 10-15-årsperioden. Strukturomvandlingarna kan innebära en särskilt stor efterfrågeökning bland persontransporterna och därmed också på en god flygtillgänglighet. Den stora frågan är emellertid om Västerås Flygplats är nödvändig för att skapa sådan tillgänglighet.

## 4. Flygresandet vid Västerås Flygplats

I det nedanstående kartlägger vi flygresandets utveckling vid Västerås flygplats. Vi beskriver i ett första steg utvecklingen i antalet landningar/avgångar och antalet passagerare som flyger till/från Västerås från/till olika destinationer i Sverige och utomlands. I ett andra steg beskriver vi vilka det är som flyger och varför. Exempelvis fördelningen mellan privatresor och tjänsteresor, flygresans syfte, om resenärer som flyger från London till Västerås är svenska turister på hemresa eller brittiska turister på utresa, om de personer som anländer till Västerås på sin utresa har Västerås som slutdestination eller om de fortsätter till Stockholm, om de turister som har Stockholm som slutmål reser direkt eller övernattar i Västerås etc. Syftet är att visa omfattningen och inriktningen på flygutbudet och flygefterfrågan och i möjlig utsträckning beskriva profilen på de flygresor som görs.

### 4.1 Destinationsutbudet

Den flygtillgänglighet som en flygplats kan erbjuda beror på såväl antalet destinationer som antalet avgångar till respektive destination. Västerås har idag endast två utrikesdestinationer, Köpenhamn och London, och ingen inrikesdestination (trafiken till Malmö lades ner under 2005). Skavsta flyger till 22 destinationer och har en större lågprismarknad (Ryan Air) än Västerås. Bromma har sammanlagt 11 destinationer, huvudsakligen inrikes, medan Arlanda flyger till över 100 olika destinationer. De regionala referensflygplatserna Jönköping och Karlstad har liksom Västerås två destinationer, varav en är inrikes.

Tabell 4.1 Antal destinationer, kvartal 3, 2005

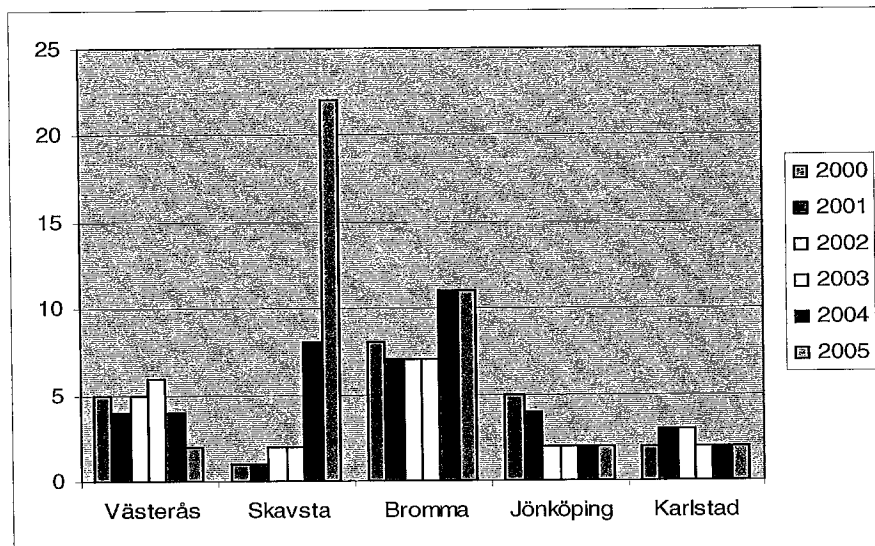
Flygplats	Inrikes	Utrikes	Totalt
Arlanda	35	75	110
Västerås*	0	2	2
Skavsta	0	22	22
Bromma	9	2	11
Jönköping	1	1	2
Karlstad	1	1	2

I figuren nedan ser vi utvecklingen av destinationsutbudet 2000-2005. Notera att Västerås flög till sex olika destinationer 2003, idag endast till två. För Skavsta har antalet destinationer ökat från två till 22 under samma period.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Siffrorna för 2005 avser kvartal 3, för övriga år kvartal 1. Detta gäller även efterföljande figurer.

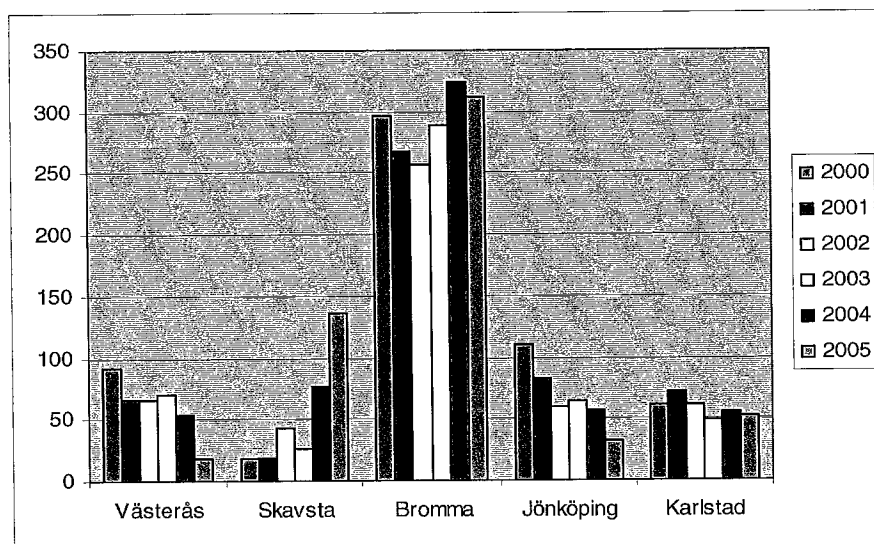


Figur 4.1 Antal destinationer 2000-2005



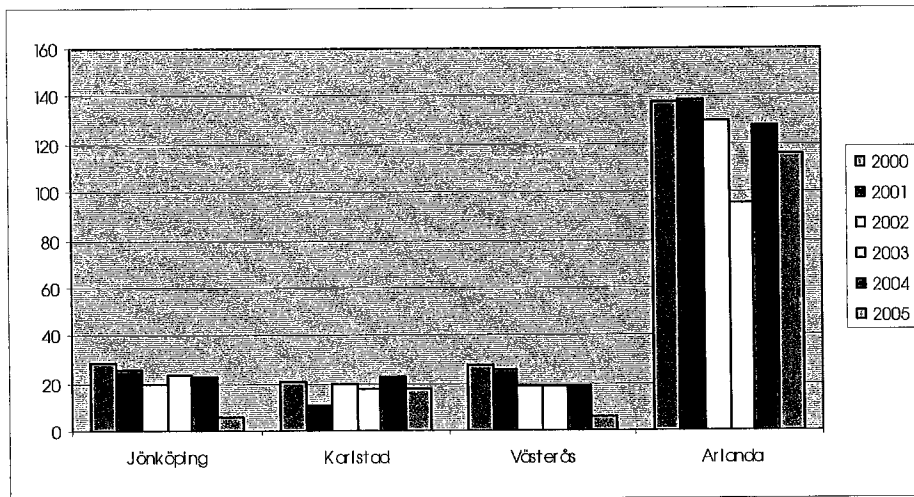
I Figur 4.2 redovisas utvecklingen av antalet avgångar per vecka 2000-2005. Vi ser att för Västerås har antalet avgångar mer än halverats under perioden. Jönköping har en liknande utveckling. För Skavsta är utvecklingen mycket positiv.

