



Sammanställning

FLYGPLATSOMRÅDET

PÅ UPPDRAG AV VÄSTERÅS STADSHUS AB, KENNET JULIN

(EVA SÖDERBERG)

Innehållsförteckning

1. SAMMANFATTNING	2
2. UPPDRAGET	2
2.1. INLEDNING.....	2
2.2. SYFTE	3
2.3. AVGRÄNSNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR.....	4
3. FLYGPLATSVERKSAMHETENS AFFÄRSMODELL	5
3.1. INFRASTRUKTUR.....	5
4. OMVÄRLDSANALYS	6
4.1. TRENDER INOM FLYGMARKNADEN	6
4.2. JÄMFÖRELSE MED ANDRA REGIONALA FLYGPLATSER	7
5. INSTRUMENTELL FLYGPLATS	9
6. NYA VÄSTERÅS FLYGPLATS AB	10
6.1. UTAN KOMMERSIELLT FLYG	10
6.2. UTAN INSTRUMENTELL FLYGPLATS	10
7. VÄSTERÅS FLYGFÄSTIGHETER AB	11
7.1. INTÄKTERNAS FÖRDELNING	12
7.2. UTAN KOMMERSIELLT FLYG – ALTERNATIVA INTÄKTER	12
7.3. UTAN INSTRUMENTELL FLYGPLATS – ALTERNATIVA INTÄKTER	12
7.4. HYRESINTÄKTER FRÅN HÄSSLÖMRÅDET	13
8. ÖKNING AV INTÄKTERNA	13
8.1. NYA FLYGOPERATÖRER.....	13
8.2. FLYGSKOLOR	14
8.3. ANDRA INTÄKTER FÖR NYA VÄSTERÅS FLYGPLATS AB.....	14
8.4. HYRESINTÄKTER FÖR VÄSTERÅS FLYGFÄSTIGHETER AB	14
9. FRAMTIDA INVESTERINGSBEHOV	15
9.1. INVESTERINGSBEHOV FÖR NYA VÄSTERÅS FLYGPLATS AB.....	15
9.2. INVESTERINGSBEHOV FÖR VÄSTERÅS FLYGFÄSTIGHETER AB.....	15
10. GEMENSAMMA AKTIVITETER	16
10.1. GEMENSAMT UPPDRAG FRÅN RESPEKTIVE STYRELSE	16
11. PÅVERKAN PÅ STADENS SKATTEINTÄKTER	17
11.1. SAMHÄLLSEKONOMISK KALKYL.....	17
12. MARKEN	19
13. MILJÖTILLSTÅNDETS PÅVERKAN FÖR VÄSTERÅS TILLVÄXT	19
14. FLYGPLATSEN ROLL UR KRIS- OCH BREDSKAPSSYNPUNKT	19

1. Sammanfattning

- På kort och lång sikt påverkas flygplatsen och Hässlöområdet framtida utveckling av vilken långsiktig strategi som ägarna beslutar om för bolagen Nya Västerås Flygplats AB och Västerås Flygfastigheter AB.
- Flygplatsområdets sammanlagda budgeterade resultat uppgår till – 22 mnkr de kommande åren. Med nuvarande förutsättningar kommer behovet av ägartillskott att bestå. Framtida investeringsbehov i infrastrukturen för flygplatsen och reinvesteringsbehov i befintliga byggnader behöver också beaktas.
- Intäkterna från det kommersiella flyget ger ett överskott för Nya Västerås Flygplats AB enligt budget 2020. Miljötillståndet ger utrymme för totalt 300 000 passagerare. 2018 var det drygt 114 000 passagerare.
- Västerås Flygfastigheter AB ökar sina hyresintäkter om nya flygoperatörer etablerar sin verksamhet med Hässlöområdet som destinationsort.
- En ökning av passagerarantalet och fler fysiska etableringar av flygoperatörer leder till framtida investeringsbehov och medföljande kapitalkostnader. Nuvarande fastighetsbestånd är i behov av reinvesteringar.
- De regionala flygplatserna finansieras via olika former av bidrag och ägartillskott. Det är främst kommunerna som äger driftbolagen för flygplatserna. Två regioner (Örebro och Dalarna) är delägare och en region planerar att gå in som delägare (Kalmar) i sin närmsta regionala flygplats.
- Om marken som ägs av Västerås Flygfastigheter AB ska nyttjas för andra ändamål än idag så behöver en förstudie genomföras för att fastställa värdet vid ändrad användning.

2. Uppdraget

2.1. Inledning

Västerås stad äger både flygplatsverksamheten och tillhörande mark och anläggningar. Nya Västerås Flygplats AB har under perioden 2014 – 2018 erhållit totalt 167,5 mnkr i driftbidrag, koncernbidrag och aktieägartillskott. Med avdrag för 2016 års engångskostnader för avvecklingen av Helsingforslinjen har flygplatsverksamheten erhållit 142 mnkr i bidrag de senaste fem åren.¹

¹ Källa: Årsredovisning för Västerås Flygplats AB (2015) samt årsredovisningar för Nya Västerås Flygplats AB (2018 - 2016)

Mark och byggnader på flygplatsområdet samt intilliggande fastigheter ägs av fastighetsbolaget Västerås Flygfastigheter AB. I bolaget återfinns mark både på Hässlö- och Hamreområdet. Bolaget har under perioden 2014 – 2018 redovisat ett resultat efter skatt om sammanlagt 6,7 mnkr och lämnat koncernbidrag till ett belopp om 10,1 mnkr under samma period.²

2.2. Syfte

Vid styrelsemöte i Västerås Stadshus AB, 2019-11-20, beslutades enligt bild 1 nedan.

Bild 1: Utdrag ur Västerås Stadshus AB:s sammanträdesprotokoll, 2019-11-20

§ 54	Dnr VSAB 2019/00043-3.14.1
Beslut – Sammanställning över flygplatsområdets framtid och användning	
Beslut	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Att ta fram en omvärldsanalys på andra flygplatser, t ex Eskilstuna, Nyköping, Jönköping, Kalmar, Norrköping, Karlstad, Örebro och Borlänge 2. Att se över möjligheter till att utöka intäkterna för Nya Västerås Flygplats AB och Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB 3. Att ta reda på hur det ser ut idag för Nya Västerås Flygplats AB <ol style="list-style-type: none"> a. Utan kommersiellt flyg b. Utan instrumentell flygplats 4. Att ta reda på hur det ser ut idag för Västerås Flygfastigheter AB idag <ol style="list-style-type: none"> a. Utan kommersiellt flyg, finns alternativa intäkter b. Utan instrumentell flygplats, finns alternativa intäkter? 5. Att ta fram framtida investeringsbehov på flygplatsområdet i infrastruktur 6. Att se över vad de båda bolagen gemensamt gör för att förbättra situationen idag? (Finns uppdrag idag från respektive styrelse) 7. Att ta reda på vad staden förlorar i skatteintäkter på att skolflyget och annan flygverksamhet flyttar från staden i förhållande till verksamheter som kan växa fram i dess ställe. 8. Att ta reda på om det finns anledning att sälja mark till externa för att finansiera den instrumentella flygplatsen? <ol style="list-style-type: none"> a. För- och nackdelar 9. Att titta på effekter för hur miljötillstånd påverkar buller och flyghöjder för Västerås stads tillväxt, hot och möjligheter. 10. Att flygplatsens roll ur kris- och beredskapssynpunkt utreds 	

² Källa: Årsredovisningar för Västerås Flygfastigheter AB (2018 – 2015)

2.3. Avgränsningar och förutsättningar

Sammanställningen grundar sig på tidigare gjorda studier, utredningar och ekonomisk rapportering samt på intervjuer med tjänstemän inom Västerås stads organisation och Nya Västerås Flygplats AB.

Sammanställningen har gjorts med följande avgränsningar och förutsättningar:

- Sammanställningen fokuserar främst på Västerås Flygfastigheter AB:s verksamhet kopplat till Hässlöområdet.
- Sammanställningen fokuserar på utökade intäkter för Västerås Flygfastigheter AB inte Västerås Stads Strategiska Fastigheter AB.
- Den samhällsekonomiska studien grundar sig på data från 2016 och avser flygplatsområdet och flygplatsverksamheten. Ingen ny samhällsekonomisk studie har gjorts i syfte att ta reda på alternativa verksamheter som kan växa fram om skolflyg och annan flygverksamhet flyttar.
- Den ekonomiska redovisningen utgår från ekonomiska rapporter avseende både 2019 och budget 2020. I de fall budget 2020 inte innehållit detaljerade siffror har uppgifter från 2019 använts.
- Rapporter har erhållits från respektive bolags tjänstemän samt tagits fram av tjänstemän på stadsledningskontoret. Redovisningen omfattar uppgifter från budgetar, ekonomiskt utfall, prognoser och långtidsprognoser i form av tioårsprognoser.
- De år som Hässlöområdets investeringar inte kan särskiljas från Hamreområdets redovisning presenteras Västerås Strategiska fastigheters sammanlagda investeringar.
- Nya Västerås Flygplats AB och Västerås Flygfastigheter AB har i fått i uppdrag från sina respektive styrelser att avrapportera gemensamma aktiviteter för att förbättra dagens situation. Avrapporteringen sker utanför den här sammanställningen.
- Beslut om nytt miljötilstånd väntas under slutet av december 2019. Ingen fördjupad studie avseende miljötilståndets påverkan på buller och flyghöjder har gjorts.
- Sammanställningen innefattar ingen utredning avseende flygplatsens roll ur kris- och beredskapssynpunkt. Endast informella kontakter har tagits.

3. Flygplatsverksamhetens affärsmodell

3.1. Infrastruktur

Flygtrafik kännetecknas av att vara en typ av infrastruktur där flygoperatörerna köper infrastruktur-tjänsten av flygplatsen och sedan för egen del säljer sin flygtjänst vidare till privatpersoner och företag. Flygverksamhetens affärsmodell i Västerås innefattar både verksamheten i Nya Flygfastigheter AB samt Hässlödelen i Västerås Flygfastigheter AB. De materiella tillgångarna består till största delen av mark, byggnader och tekniska installationer.

Kännetecknen för en infrastrukturbransch:

- Flerårig planeringshorisont för att bedöma framtida lönsamhet i planerade investeringar.
- Kapitalintensiv verksamhet. Fysiska tillgångar i form av byggnader, mark och tekniska installationer utgör den största delen av en flygverksamhets tillgångar.
- Investeringar i mark, markanläggningar, byggnader och tillhörande tekniska installationer har lång livslängd och avskrivningarna ligger på mellan 10 – 50 år.
- Kunderna, i form av olika typer av flygoperatörer, efterfrågar både tillgång till en instrumentell flygplats och en fungerande infrastruktur i form av lokaler och markytor med tillhörande service och funktionalitet.
- Flygoperatörerna har i sin tur kapital bundet för sin infrastruktur i form av egenägda luftfarkoster med en flerårig avskrivningstid alternativt fleråriga leasingkontrakt vid hyra. Det leder till att befintliga och presumtiva flygoperatörer efterfrågar garantier om att flygplatsverksamheten finns kvar inom den tänkta avtalade tidsperioden.

I syfte att få en ekonomisk överblick över Västerås stads samlade affär kring flygplatsverksamheten kan den ekonomiska uppföljningen slås samman och presenteras som en enhet i en pro forma redovisning. Resultaträkningarna för Nya Västerås Flygplats AB och Hässlödelen i Västerås Flygfastigheter AB presenteras tillsammans. Den interna försäljningen i form av hyran av terminalbyggnaden, 5,3 mnkr räknas bort.

På liknande sätt kan en förenklad balansenhets skapas, pro forma, där Nya Västerås Flygplats AB:s tillgångar redovisas tillsammans med de tillgångar, främst fastigheter, som utgör Hässlödelen i Västerås Flygfastigheter AB. En uppdelning av skuldsidan är inte lika relevant då Västerås stad är 100 % ägare genom Västerås Stadshus AB och all lånefinansiering sker via internbanken.