Figur 4.2 Antal avgångar per vecka 2000-2005



Västerås flyger till två destinationer, London och Köpenhamn. I Figur 4.3 visas utvecklingen av avgångar till Köpenhamn.

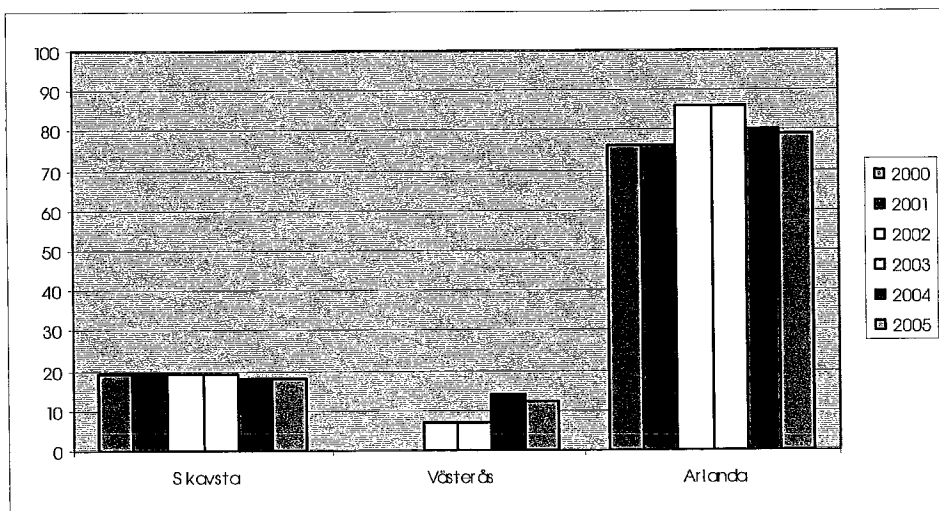
Figur 4.3 Antal avgångar per vecka till Köpenhamn 2000-2005



När det gäller avgångarna till Köpenhamn ser vi att Västerås har haft en mycket negativ utveckling, en utveckling som kan jämföras med Jönköping. Antalet avgångar per vecka från Västerås har minskat från 27 till 6 mellan 2000-2005. För dem som vill flyga Västerås-Köpenhamn över dagen finns en avgångstid tidigt på morgonen och en tid för resan tillbaka sent på kvällen. Från Arlanda finns i genomsnitt 17 avgångar per dag, dessutom erbjuder Arlanda billigare flygresor.

När det gäller Londontrafiken har utvecklingen varit mer positiv för Västerås. Sedan Ryan Air började trafikera linjen har antalet avgångar ökat från 7 till 12 per vecka. Antalet avgångar från Skavsta är 18 och från Arlanda 79. När det gäller flygpriserna kan emellertid inte Arlanda konkurrera. Det är också av denna anledning som en stor andel av resenärerna som flyger via Västerås eller Skavsta har Stockholm som slutdestination eller avreseort.

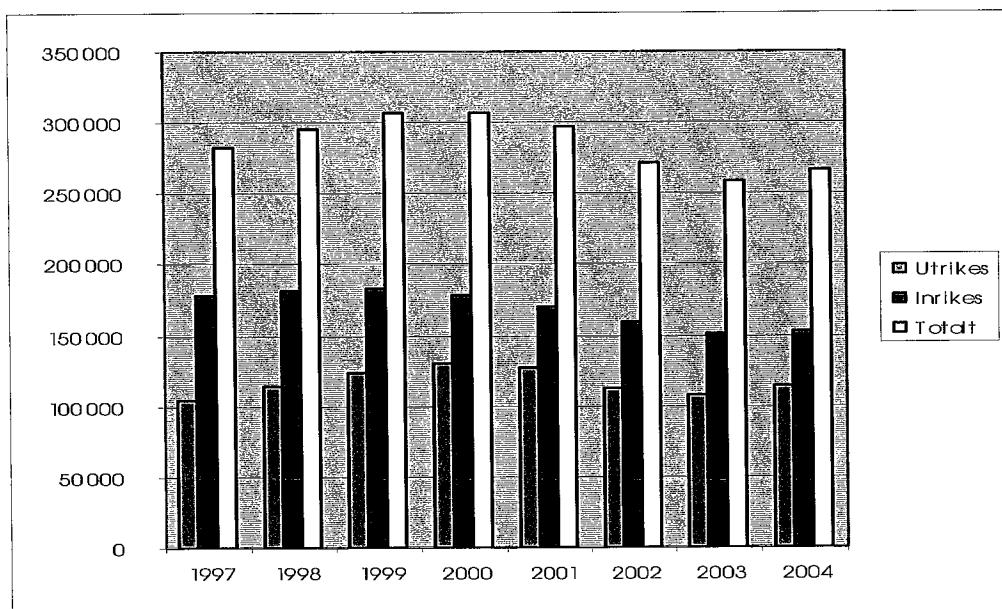
Figur 4.4 Antal avgångar per vecka till London 2000-2005



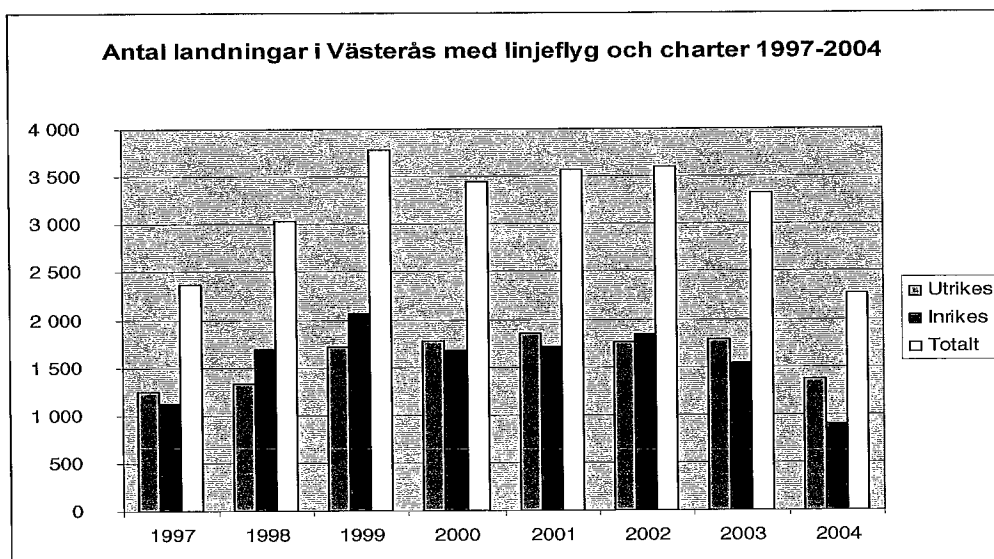
## 4.2 Starter och landningar

Antalet landningar i Sverige med linjeflyg och charter har minskat sedan 2001. En liknande nedgång syns internationellt. I såväl Sverige som internationellt ser vi samtidigt en uppgång mellan 2003 och 2004. Det förefaller som att flygmarknaden är på väg att återhämta sig. Utvecklingen för Västerås ser annorlunda ut. Mellan 2000 och 2003 skedde inga större förändringar i antalet landningar, utvecklingen var alltså mer positiv än för resten av Sverige. Däremot har antalet landningar på Västerås reducerats kraftigt 2003-2004, vilket alltså står i direkt motsats till utvecklingen i övriga Sverige och internationellt.