Redovisningen för stadens samlade flygverksamhet kan bidra som underlag för att ta fram en gemensam långsiktig strategi för området. Den sammanslagna redovisningen för flygplatsområdet visar ett resultat efter finansiella poster om ca – 21,5 mnkr per år. Extraordinära rivningskostnader är inte medtagna i det sammanslagna resultatet.

Tillgångarna i form av byggnader, mark, maskiner, tekniska anläggningar, installationer och inventarier beräknas uppgå till sammanlagt 128,5 mnkr i budget 2020.

Tabell 1 visar en sammanslagen resultaträkning. Nya Västerås Flygplats AB:s resultat har slagits samman med Västerås Flygfastigheter AB:s resultaträkning för Hässlöområdet.

Tabell 1: Resultaträkning pro forma för flygplatsområdet, mnkr

Resultaträkning, mnkr	Pro forma 2018	Pro forma Prognos 2019	Pro forma Budget 2020
Nettoomsättning	33,1	29,0	32,4
Övriga rörelseintäkter	1,8	2,0	2,2
<i>Summa rörelsens intäkter</i>	<i>34,9</i>	<i>31,0</i>	<i>34,6</i>
Handelsvaror	-1,9	-1,7	-1,8
Övriga externa kostnader	-28,0	-26,4	-29,1
Personalkostnader	-18,3	-15,3	-15,7
Avskrivningar	-6,0	-6,5	-7,0
Summa kostnader	-54,2	-49,9	-53,6
Resultat före finansiella poster (Rörelseresultat)	-19,3	-18,9	-19,0
Finansiella kostnader	-2,1	-2,5	-2,5
Resultat efter finansiella poster	-21,4	-21,4	-21,5

Källor: Budget långtidsprognos 2020-2029/Budget och ramar 2020-2022.xlsx och RR o BR koncernen Budget 2020/RR flygfastigheter Hässlö.xlsx

4. Omvärldsanalys

4.1. Trender inom flygmarknaden

Både den internationella och den nationella flygmarknaden påverkas av företeelser som återfinns inom samhället och som kännetecknas även för andra branscher inom infraservice.

Följande sex trender³ lyfts specifikt av Swedavia⁴.

- *Ökat antal resenärer kräver ökad kapacitet.* Det globala välståndet ökar vilket leder till ökat resande i världen. Likaså leder den ökade internationella handeln samt ändrade handelsmönster i form av e-handel till ökat behov av kapacitet på flygplatserna.
- *Initiativ och aktiviteter för att minska flygets negativa påverkan på klimatet.* Flygskatt har införts och en färdplan för fossilfritt flygande har tagits fram under 2018. Regeringens utredning om styrmedel för flyget föreslår reduktionsplikt samtidigt pågår utvecklingen av el- och hybridflygplan och omställningen till ökad andel biobränsle för konventionella flygplan.

³ Källa: Swedavia AB:s årsredovisning 2018

⁴ Källa: Statliga Swedavia AB äger och driver Sveriges tio största flygplatser.

- *Ökade kundförväntningar på upplevelser och service kopplat till digitalisering och automatisering.* Passagerarna förväntar sig digitala lösningar för att både kunna arbeta och koppla av på flygplatsen. Säkerhetskontroller och on-boarding processen ska ske snabbt och tillgången till ständigt aktuell flyginformation är en hygienfaktor.
- *Användningen av data för verifiering och säkerhetskontroller möter krav på ökad säkerhet* kring insamling av persondata, datalagring och informationens hantering.
- *Flygplatsens strategiska roll ur säkerhetssynpunkt.* Säkerhetsfrågan kring flygplatserna har ökat i betydelse. Säkerheten påverkas bland annat av geopolitiska aktiviteter, risk för extremväder samt risker för dataintrång.
- *Ökat behov av samverkan mellan flygplatsen och flygplatsernas olika operatörer.* Snabbt ändrade resmönster och fraktmönster skapar behov effektivisering i gemensamma processer.

4.2. Jämförelse med andra regionala flygplatser

Sverige har 34 regionala flygplatser. Flygplatserna är till övervägande del offentligägda och ägs av kommunen de fysiskt ligger i. Ett par av dem är delägda tillsammans med kringliggande kommuner eller tillsammans med regionen/landstinget. Stockholm Skavsta Airport ägs till 100 % av ett privatägt aktiebolag.

I en del kommuner ägs själva flygplatsens mark och byggnader av samma bolag som också bedriver flygplatsverksamheten som flygplatsoperatör. Andra regionala flygplatsbolag verkar som flygplatsoperatörer genom att hyra flygplatsens infrastruktur från annan juridisk person. Tabell 2, nedan presenterar ägarbilden för tio regionala flygplatser i Sverige

Nya Västerås Flygplats AB bedriver flygplatsverksamheten i Västerås. Västerås Flygfastigheter AB äger marken och byggnaderna där flygplatsen är belägen. Västerås Flygfastigheter AB är ägare till den instrumentella flygplatsen i Västerås.⁵

⁵ Intervju: Tezz Tordsson Åkerman

Tabell 2: Driftbolag och ägare av regionala flygplatser

Flygplats	Driftbolag och dess ägare	Notering
Dalaflyget	Driftbolag: AB Dalaflyget Ägare: Region Dalarna (32 %), Borlänge kommun (34 %), Falu kommun (11 %), Mora kommun (23 %)	AB Dalaflyget driver flygplatserna i Borlänge och Mora som ägs av Dala Airport AB
Eskilstuna Flygplats	Driftbolag: Eskilstuna Logistik och Etablering AB Ägare: Eskilstuna Kommunföretag AB (100 %)	Eskilstuna Logistik och Etablering AB driver även annan verksamhet.
Jönköping Airport	Driftbolag: Jönköping Airport AB Ägare: Jönköpings Rådhus AB (100 %)	Fastigheten ägs av Jönköpings kommun.
Kalmar Öland Airport	Driftbolag: Kalmar Öland Airport AB Ägare: Kalmar Kommunbolag AB (100 %) säljer 50 % av bolaget till Region Kalmar län	Regionen planerar att gå in som delägare.
Karlstad Airport	Driftbolag: Karlstad Airport AB Ägare: Karlstad Stadshus AB (100 %)	
Linköping City Airport	Driftbolag: Linköping City Airport AB Ägare: Linköping Stadshus AB (100 %)	Linköping City Airport AB handhar den civila driften. Saab AB äger landningsbanan.
Norrköping Airport	Driftbolag: Norrköping Airport AB Ägare: Norrköping Rådhus AB (100 %)	
Stockholm Västerås Flygplats	Driftbolag: Nya Västerås Flygplats AB Ägare: Västerås Stadshus AB (100 %)	Nya Västerås Flygplats AB driver flygplatsen som ägs av Västerås Flygfastigheter AB
Stockholm Skavsta Airport	Driftbolag: Stockholm Skavsta Flygplats AB Ägare: Airports Worldwide Sweden Holding AB (100 %, Nederländerna)	Airports ägs i sin tur av utländskt bolag (Frankrike)
Örebro Airport	Driftbolag: Örebro Läns Flygplats AB Ägare: Örebro Rådhus AB (44,95 %), Region Örebro län (44,95 %), Karlskoga kommun (5,05 %), Kumla kommun (5,05 %)	

Källor: Bolagens årsredovisningar 2018 samt svt.se nyhet om Kalmar Öland Airport AB 2019-11-18

I jämförelsen nedan presenteras data från olika regionala flygplatser. Flygplatserna i Eskilstuna, Bromma och Nyköping (Skavsta) är inte med i jämförelsen. Eskilstuna Flygplats ingår som en verksamhetsdel inom Eskilstuna Logistik och Etablering AB. Bromma Stockholm Airport ingår som en del i Swedavia AB:s verksamhetsgren för flygplatser tillsammans med bolagets övriga flygplatser (Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Stockholm Arlanda Airport, Visby Airport, Ronneby Airport, Malmö Airport samt Göteborg Landvetter Airport). Stockholm Skavsta Airport ägs av ett svenskt aktiebolag vars moderbolag återfinns utomlands. Eventuella bidrag till flygplatsverksamheterna har inte kunnat urskiljas i deras årsredovisningar.

Vid genomgång driftbolagens årsredovisningar framgår det att de har erhållit antingen driftsbidrag, koncernbidrag eller aktieägartillskott de senaste fem åren till ett samlat värde om totalt 1 038 mnkr.

Tabell 3: Åtta regionala flygplatsoperatörers bidrag 2018 – 2014, mnkr

Flygplatsoperatörer	2018	2017	2016	2015	2014	Summa bidrag 2018 - 2014
AB Dalaflyget	26	27	24	22	22	121
Jönköping Airport AB	20	14	13	15	13	75
Kalmar Öland Airport AB	4	3	2	4	1	14
Karlstad Airport AB	30	29	23	37	11	130
Linköping City Airport AB	1	0	40	49	49	139
Norrköping Airport AB	62	62	27	48	23	222
Nya Västerås Flygplats AB	26	31	54	40	16	167
Örebro Läns Flygplats AB	44	43	29	29	25	170
Summa	213	209	212	244	160	1 038

Källa: Bolagens årsredovisningar 2018 - 2015

Av de 1 038 mnkr som lämnats i bidrag de senaste fem åren utgick 213 mnkr under 2018 med nedanstående uppdelning. Direkta bidrag för att täcka den löpande driften utgjorde 45 % av den totala bidragssumman.

Tabell 4: Driftbidrag, aktieägartillskott och koncernbidrag 2018, mnkr

Flygplatsoperatörer	Drift- bidrag	Aktieägar- tillskott	Koncern- bidrag*	Summa bidrag 2018
AB Dalaflyget	26	0	0	26
Jönköping Airport AB	0	0	20	20
Kalmar Öland Airport AB	3	0	1	4
Karlstad Airport AB	0	0	30	30
Linköping City Airport AB	0	0	1	1
Norrköping Airport AB	24	25	13	62
Nya Västerås Flygplats AB	0	0	26	26
Örebro Läns Flygplats AB	44	0	0	44
Summa	96	25	91	213

Källa: Bolagens årsredovisningar 2018

* Nettot av erhållna och lämnade koncernbidrag och utdelningar

5. Instrumentell flygplats

En flygplats klassificeras som instrumentflygplats när en instrumentinflygningsprocedur är etablerad och erforderlig utrustning är installerad och godkänd för operativt bruk till minst en banriktning. Detta möjliggör att flygplatsen kan drivas som en allmän flygplats eller militär flygplats som upplåtits för civil luftfart, och där flygtrafikledningen utövas av personal som är godkänd för sådan ledning.⁶

⁶ Källa: Swedavia: begrepp-och-forkortningar_20110420.pdf

Västerås flygplats är en instrumentell flygplats och är certifierad av EASA (European Union Aviation Safety Agency). Transportstyrelsen utgör tillsynsmyndighet. Västerås Flygfastigheter AB äger marken där flygplatsen är belägen. Nya Västerås Flygplats AB har som uppdrag att driva flygplatsverksamheten vid flygplatsen.

6. Nya Västerås Flygplats AB

Budgeten för 2020 med rambudget för åren 2021 och 2022 har tagits fram med utgångspunkt från att verksamheten pågår i samma omfattning som under 2019 och att bolaget driver den instrumentella flygplatsen åt ägaren Västerås Flygfastigheter AB. Rörelseresultat efter finansiella poster visar på budgeterade årliga förluster mellan 24,6 – 26,2 mnkr, se bilaga 1, Nya Västerås Flygplats AB budget 2020 med ram 2021 – 2022. Kostnaderna för att upprätthålla driften av den instrumentella flygplatsen budgeteras till ca 31 mnkr och bidraget från det kommersiella flyget beräknas uppgå till ca 7 mnkr årligen.⁷

För att en icke statlig flygplats ska få statligt driftsbidrag krävs att den kommun som äger, eller den kommun där flygplatsen är belägen, ansöker om att få driftbidrag till icke statlig flygplats. Villkoret för SGEI-bidraget är att flygplatsen tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, t.ex. flygkontrolltjänst.⁸ Bidrag utbetalas inte för stöd av kommersiell flygverksamhet. Nya Västerås Flygplats AB budgeterar att erhålla ca 1,4 mnkr i driftbidrag för den allmännyttiga delen av flygplatsverksamheten⁹.