Figur 4.5 Antal landningar i Sverige med linjeflyg och charter 1997-2004

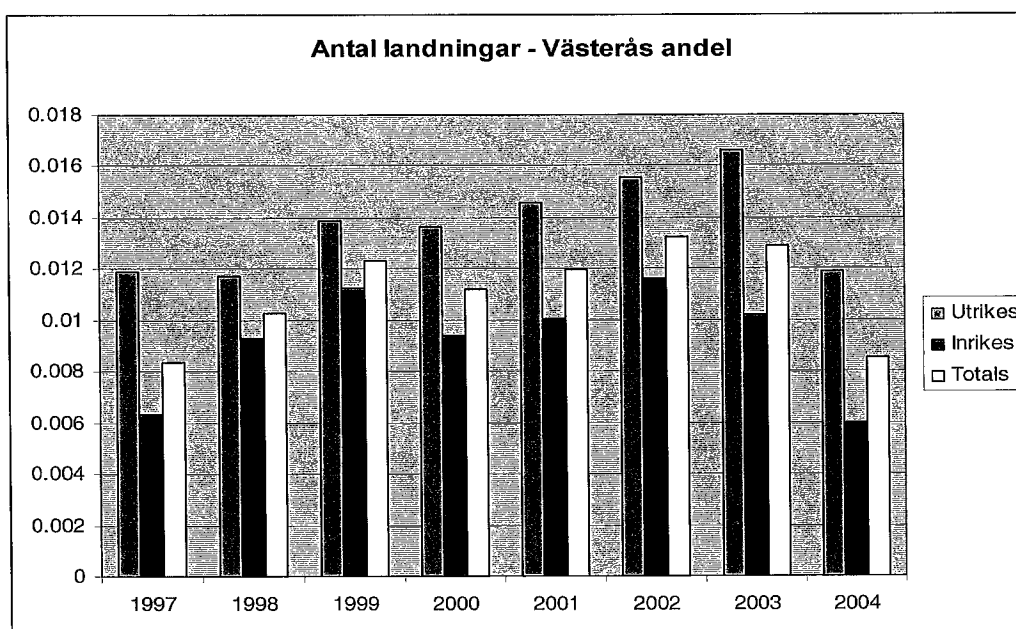


Figur 4.6 Antal landningar i Västerås med linjeflyg och charter 1997-2004



I Figur 4.7 ser vi utvecklingen av Västerås andel av det totala antalet landningar i Sverige 1997-2004. Vi ser att andelen ökade under perioden 1997-2003 för att sedan minska kraftigt 2003-2004. Det gäller för såväl utrikes- som inrikestrafiken. Idag har inte Västerås någon reguljär inrikestrafik.

Figur 4.7 Västerås andel av landningar i Sverige 1997-2004



Tabellen nedan ger en mer detaljerad bild av utvecklingen av starter och landningar på Västerås. Förutom skolflyget och militärflyg ser vi en generell nedgång de senaste åren.

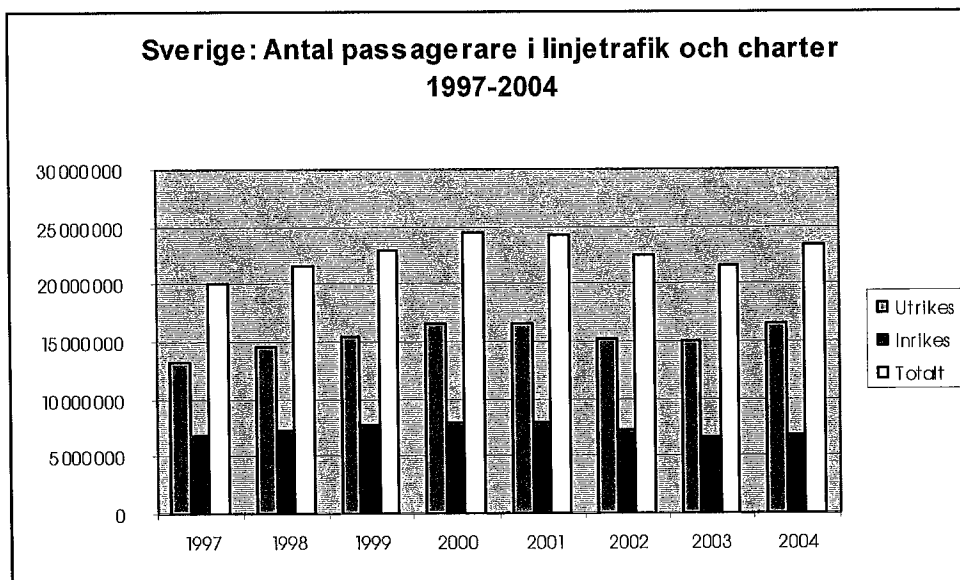
Tabell 4.2 Starter och landningar, linjetrafik och ej regelbunden trafik, Västerås 1997-2004

År	Utrikes trafik		Inrikes	Taxiflyg		Aerial work	Privatflyg	Skolflyg	Miltär	Summa totalt
	Europa	Övrigt		Utrikes	Inrikes					
1997	1245	0	1120	147	1217	35	1849	6994	0	12607
1998	1334	0	1692	86	1304	48	1837	7486	0	13787
1999	1718	1	2056	112	2522	14	2228	6469	0	15120
2000	1768	0	1673	3	43	49	2709	6205	0	12450
2001	1854	0	1714	13	54	91	2745	12219	18	18708
2002	1754	2	1837	9	41	80	2753	12604	65	19145
2003	1778	5	1538	5	51	117	2157	10788	61	16500
2004	1337	29	906	4	47	71	1939	13174	92	17599

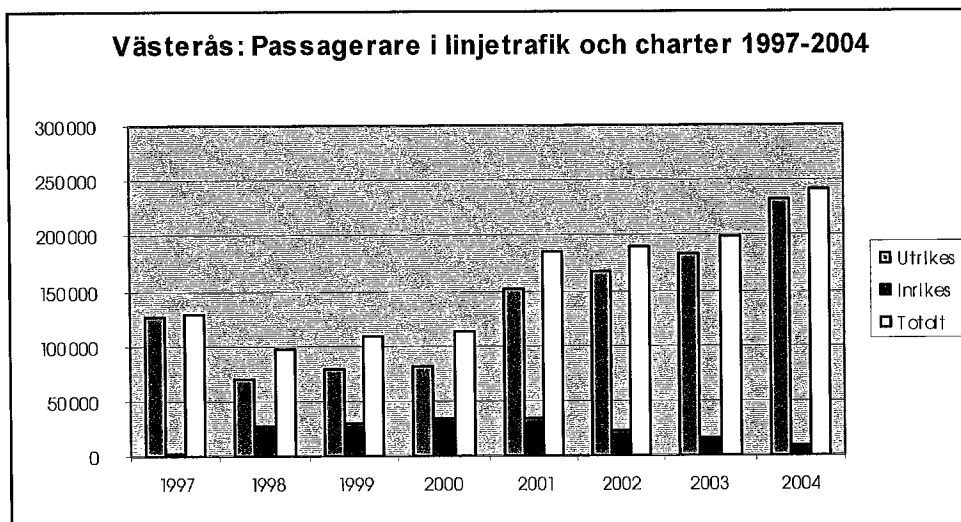
### 4.3 Flygresandet

Utvecklingen av antalet passagerartrafiken är delvis annorlunda än utvecklingen av antalet landningar, åtminstone för Västerås. För Sverige ser vi en nedgång i passagerartrafiken 2001-2003 men en återhämtning 2003-2004, för Västerås ser vi en uppgång i passagerartrafiken under hela perioden 200-2004.