6.1. Utan kommersiellt flyg

Om det kommersiella flyget skulle upphöra och flygplatsen skulle fortsätta att drivas som en instrumentell flygplats skulle resultatet försämrats med 7 mnkr och förlusten skulle uppgå till – 31 mnkr för Nya Västerås Flygplats AB allt annat lika. Detaljerad budget med kommersiellt flyg särredovisat, se bilaga 2 Budget 2020 för Nya Västerås Flygplats AB utan kommersiellt flyg.

6.2. Utan instrumentell flygplats

Om flygplatsen inte är en instrumentell flygplats skulle Nya Västerås Flygplats AB inte ha möjlighet att driva flygplatsverksamhet i samma omfattning som idag.

Ändamålet med bolaget enligt bolagsordningen skulle därmed inte uppfyllas. ”Bolagets syfte är att genom att tillhandahålla flygplatsverksamhet bereda i första hand medlemmar och näringslivet i Västerås kommun möjlighet till flygtransporter. Bolaget skall genom att ta tillvara och utveckla flygtrafiken bidra till kommunens och regionens

⁷ Källa: Budget 2020 utan kommersiell flygplats/Kommersiell flygplats.xlsx

⁸ Källa: SKL: Handledning SGEI-förordningen för kommunala ägare av flygplatser maj 2016.pdf

⁹ Källa: Budget långtidsprognos 2020-2029.xlsx

utveckling. Bolaget skall tillsammans med Västerås kommun och andra intressenter utveckla Västerås som gods- och logistikcentrum.”¹⁰

7. Västerås Flygfastigheter AB

Flygfastigheters uppdrag är att äga och förvalta mark och byggnader på och i närheten av Hässlö flygplats, Hässlöområdet, och Hamreområdet. Bolaget har de fem senaste åren haft ett positivt resultat efter finansiella poster inom spannet 6,8 – 1,4 mnkr. Bolaget förvaltar tillgångar med ett bokfört värde om 200 mnkr och hade intäkter om 28,3 mnkr 2018.¹¹

Budgeten för 2020 fördelas per område enligt tabell 5. Hamreområdets rörelsemarginal (rörelseresultat i relation till intäkterna) uppgår till 46,3 % och Hässlöområdets rörelseresultat uppgår till 24,3 % i budgeten.

Tabell 5: Budget 2020 för Hamre- respektive Hässlöområdet, mnkr

	Budget 2020 TOTALT	Budget 2020 Hamre	Budget 2020 Hässlö
Intäkter Hamreområdet	12,3	12,3	
Intäkter kopplad till flyg Hässlö	11,9		11,9
Intäkter verksamheter som inte är kopplade till Flygplats (privat flyg ingår) Hässlö	7,3		7,3
Ofördelad budgeterad hyresintäkt kopplat till indexuppräknings*	0,9		0,9
Summa intäkter	32,5	12,3	20,2
Fastighets- och underhållskostnader	-14,9	-2,5	-12,4
Avskrivningar	-7,0	-4,1	-2,9
Summa kostnader	-21,8	-6,6	-15,3
Resultat före finansiella poster (Rörelseresultat)	10,6	5,7	4,9
Finansiella kostnader	-2,6	-0,8	-1,8
Resultat efter finansiella poster	8,0	4,9	3,1

Källa: RR o BR koncernen Budget 2020/RR flygfastigheter Hamre och RR flygfastigheter Hässlö.xlsx

I budget 2020 för Hässlöområdet ingår hyresintäkter från Nya Västerås Flygplats AB med 5,3 mnkr. Hyresintäkterna täcker drift och avskrivningskostnader för de byggnader som Nya Västerås Flygplats AB hyr.¹² Underhållskostnader för flygplatsterminalen budgeteras till 700 tkr¹³.

¹⁰ Källa: BO Nya Västerås Flygplats AB.pdf

¹¹ Källa: Västerås Flygfastigheter AB:s årsredovisning 2018

¹² Källa: Kommentarer budget 2020 VSSF AB.docx

¹³ Källa: VSSF AB Sammanställning RR 2020_2022 efter möte/PI.underhåll 2020_2022.xlsx

7.1. Intäkternas fördelning

Flygfastigheters intäkter 2019 fördelade sig till största delen från två områden, Hamre och Hässlö. Av Västerås Flygfastigheter AB:s hyresintäkter, om 31,6 mnkr, kommer 19,3 mnkr (61%) från Hässlöområdet. Hyresintäkter från flygrelaterad verksamhet på Hässlöområdet uppgår till 11,9 mnkr varav Nya Västerås Flygplats AB hyr terminalen för 5,3 mnkr. Nya Västerås Flygplats AB står för 44 % av hyresintäkterna från flygverksamheter. Detaljerad fördelning framgår av tabell 6 nedan.

7.2. Utan kommersiellt flyg – alternativa intäkter

Under förutsättning att flygplatsen inte skulle vara en kommersiell flygplats så skulle Nya Västerås Flygplats AB troligtvis inte vara i behov av terminalbyggnaden i nuvarande omfattning. Övriga hyresgäster bedöms inte vara direkt beroende av att det förekommer kommersiellt flyg. Hyresintäkterna kommer att minska med 5,3 mnkr och uppgå till 13,8 mnkr i 2019 års hyror.

Västerås Flygfastigheter AB kommer att ha kvar drifts- och underhållskostnaderna för flygplatsterminalen, även om det inte finns några hyresintäkter från Nya Västerås Flygplats AB. Bolaget skulle få ökade kostnader för el och uppvärmning som Nya Västerås Flygplats AB bekostar idag. Ett alternativ är att hitta andra hyresgäster som genererar nya hyresintäkter. Flygplatsterminalen torde enbart kunna hyras ut till annan verksamhet som inte begränsar eller förhindrar fortsatt drift av flygplatsen som instrumentell flygplats.

7.3. Utan instrumentell flygplats – alternativa intäkter

De hyresgäster vars verksamhet grundar sig på förutsättningen att det är möjligt att flyga via instrument behöver flytta sin verksamhet från Hässlöområdet. Tabell nr 6 visar en schematisk bild av vilka hyresintäkter som beräknas försvinna från Västerås Flygfastigheter AB.

Intäkterna från flygplatsbolaget, flygskolorna och flygverkstäderna bedöms försvinna om flygplatsen inte längre är en instrumentell flygplats. Det innebär en minskning av Västerås Flygfastigheter AB:s intäkter med 11,7 mnkr. Från 19,3 mnkr till 7,6 mnkr i 2019 års siffror. Driftkostnader och avskrivningar uppgår till 12,3 mnkr enligt budget 2019. Sammantaget innebär det att det budgeterade resultatet minskar från 4,3 mnkr, exklusive rivningskostnader, till en förlust om -6,4 mnkr.¹⁴ Under förutsättning att driftkostnaderna kvarstår under en övergångsperiod.

¹⁴ Källa: RR o BR koncernen 2019-08-31/RR flygfastigheter Hässlö.xlsx

7.4. Hyresintäkter från Hässlöområdet

Tabell 6 visar fördelningen av hyresintäkter med eller utan kommersiell flygplats och instrumentell flygplats för Västerås Flygfastigheter AB.

Tabell 6: Hyresintäkter från Hässlöområdet 2019, detaljerad fördelning, mnkr

Fördelning av intäkterna från Hässlöområdet	Totala intäkter 2019	Utan kommersiell flygplats 2019	Utan instrumentell flygplats 2019
Nya Västerås Flygplats	5,3	-	-
Flygskolor	2,9	2,9	-
Flygverkstäder	3,3	3,3	-
Övriga försvaret, bränslebolag mm	0,3	0,3	0,3
Summa kopplad till flyg	11,9	6,5	0,3
Edströmska + storkök	5,3	5,3	5,3
Halkbana trafikskolor	0,6	0,6	0,6
Verksamhet inte kopplade till flyg	0,3	0,3	0,3
Museum	0,7	0,7	0,7
Privat flyg	0,5	0,5	0,5
Summa verksamheter som inte är kopplade till Flygplats (privat flyg ingår)	7,3	7,3	7,3
Summa intäkter från Hässlöområdet	19,3	13,8	7,6

Källa: Sammanställning kontrakt Flygfastigheter 2019.xlsx

8. Ökning av intäkterna

Nya Västerås Flygplats AB och Västerås Flygfastigheter AB har olika intäktsströmmar från den samlade flygplatsverksamheten. Nya Västerås Flygplats AB:s intäkter kommer till största delen via passagerarna till flygoperatörerna som flyger från flygplatsen samt från flygavgifterna från flygplansoperatörerna. Den enskilt största intäktskällan, 6,8 mnkr, är från passagerare. Västerås Flygfastigheter AB får sina intäkter från hyrorna för de fastigheter de hyr ut inom Hässlöområdet till de flygoperatörer som är stationerade på området.

8.1. Nya flygoperatörer

För nuvarande och nya flygoperatörer är långsiktigheten för flygplatsens fortsatta verksamhet en av de tyngsta faktorerna som vägs in när de väljer destinationsort som bas för sin verksamhet. Flygoperatörerna efterfrågar fleråriga kontrakt (5 – 10 år) för sina etableringar och det möjliggör ökade hyresintäkter för Västerås Flygfastigheter AB. För Nya Västerås Flygplats AB uppstår ökade intäkter i form av flygavgifter för start- och landning. Flygavgifterna uppgår till drygt 4 mnkr enligt budget 2020.

2018, valde Lantmäteriet att förlägga sin flygfotoverksamhet till Dala Airport¹⁵. Västerås var en alternativ destination och diskussioner fördes. I diskussionerna lyftes frågan om långsiktigheten i flygplatsens verksamhet.

När nya flyglinjer etableras så styrs valet av etableringsort av hur marknaden ser ut, till exempel upptagningsområdet för privat resande samt näringslivets önskemål. Det gäller även möjligheten för att få fraktflyg att etablera sig.

8.2. Flygskolor

En ökning av flygskolornas verksamhet kan uppkomma i samband med elflygets inträde. Miljötillståndet styr verksamheten för Nya Västerås Flygplats AB. Sidoaktiviteter i form av utbildning av flygtekniker kan bli aktuellt. En ökad flygskoleverksamhet ger inga betydande intäkter för Nya Västerås flygplats AB. Flygskolorna har inga passagerare som genererar intäkter.¹⁶ För Västerås Flygfastigheter AB kan en ökad etablering av flygskolor leda till ökad uthyrning av befintliga byggnader under förutsättning att det finns vakanser, annars kan det finnas behov av nybyggnation.

8.3. Andra intäkter för Nya Västerås Flygplats AB

Försäljningen i form av bar, café och taxfree samt parkeringsavgifterna är direkt förknippade med passagerarantalet från det kommersiella flyget. Försäljningen bidrar till att minska flygplatsens underskott. För att nå ökade intäkter behöver antalet passagerare och avgångar öka. En ökning av passagerarna torde även på sikt öka behovet av investeringar i terminalbyggnaden. Nuvarande tillstånd finns för upp till 300 000 passagerare¹⁷. Under 2018 var det ca 115 000 passagerare. Om passagerarantalet fördubblas finns det möjlighet att öka lönsamheten i motsvarande grad. Dock med hänsyn tagen till eventuella behov av investeringar kopplade till ett ökat antal passagerare.

Flygplatsen säljer call-centertjänster till mindre flygoperatörer för motsvarande ca 1,3 mnkr. Potentiella kunder är svenska, skandinaviska och europeiska bolag som inte har en egen försäljningsorganisation.

8.4. Hyresintäkter för Västerås Flygfastigheter AB

Om flygplatsen inte längre är en instrumentell flygplats kan befintliga byggnader och marken användas för andra ändamål. Ändrad användning av mark och byggnader behöver ta hänsyn till eventuellt kvarvarande miljötillstånd och om regleringarna kring luftrumets hantering kvarstår.