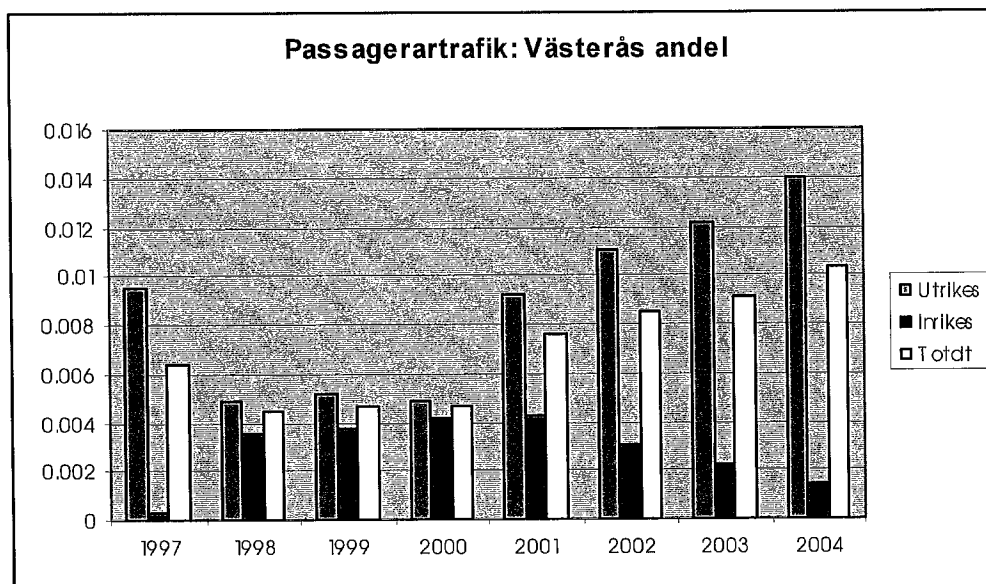
Figur 4.8 Passagerartrafik i Sverige 1997-2004



Figur 4.9 Passagerartrafik i Västerås 1997-2004



Figur 4.10 Västerås andel av passagerartrafiken i Sverige 1997-2004



Värt att notera är att det endast är utrikestrafiken med Ryan Air till London som har utvecklats positivt, trafiken till Köpenhamn har inte samma utveckling och inrikestrafiken har haft en mycket negativ utveckling över hela perioden (och är idag noll).

I Tabell 4.3 visas förändringen i passagerartrafiken mellan 1998-2004. Vi ser att sedan Ryan Air startade Londontrafiken 2001 har antalet resor till London ökat med närmare 50 % varje år, från 70 000 passagerare 2001 till 211 000 passagerare 2004. Under samma tidsperiod har den övriga trafiken minskat dramatiskt från 115 000 till 31 000 passagerare. År 2004 hade Ryan Air hela 87 % av trafiken på Västerås.

Tabell 4.3 Passagerartrafik i linjetrafik och charter i Västerås 1998-2004

År	London	Övrig utrikes	Total utrikes	Inrikes	Totalt
1998	0	70 123	70 123	25 952	96 075
1999	0	78 999	78 999	28 566	107 565
2000	0	80 518	80 518	33 108	113 626
2001	70 270	81 809	152 079	33 223	185 302
2002	102 643	65 315	167 958	22 080	190 038
2003	145 689	37 198	182 887	14 697	197 584
2004	211 501	21 037	232 538	9 838	242 376
2005	?	18 000*	?	?	?

\* Prognos för Köpenhamnstrafiken 2005. Källa: Västerås Flygplats.

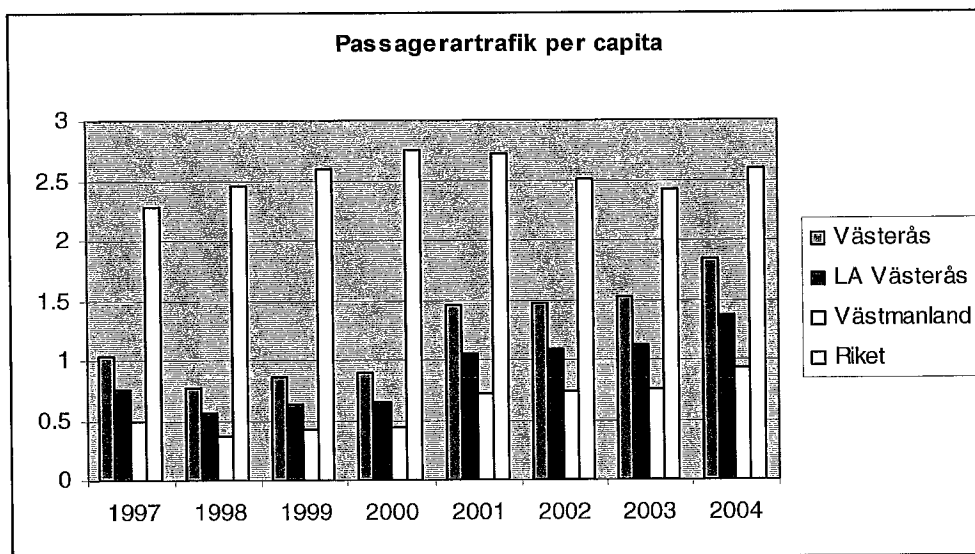
#### 4.4 Den potentiella flyg efterfrågan

Antag att Västeråsborna i genomsnitt reser lika mycket som befolkningen i övriga Sverige. Detta är ett rimligt antagande om vi utgår från att Västerås har en liknande befolkningsstruktur och en liknande struktur på näringslivet som övriga Sverige. Av den tidigare

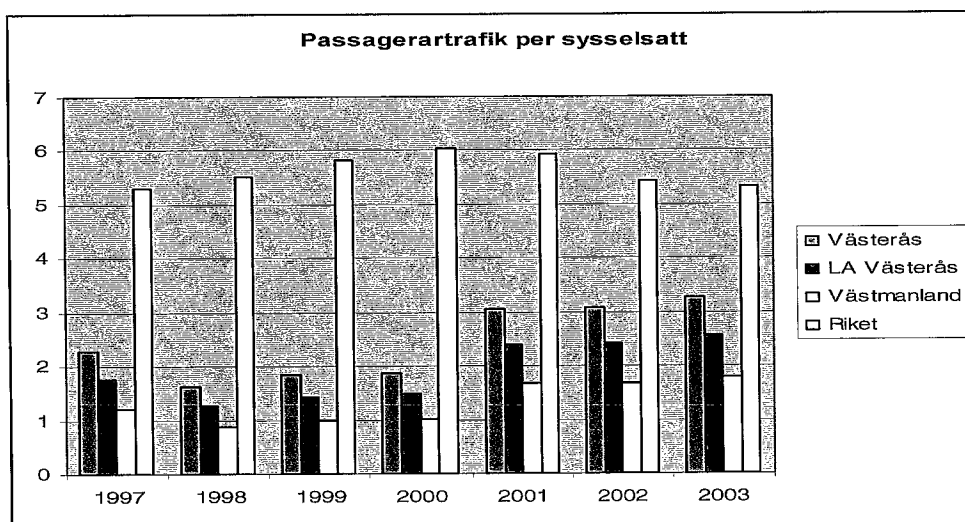
diskussionen verkar Västerås ha ett näringslivsklimat som är till och med mer tillväxt-orienterat än riksgenomsnittet, vilket i så fall kan tyda på att antalet efterfrågade flygresor per capita eller sysselsatt i Västerås är något större än riksgenomsnittet.