¹⁵ Pressrelease 2019-01-18, Lantmäteriets hemsida, www.lantmateriet.se

¹⁶ Intervjuer: Tezz Tordsdotter Åkerman och Lars Lundström

¹⁷ Intervjuer: Tezz Tordsdotter Åkerman och Lars Lundström

Möjligheten att ta in nya hyresgäster kan begränsas av att vissa av byggnaderna är anpassade för flygrelaterad verksamhet. Marknadsvärdet för dessa byggnader sjunker om flygverksamheten inte finns kvar. Samtidigt kan marknadsvärdet öka om detaljplaner tas fram för Hässlöområdet och marken används för andra ändamål.

För närvarande förs inga aktiva samtal på statlig eller regional nivå i syfte att få finansiering för underhåll av infrastrukturen eller bidrag för investeringar.¹⁸

9. Framtida investeringsbehov

9.1. Investeringsbehov för Nya Västerås Flygplats AB

I samband med upprättandet av budget 2020 har en tioårig långtidsprognos tagits fram. Prognosen presenterar följande investeringsbudget, tabell 7.

Tabell 7: Investeringsram Nya Västerås Flygplats AB, mnkr

	Budget 2020	Budgetram 2021	Budgetram 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Nya Västerås Flygplats AB	2,5	3,6	3,1	6,0	7,0	4,3	6,0	1,7	3,0	4,3

Källa: Budget långtidsprognos 2020 - 2029/Mall för långtidsprognos.xls

Sammantaget uppgår investeringsramen till 41,5 mnkr för åren 2020 – 2029. De enskilt största posterna avser räddningsfordon, traktor, bagageband samt renovering av gater. Investeringsbudgeten upprättas med utgångspunkt att flygplatsens verksamhet pågår i liknande omfattning som idag. Om passagerarantalet kommer att öka eller andra typer av flygoperatörer tillkommer till flygplatsen kan de planerade investeringarna förändras. Flygplatsen har idag tillstånd för 300 000 passagerare¹⁹.

9.2. Investeringsbehov för Västerås Flygfastigheter AB

Tabell 8, presenterar tioårsplanen för investeringar för **koncernen** Västerås Strategiska Fastigheter. Planen är på en aggregerad nivå för alla bolag inom fastighetskoncernen. För de tre första åren finns detaljerad investeringsplan för Västerås Flygfastigheter AB och Hässlöområdet. De största investeringarna avser omläggning av tak, modernisering av installationer samt fönsterbyten och rivning av mindre byggnader.

Fastighetsbeståndet är i behov av reinvesteringar för att bibehålla byggnadernas funktioner och även deras värde.²⁰ I kommentarerna för budget 2020 noteras att

¹⁸ Intervjuer: Lars Kallsäby och Staffan Jansson

¹⁹ Intervjuer: Tezz Tordsson och Lars Lundström

²⁰ Källa: Kommentarer budget 2020 VSSF AB.docx

Hässlöområdet är i behov av reinvesteringar motsvarande 8,9 mnkr för nästkommande år och för 2021 uppgår beloppet till 5,3 mnkr och för 2022 är det 4,5 mnkr.²¹

Tabell 8: Investeringsram för koncernen Västerås Strategiska Fastigheter inklusive Västerås Flygfastigheter AB, mnkr

	Budget 2020	Budgetram 2021	Budgetram 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Koncern Västerås Strategiska Fastigheter	10,4	11,9	8,9	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
<i>varav Västerås Flygfastigheter AB, Hässlöområdet</i>	8,9	5,3	4,5	<i>ej spec.</i>	<i>ej spec.</i>	<i>ej spec.</i>	<i>ej spec.</i>	<i>ej spec.</i>	<i>ej spec.</i>	<i>ej spec.</i>

Källor: VSSF långsiktig plan 10 år NY utan 120 mkr.xlsx och VSSF AB Sammanställning RR 2020_2022 efter möte/Pl.underhåll 2020_2022.xlsx

Planen innehåller inte investeringar avseende upprustningen av landningsbanan. Inom 3 - 5 år bedöms det finnas ett behov av att rusta upp landningsbanan med en beräknad investeringsutgift om mellan 80 – 120 mnkr. En grov uppskattning har gjorts efter kontakter med Swedavia.²² Vid ett antagande om 20 års avskrivningstid och 2 % ränta ger det en ökade kostnader för avskrivningar och räntor mellan 5,6 – 8,4 mnkr årligen för Västerås Flygfastigheter AB. Detaljerad förstudie behövs för att kunna ta fram en mer exakt investeringsutgift samtidigt som möjligheterna att erhålla statligt investeringsbidrag behöver undersökas närmare.

10. Gemensamma aktiviteter

10.1. Gemensamt uppdrag från respektive styrelse

Den främsta samverkan sker i dag i samband med gemensamt arbete för att attrahera nya flygoperatörer till att välja Västerås som destinationsort för sin verksamhet. För Västerås Flygfastigheter AB handlar det om att ta fram investeringskalkyler för ombyggnationer och anpassningar av byggnader och mark för Hässlöområdets hyresgäster. För Nya Västerås Flygplats AB ger det ökade intäkter i form att flygavgifter. Om ytterligare kommersiell trafik skulle etableras skulle det öka intäkterna från fler passagerare.

VD:arna för Nya Västerås Flygplats AB och Västerås Flygfastigheter AB har i fått i uppdrag från sina respektive styrelser att avrapportera gemensamma aktiviteter för att förbättra dagens situation. Avrapporteringen sker utanför den här sammanställningens uppdrag.

²¹Källa: VSSF långsiktig plan 10 år NY utan 120 mkr.xlsx och VSSF AB Sammanställning RR 2020_2022 efter möte/Pl.underhåll 2020_2022.xlsx

²² Intervju: Kent Pergéus

11. Påverkan på stadens skatteintäkter

11.1. Samhällsekonomisk kalkyl

På uppdrag av Nya Västerås Flygplats AB gjordes 2017 en samhällsekonomisk analys av ITA Utveckling AB. Analysen grundar sig på data från 2016. Beräkningen har tagit hänsyn till och räknat bort 2016 års engångseffekt av bidrag i samband med upphörande av Helsingforstrafiken. I bilaga A till ITA Utveckling AB:s rapport finns grunderna angivna för den använd beräkningsmodell.