I Figur 4.11 och Figur 4.12 ser vi utvecklingen av passagerartrafiken per capita och sysselsatt för trafiken på Västerås Flygplats i förhållande till de boende och sysselsatta i Västerås (samt LA Västerås och Västmanland) och för trafiken på rikets samtliga flygplatser i förhållande till Sveriges totala befolkning och sysselsättning. Skillnaden mellan staplarna indikerar att en relativt stor andel av de flygresor som de boende och företagen i Västerås kommun efterfrågar sker från andra flygplatser än Västerås Flygplats.

Figur 4.11 Passagerartrafik per capita 1997-2004

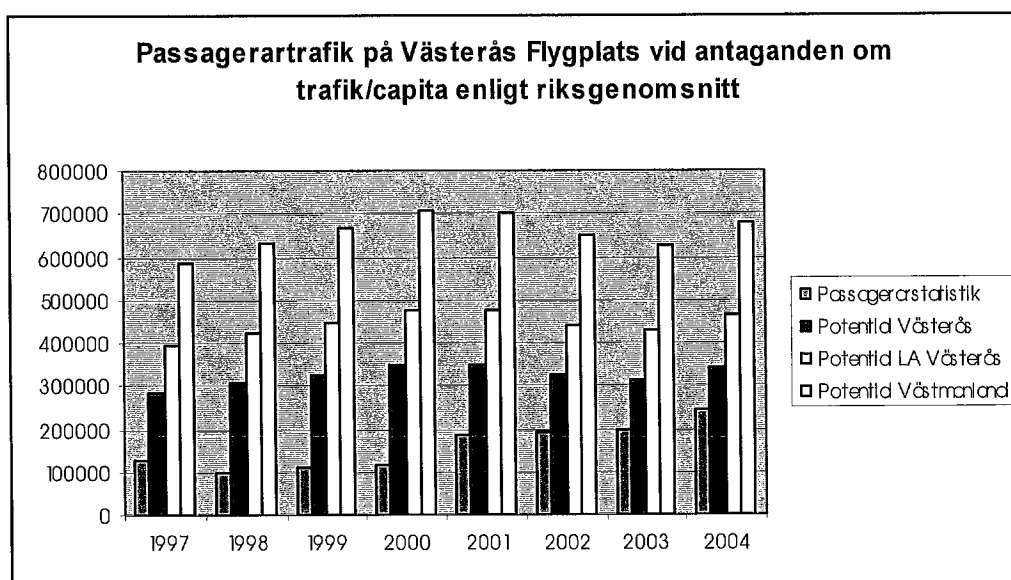


Figur 4.12 Passagerartrafik per sysselsatt 1997-2004



Figur 4.13 visar hur stor passagerartrafiken på Västerås Flygplats skulle bli om alla i Västerås (samt LA Västerås och Västmanland) gjorde alla sina flygresor från Västerås Flygplats och om antalet resor per capita motsvarade riksgenomsnittet. Bilden visar *inte* efterfrågan på flygtrafik till/från Västerås eftersom det finns stora variationer i flygutbudet mellan Västerås och Arlanda och eftersom tillgängligheten *till* Västerås Flygplats kan variera beroende på var i Västmanland som personen ifråga bor eller arbetar. Det ger dock en grov bild av Västeråsbornas totala efterfrågan på flygresor och visar att en stor del av flygresorna går från andra flygplatser såsom Arlanda.

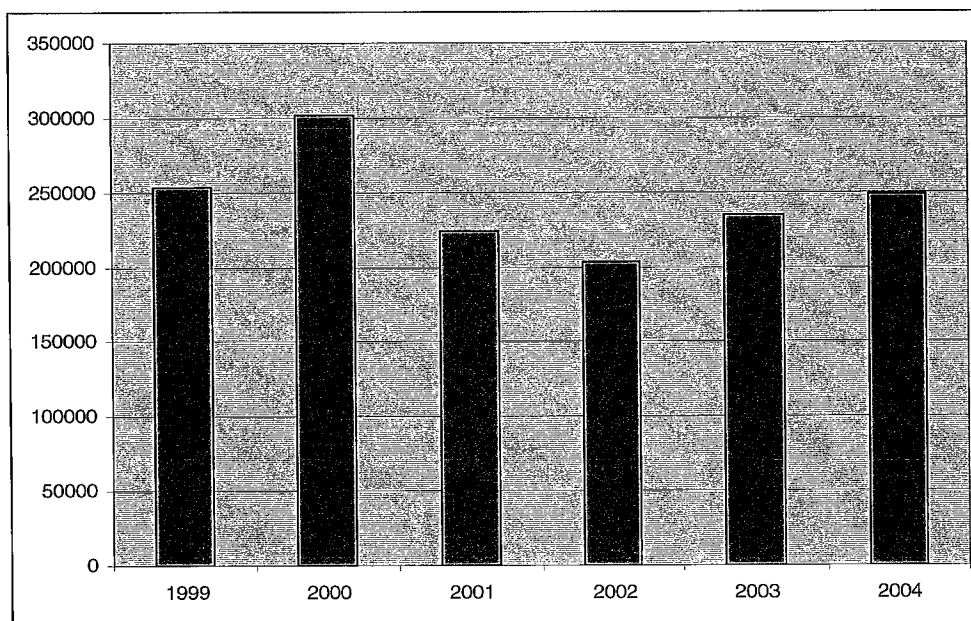
Figur 4.13 Potentiell flygetfterfrågan för Västerås



Att en stor andel av flygresorna som Västeråsborna gör går via Arlanda framgår också av en resvaneundersökning som Arlanda gjort. Figur 4.14 nedan baseras på denna undersökning och visar antalet passagerare som ankommer eller avgår från Arlanda som har sin startpunkt för resan i Arboga, Avesta, Enköping, Eskilstuna, Fagersta, Hallstahammar, Heby, Kungsör, Köping, Norberg, Sala, Skinnskatteberg, Surahammar eller Västerås. Vad som inte framgår av figuren är att under perioden hade 25-30 procent av resenärerna Västerås som sin hemort. Det innebär ca 50 000 – 70 000 resor av Västeråsbor från och till Arlanda per år.