Rapportens slutsatser:

- Flygplatsen bidrar årligen med ett direkt ekonomiskt värde om 60,1 mnkr till kommunen, regionen och staten efter avdrag för bidrag som erhållits från kommunen och staten.
- Flygplatsen bidrar med motsvarande 216 årsarbeten i direkt och indirekt sysselsättning.
- Utan samhällsbidrag från kommunen och staten (Transportstyrelsens investeringsbidrag) skapas ett samhällsekonomiskt värde på 89,6 mnkr.
- Den största delen av de samhällsekonomiska intäkterna, 62 % (55,3 av 60,1 mnkr) genereras till staten i form av mervärdesskatt vid konsumtion, skatter och avgifter kopplade till arbete samt bolagsskatter.
- Regionens samhällsekonomiska värde uppgick till 11,5 mnkr, främst i form av landstingsskatter.
- För kommunen uppstår ett negativt samhällsekonomiskt värde, - 6,7 mnkr, på grund av lämnat koncernbidrag om 28,4 mnkr.

Tabell 9: Samhällsekonomiskt värde, SEK-värde, för direkt verksamhet och direkt kopplad verksamhet för flygplatsen

SEK® beräkning Stockholm Västerås Airport för direkt verksamhet och direktkopplad verksamhet (exkl. framtidsscenario och till det tillhörande dynamiska effekterna) - årligt värde (2016)			
	SEK-värde	Avgår	Summa
Kommuner (skatt)*	21,7 Mkr	- 54,7 Mkr/ - 28,4 Mkr	- 33 Mkr**/ -6,7 Mkr***
Landsting/Region (skatt)*	11,5 Mkr	0	11,5 Mkr
Staten	56,4 Mkr	- 1,1 Mkr	55,3 Mkr****
SUMMA intäkter samhället-brutto	89,6 Mkr	- 29,5 Mkr	60,1Mkr

* Skattesats för Västerås/Västmanlands län 2017

**Kommunalt bidrag på 54,7 Mkr har dragits av, varav 26,3 Mkr är extraordinära kopplad till upphandlad trafik (Helsingfors)

*** Borträknat de extraordinära bidraget, kvarstår ett koncernbidrag på 28,4 Mkr

****1,1 Mkr från Transportstyrelsen och statligt bidrag till personal har dragits av

Källa: ITA Utveckling AB: SEK® - Samhällsekonomisk kalkyl Stockholm Västerås Airport, september 2017

Rapporten visar en beräkning över antal årsarbeten som är kopplade direkt och indirekt till flygplatsens verksamhet, se tabell 10, nedan. Sysselsättningseffekterna utgör en delmängd det samhällsekonomiska värdet om 89,6 mnkr som presenteras i tabell 9 ovan.

Tabell 10: Sysselsättningseffekter – helårsarbeten

Område	Direkt sysselsättning	Indirekt sysselsättning	Årsarbeten*
Verksamheter vid flygplatsen	35	47	82
Verksamheter direktkopplad till flygplatsen	96	38	134
SUMMA	131	85	216

*samtliga arbeten är omräknade till helårsarbeten

Källa: ITA Utveckling AB: SEK® - Samhällsekonomisk kalkyl Stockholm Västerås Airport, september 2017

Flygskolor, flygunderhållsverksamhet och direkta transporter till/från flygplatsen som är beroende av flygplatsens verksamhet för sin egen verksamhet, kategoriseras som "direktkopplad" i analysen. Beräkningarna visar att drygt 44 %, 96 st., årsarbetare har en sysselsättning som är kopplad direkt till flygplatsen. Det årliga värdet beräknas uppgå till 14,1 mnkr för kommunen. Värdet består främst i skatteintäkter se tabell 11.

Tabell 11: SEK-värde för direkt kopplad verksamhet – delmängd av SEK-värdet för kommuner

SEK® beräkning Stockholm Västerås Airport för den direktkopplade verksamheten - årligt värde (2016)SEK -	
	Summa
Kommuner (skatt)*	14,1 Mkr
Landsting/Region (skatt)*	7,5 Mkr
Staten	36,2 Mkr
Bolagsskatt – 6 AB verksamheter	0,8 Mkr
SUMMA intäkter samhället	58,6 Mkr

* Skattesats Västerås/ Västmanland 2016 har använts

Källa: ITA Utveckling AB: SEK® - Samhällsekonomisk kalkyl Stockholm Västerås Airport, september 2017

Rapportens slutsatser visar på en samhällsekonomisk nytta som överstiger de kommunala och statliga bidrag som lämnats. Den samhällsekonomiska nyttan uppstår främst för regionen och för staten samt för de individer som har sin anställning kopplad direkt eller indirekt till flygplatsen och flygplatsområdet. Enligt rapportens beräkningar skulle kommunen förlora skatteintäkter om 14,1 mnkr om skolflyget och annan flygverksamhet flyttar.

12. Marken

Fördelar respektive nackdelar med att avyttra delar av marken, alternativt behålla marken för att bibehålla Hässlöområdet som en helhet, behöver analyseras utifrån ett långsiktigt ägarperspektiv.

Genom avyttring av delar marken i flygplatsens närhet kan intäkterna öka för Västerås Flygfastigheter AB i närtid. Samtidigt kan eventuell detaljplanering av området visa på en alternativ markanvändning som ökar markens framtida värde.

13. Miljö tillståndets påverkan för Västerås tillväxt

Beslut om nytt miljö tillstånd kommer under december 2019. I ansökan är bullerkurvan densamma som i befintligt miljö tillstånd. Det torde innebära att påverkan från det nya miljö tillståndet blir i stort sett det samma som nuvarande tillstånd. Miljö tillståndets påverkan i form av hot och möjligheter för stadens tillväxt kan analyseras i detalj när beslutet har kommit. Flyghöjderna regleras av andra regelverk än miljö tillståndet.

14. Flygplatsen roll ur kris- och bredskaps synpunkt