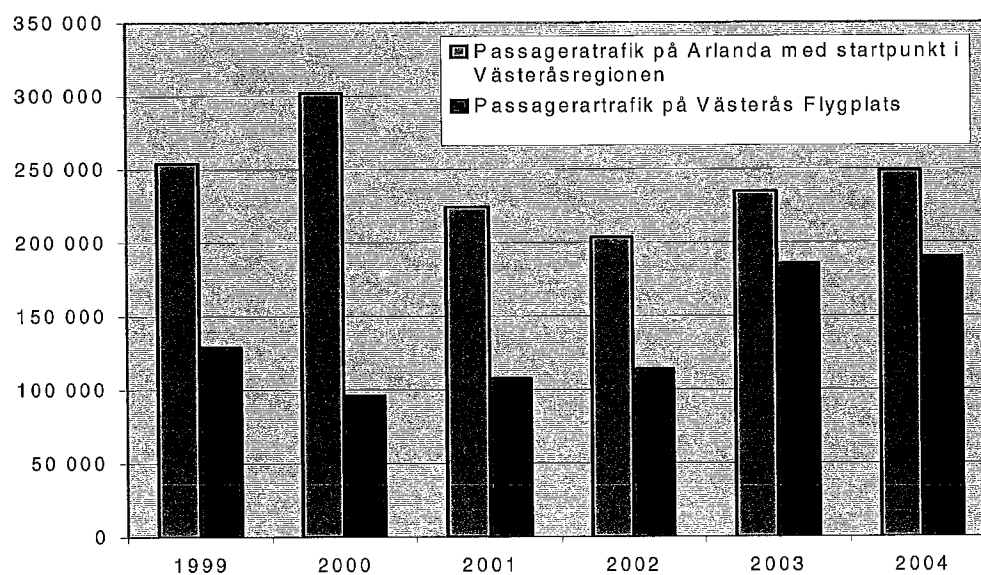


Figur 4.14 Antal ankommande och avgående passagerare från Arlanda som startar sin resa i Västmanland



I Figur 4.15 nedan jämför vi denna statistik med den statistik vi tidigare visat för Västerås Flygplats. Värt att påpeka är att en relativt liten andel av dem som flyger till/från Västerås är personer som bor i eller företag som är verksamma i Västerås. För Londontrafiken med Ryan Air är t.ex. 5 % personer som bor i Västerås.

Figur 4.15 Passagerartrafik på Västerås och Arlanda 1999-2004



Under antagandet att ca 5 % av den totala passagerartrafiken till/från Västerås utgörs av personer bosatta eller verksamma i Västerås ser vi alltså att huvuddelen av Västeråsbornas resor görs från Arlanda (staplarna till vänster för respektive år utgörs till 25 % av Västeråsbor medan motsvarande siffra för staplarna till höger är 5 %).

När det gäller Londontrafiken finns det inte lika stor konkurrens mellan Västerås och Arlanda. År 2004 gjorde de boende i Västeråsregionen ca 10 000 resor till/från London via Arlanda. Samma år var motsvarande siffra via Västerås Flygplats drygt 210 000 resor (av vilka alltså 5 % eller ca 10 500 är boende i Västerås kommun).

#### 4.5 Vilka reser och varför?

Om vi utgår från statistiken så förefaller det som att Västerås konkurrenskraft gäller främst lågprisflyg till London. I detta avsnitt ska vi kortfattat redovisa resultatet från en omfattande marknadsundersökning som Mälardalens högskola gjort med syfte att kartlägga resandet med Ryan Air.

Från undersökningen framgår att av dem som flyger från Västerås är 65 % Svenskar och 35 % Britter. Den största ålderskategorin 20-29 år för både Svenskar och Britter. Våldigt få personer är yngre än 19 eller äldre än 60. Britterna är generellt något yngre än Svenskarna.

När det gäller de Svenska resenärerna är ca 2/3 män och 1/3 kvinnor. För Britterna är fördelningen jämn med ca 1/2 vardera. Den enskilt största gruppen bland Svenskarna är studenter med 28 %. Bland Britterna är den största gruppen privat anställda med en andel på 42 %.

Av Svenskarna är 32 % bosatta i Stockholm, ca 5 % vardera i Uppsala och Örebro, ca 7 % i Västerås och ytterligare 5 % i Västerås närområde, 32 % i annan Svensk ort. Eftersom 65 % av de totala resenärerna är Svenskar innebär det att **mindre än 5 % av resorna görs av personer bosatta i Västerås.**

Syfte med resan varierar. För Svenskarna är drygt 90 % privatresor, av vilka majoriteten avser semester eller besök av vänner/familj. Britterna har en mindre spridning och större andel tjänsteresenärer. En mer detaljerad bild visas nedan.

Tabell 4.4 Syftet med resa till/från London med Ryan Air

	Svenskar	Britter
Tjänsteresor	8	28
Semester	35	35
Besöka vän/familj	22	27
Kultur, idrott	6	0
Mellanlandning	8	0

Värt att notera är också att av de Britter som flyger till/från Västerås har 62 % Stockholm som slutdestination och 17 % Västerås. Londontrafiken är således inte helt betydelselös för turismen i Västerås. Britterna gör emellertid endast 35 % av resorna. Det innebär att ca 6 % av resorna är Britter som besöker Västerås.

I en annan marknadsundersökning som gjordes på Luftfartsverkets uppdrag 2003 intervjuades 15 kommuner, 65 företag och 6 affärsresebyråer i regionen. Sammanlagt intervjuades 115 personer där syftet var att kartlägga attityderna till Västerås Flygplats och kommunernas och företagens flygvanor.

En av slutsatserna var att industrikonjunkturen, hård konkurrens och tuffa sparbetning har riktat företagens uppmärksamhet på reskostnaderna. Stora företag har halverat antalet resor och det gäller idag att resa till lägsta möjliga kostnad och minsta möjliga tidsspill. Bland annat nämns att Arlanda och i viss mån Skavsta kan erbjuda företagen billigare resor, flexiblare tidtabell och ofta direktflyg till slutdestinationerna. För att bromsa nedgången i Köpenhamnstrafiken på Västerås Flygplats är det enligt undersökningen en förutsättning att det etableras en kvällstur från Köpenhamn till Västerås och att det sker en utjämning av prisskillnaderna mellan Köpenhamnsresorna från Arlanda och Västerås Flygplats.

Näringslivet i Västerås har en tradition av små och medelstora industriföretag med gamla anor. ABB är fortfarande störst med ett stort antal avknoppade företag runt om i regionen. Det utländska ägandet är påtagligt, speciellt Finland. Det finns en stor efterfrågan på specialkompetens som anses vara svårrekryterad. Konkurrens från låglöneländer ökar vilket leder till en pressad situation för många företag.

Sparkraven är hårda och det slår mot tjänsteresorna. Under senaste åren har dominerande företag i regionen minskat sitt resande med 40-50 % och få planerar att öka sitt resande. Det finns en ökad efterfrågan på att kunna resa tur och retur samma dag, krav på direktflyg, flexibla tidtabeller och korta väntetider vid eventuella mellanlandningar (och billiga biljetter). Konkurrens från Arlanda, Skavsta och Bromma har ökat, beroende på deras ökade utbud samt förbättrade kommunikationer till/från dessa flygplatser

De intervjuade kommunernas tjänstemän och förtroendevalda reser enligt undersökningen i begränsad omfattning och mycket sällan via Västerås Flygplats. Det finns en angelägenhet om att bibehålla en regional flygplats i Västerås men liten vilja till att ge mer än ett verbalt stöd. Beslut om tjänsteresor tas dessutom på en högre nivå i företagen än tidigare

De största fördelarna med Västerås Flygplats är närheten, att Köpenhamnstrafiken ger möjligheter, att det går att resa till Europa och hem på samma dag, Ryan Airs utbud till London, samt att det är enkelt och bekvämt. De största nackdelarna är att det saknas en tidig kvällstur från Köpenhamn, att ankomsttiderna i Köpenhamn inte passar alla destinationer, långa väntetider, högt pris för flygbiljetter, dåligt utbud av direktflyg, brist på konkurrerande flygbolag etc. Fördelarna med Arlanda är således att det finns fler konkurrerande flygbolag, bättre tillgång till billigare resor, fler avgångar och ankomster, direktflyg till många destinationer, stora och snabba flygplan. möjlighet att komma hem på kvällen och järnvägsförbindelser till och från flygplatsen.

## 5. En partiell kalkyl för Västerås

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

### 5.1 Beräkningsförutsättningar

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

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

I det nedanstående har vi gjort beräkningar på följande effekter:

- Intäkter för besöksnäringen i Västerås
- Resekostnader för boende och företag i Västerås

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

#### Destinationsutbudet

Västerås har idag endast två utrikesdestinationer, Köpenhamn och London, och ingen inrikesdestination (trafiken till Malmö lades ner under 2005). Om Västerås Flygplats *inte* läggs ner utgår vi från att båda dessa destinationer kommer att finnas kvar, däremot tillkommer inga destinationer. Vid en nedläggning försvinner givetvis båda destinationerna.

#### Flygresandets utveckling

I tabell 4.3 ovan redovisades förändringen i passagerartrafiken på Västerås Flygplats 2001-2004. Sedan Ryan Air startade Londontrafiken 2001 har antalet resor till London ökat med närmare 50 % varje år, från 70 270 passagerare 2001 till 211 501 passagerare 2004. Under samma tidsperiod har den övriga utrikestrafiken minskat dramatiskt, från 81 809 till 21 037 passagerare. År 2004 hade London (Ryan Air) 91 % av utrikestrafiken på Västerås medan Köpenhamn hade 9 %.

Vi har utgått från att om flygplatsen *inte* läggs ner kommer den årliga passagerartrafiken till/från London att motsvara trafiken 2004, dvs. en fortsatt volym på 211 501 enkelresor Västerås-London. För linjen Västerås-Köpenhamn har vi utgått från prognosen för 2005, dvs. en fortsatt volym på 18 000 enkelresor.

## Fördelningen av Londontrafiken

De antaganden vi gjort vad gäller Londontrafiken baseras på ovannämnda marknadsundersökning som Mälardalens högskola har gjort med syfte att kartlägga resandet med Ryan Air. Från undersökningen framgår att av dem som flyger från Västerås är:

- 65 % Svenskar
- 35 % Britter.

Av Svenskarna är:

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

Eftersom 65 % av de totala resenärerna är Svenskar innebär det att 4,55 % av resorna görs av personer bosatta i Västerås. Totalt görs 211 501 resor per år, vilket innebär att Västeråsborna gör totalt 9 623 enkelresor varje år. Av dessa resor bedöms 8 661 vara privatresor och 962 affärsresor.

Av Britterna:

- har 62 % Stockholm som slutdestination
- har 17 % Västerås som slutdestination
- är 70 % privatresenärer
- är 30 % tjänsteresenärer

Med en andel på 35 % gör Britterna således totalt 74 025 enkelresor till och från Västerås Flygplats varje år. Av dessa har 17 % eller 12 584 Västerås som slutdestination. Således gör Britterna 8 809 privatresor och 3 775 affärsresor (enkelresor) till och från Västerås varje år.

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

- Västeråsbor gör 9 623 enkelresor varje år mellan Västerås och London. Av dessa är 8 661 privatresor och 962 affärsresor.
- Britter gör 12 584 enkelresor varje år mellan Västerås och London, där Västerås är slutdestinationen för utresan. Av dessa är 8 809 privatresor och 3 775 affärsresor.

## Fördelningen av Köpenhamnstrafiken

När det gäller Köpenhamnstrafiken har vi utgått från följande antaganden.

Av dem som flyger linjen Västerås-Köpenhamn är:

- 90 % Svenskar
- 10 % Övriga nationer

Av Svenskarna har vi antagit att:

- 65 % är bosatta i Västerås (kommun)
- 95 % av dessa är affärsresor
- 5 % privatresor

Eftersom 90 % av de totala resenärerna antas vara Svenskar och 65 % av dessa är Västeråsbor innebär det att ca 60 % av resorna görs av personer bosatta i Västerås. Om vi utgår från prognosen för 2005 görs totalt 18 000 resor per år, vilket innebär att Västeråsborna gör totalt 10 530 enkelresor varje år. Av dessa är 10 530 affärsresor och 530 privatresor.

Av övriga nationer:

- har 95 % Västerås som slutdestination
- är 100 % tjänsteresenärer

Med en andel på 10 % gör personer från övriga nationer 1 800 enkelresor till och från Västerås Flygplats varje år. Av dessa har 95 % eller 1 710 Västerås som slutdestination. Således gör personer från övriga nationer 1 710 affärsresor (enkelresor) och inga privata resor till och från Västerås varje år.

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

- Västeråsbor: 10 530 enkelresor varje år mellan Västerås och Köpenhamn. Av dessa är 10 000 affärsresor och 530 privatresor.
- Övriga nationer: 1 710 enkelresor varje år mellan Köpenhamn och Västerås där Västerås är slutdestinationen för utresan. Av dessa är samtliga affärsresor.

### Utländska besökares utgifter

Vi utgår från de uppgifter som Turistdelegationen sammanställt av Brittiska och Danska besökares utgifter per dygn, fördelat mellan privatresor och affärsresor, samt det genomsnittliga antalet nätter som varje besökare stannar. Det finns inga särskilda siffror för besök till Västerås, varför vi utgår från riksgenomsnitt. De utländska besökare som reser linjen Köpenhamn-Västerås är inte enbart från Danmark, men de utgör ändå den största gruppen. I brist på annan information använder vi därför Turistdelegationens statistik kring Danskars utgifter

Tabell 5.1 Utländska besökares genomsnittliga antal övernattningar (2002)

Hemland	Affärsresor	Fritidsresor
Storbritannien	3	5
Danmark	2	6

Tabell 5.2 Genomsnittligt spenderat belopp (kr) per person och dag

Hemland	Affärsresor	Fritidsresor
Storbritannien	1 303	713
Danmark	857	260

Tabell 5.3 Totalt spenderat belopp (kr) per person och besök

Hemland	Affärsresor	Fritidsresor
Storbritannien	3 909	3 565
Danmark	1 714	1 560

### Västeråsbornas alternativ till att flyga från Västerås Flygplats

Vi har antagit att Västeråsbor gör 9 623 enkelresor varje år på linjen Västerås-London och 10 530 enkelresor på linjen Västerås-Köpenhamn. För att beräkna den kostnad, uttryckt i termer av monetära utgifter och/eller restidsförändringar, som dessa personer upplever till följd av en nedläggning, måste antaganden göras om vilka alternativa transportlösningar som dessa personer väljer.

När det gäller resorna till London har vi antagit att det bästa alternativet är att istället resa från Skavsta. I praktiken kommer vissa att resa från Skavsta (pga. tillgången till billiga resor), andra kommer att resa från Arlanda, vissa kommer att välja andra resmål, en del kommer att välja att lägga reskassan på andra utgiftsområden. Vi kan därför utgå från att beräkningarna som baseras på alternativet Skavsta, utgör ett tak på den kostnad som resenärerna "påtvings" om flygplatsen i Västerås läggs ner. Eftersom biljettpriserna från Skavsta är jämförbara med priserna från Västerås, består den kostnad som uppstår av reskostnaden mellan Västerås och Skavsta. I beräkningarna antar vi att vid en nedläggning så kommer det att gå Flygbussar mellan Västerås och Skavsta. Resvägen är ca 130 km men vägarna är förhållandevis dåliga och vi antar att restiden i vardera riktningen är 2 tim 30 min. Priset kan antas uppgå till 200 kr för enkel resa.

När det gäller resor till Köpenhamn antar vi att alternativet är att resa från Arlanda. Även här antar vi att biljettpriserna är jämförbara med Västerås (även om det finns avgångar till lägre pris från Arlanda, vilket innebär att de kostnader vi beräknar ska betraktas som takkostnader). Om vi utgår från befintliga flygbussar innebär det en restid på ca 1 tim 30 min i vardera riktningen och ett biljettpris på 180 kr för enkel resa. Att restiden uppgår till 1 tim 30 min innebär inte att nettotidsförlusten kommer att uppgå till 1 tim 30 min. Anledningen är att det ofta är lättare att hitta bra anslutningsflyg från Köpenhamn. Dessutom erbjuder Arlanda ett större utbud, fler avgångar m.m., vilket innebär att det även finns vinster förenade med att välja Arlanda (vilket är anledningen till att flera Västeråsbor idag väljer att flyga från Arlanda istället för från Västerås). Återigen innebär det att våra beräkningar indikerar en takkostnad. I verkligheten ligger den upplevda kostnaden på en lägre nivå.

## 5.2 Uteblivande intäkter för besöksnäringen i Västerås

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

Tabell 5.4 Årliga uteblivna intäkter från besökare till Västerås som uteblir vid en nedläggning

Hemland	Syfte	Antal resor (ToR)	Utgift/resa	Total utgift (M kr)
Storbritannien	Privatresa	3 524	3 565	12.6
	Affärsresa	1 510	3 909	5.9
Danmark	Affärsresa	684	1 560	1.1
<b>TOTALT</b>		<b>5 718</b>	<b>3 416</b>	<b>19,5</b>

Under de antaganden som vi utgått från skulle intäkterna från Brittiska och Danska turister i Västerås minska med knappt 20 miljoner kronor per år. Detta med utgångspunkt i att 5 718 besök till Västerås "ställs in" per år. Som tidigare nämnts är de uteslutna intäkterna däremot inget mått på nettoförlusten för turistnäringen eftersom även kostnaderna för verksamheterna minskar till följd av en minskad turistsättning.

## 5.3 Kostnader för Västeråsbor som efterfrågar flygresor

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

Tabell 5.5. Kostnader för Västeråsbor som tvingas till alternativa resval vid en nedläggning

Destination	Syfte	Antal (enkel)	Biljettpris (buss)	Restid (tim)	Tidskostnad (kr/tim)*	Total kostnad (Mkr)
London	Privatresa	8 661	200	2.5	84	3.6
	Affärsresa	962	200	2.5	135	0.5
Köpenhamn	Privatresa	530	180	1.5	84	0.2
	Affärsresa	10 530	180	1.5	135	3.8
						<b>8.1</b>

\* Dessa tidskostnader har SIKA tagit fram i samverkan med bl.a. trafikverken. Tidsvärdena är genomsnittsvärden och vi vet att den kostnad som resenären upplever kan variera stort från fall till fall, t.ex. beroende på resans syfte. Ibland kan restid upplevas som väldigt uppoffrande, i andra fall kan restiden utgöra en del av resans syfte och därmed vara mycket mindre uppoffrande. Värt att notera är att de privata tidsvärdena för kortväga resor (mindre än 5 mil) endast är 42 kr/tim.



Vi bedömer således att *om* alla flygresor som Västeråsbor idag gör till London eller Köpenhamn istället kommer att göras från Skavsta respektive Arlanda, med en resulterande ökning i biljettpriiset på ca 200 kr per enkelresa och en motsvarande ökning i tidskostnaden, dvs. en nettokostnad som enligt beräkningarna uppgår till ca 770 kronor per tur-och-returresa, blir den totala kostnadsökningen för Västeråsresenärerna ca 8,1 miljoner kronor per år. Som tidigare nämnts är detta en takkostnad, dvs. det finns ett flertal olika anledningar till att den verkliga kostnaden är avsevärt mindre. En rimlig bedömning är att resenärernas upplevda kostnad uppgår till max hälften, dvs. drygt 4 miljoner kronor.

Det är också viktigt att påpeka att denna kostnad *inte* kan betraktas som en samhälls-ekonomisk nettoförlust, eftersom biljettpriiserna delvis är en transferering till bussbolagen. Nettoförlusten för samhället uppstår i termer av drivmedelsförbrukning, fordonskostnader, lönekostnad (busschaufför), vägslitage och miljöutsläpp.

## 6. Slutsatser

Västerås Flygplats är i första hand intresserad av hur efterfrågan på flygresor till/från flygplatsen kommer att utvecklas. Sett till den historiska utvecklingen och tillgängligheten till Arlanda är det i första hand inom lågprisflyget som Västerås kan bibehålla sin konkurrenskraftighet. Idag har Ryan Air ca 87 % av all passagerartrafik till/från Västerås. Denna andel kommer sannolikt inte att minska under de kommande åren.

För boende och företag i Västerås är det god flygtillgänglighet som efterfrågas. Av såväl statistiken som marknadsundersökningarna framgår att denna tillgänglighet bäst tillgodoses genom att säkerställa goda landförbindelser till/från Arlanda. Västerås kan aldrig konkurrera med Arlanda i termer av destinationer och avgångar. Ett utökat flygutbud med frekventa avgångar *från* Västerås till olika destinationer runt om i Europa och övriga världen skulle givetvis gynna såväl de boende som näringslivet i Västerås, men efterfrågan på sådan flygtrafik är alldeles för liten.

God flygtillgänglighet *till* Västerås skulle kunna gynna turismen, men vi ser från Ryan Airs trafik att huvuddelen av Britterna har Stockholm som slutdestination. Sett till den totala turismen i Västerås utgör dessutom flygresorna till Västerås en väldigt liten andel. Om tillgänglighet till Västerås med syfte att gynna turismen är en viktig utgångspunkt, är flygplatsen med sitt nuvarande utbud inte betydelsefull.

Flygplatsens betydelse för Västeråsregionen illustreras väldigt tydligt av den efterfrågan som finns på att flyga till/från Västerås. Finns det ingen efterfrågan finns det inget flygutbud och finns det inget flygutbud finns det inga förutsättningar för flygplatsen att bidra till regionens utveckling. Att analysera flygplatsens betydelse för den regionala utvecklingen innebär således att analysera dels utvecklingen av flygresandet till/från Västerås, dels huruvida denna utveckling avser resor som genererar tillväxt i regionen. Från flygplatsens synvinkel är det lågprisflygen som är framtiden. Denna trafik har emellertid en ytterst liten inverkan på regionens utveckling. Den flygtillgänglighet som i första hand är betydelsefull för regionen är sådan som Arlanda kan erbjuda. Utgångspunkten från stadens sida bör därför vara att förbättra landtransporterna till Arlanda, Bromma och eventuellt också Skavsta.