

Kommunstyrelsen

Återrapportering av uppdrag i ägardirektiv Eskilstuna Logistik och Etablering AB

Förslag till beslut

Eskilstuna kommunföretags rapport av uppdraget att undersöka förutsättningarna att utveckla en kommersiell flygplats godkänns och uppdraget avslutas.

Ärendebeskrivning

Eskilstuna kommunföretag AB och dess dotterbolag Eskilstuna Logistik och Etablering (ELE) har enligt ägardirektivet ansvar för att förvalta och utveckla flygplatsen samt att under innevarande mandatperiod undersöka förutsättningar för en kommersiell flygplats för beslut om flygplatsens utveckling ska fattas. En dialog ska föras med Försvarsmakten.

Bolagets övergripande mål är ökad sysselsättning och högre lönenivåer i Eskilstuna. ELE ska främja målet fler i jobb och ska arbeta för fler jobb genom företagsetableringar i hela Eskilstuna inklusive Eskilstuna Flygplats. ELE har under redan genomförd beredningen varit i kontakt med såväl privata aktörer som visat intresse för flygplatsen, som med statliga myndigheter. Dessa kontakter har inte givit någon klar riktning för det fortsatta arbetet.

För att skapa ökad kunskap om Eskilstuna Flygplats förutsättningar för en positiv utveckling beslutades i maj 2021 att en extern mäklare/rådgivare skulle upphandlas och engageras för uppdraget.

Fas 1 i det uppdraget innebar kortfattat:

- Genomföra en marknadsanalys genom att identifiera och intervjua flygbolag, kurir/transportbolag, näringslivet, flygplatsoperatörer/investerare mfl för att undersöka det övergripande intresset av att utveckla flygplatsen.
- Övergripande ekonomiska beräkningar för flygplatsdrift och utveckling.

I uppdraget låg en eventuell fas 2:

- Detaljerade, fördjupade och skarpa diskussioner och analyser med potentiella intressenter/köpare kring utveckling av flygplatsen med tillhörande affärsplaner.

Slutsatsen efter Fas 1 i projektet var att konsulten inte kunnat identifiera någon lämplig möjlig investerare i detta skede och att det för närvarande inte går att identifiera någon affärsmodell för flygplatsen som skulle stödja en privat investerare att ta ett beslut om att köpa flygplatsen eller att ingå ett koncessionsavtal utan ekonomiskt stöd. Osäkerheterna inom luftfartens utveckling i kombination med osäkerheten i samband med konkurrenternas utvecklingsplaner är för höga. Eskilstuna Logistik och Etablering ABs styrelse har därför på styrelsemöte den 21 mars, efter rapportering av upphandlad mäklare/rådgivare, beslutat att inte gå vidare med upphandlad mäklare/rådgivare till nästa fas i utvecklingsprojektet. Mäklare/rådgivaren bedömer att det är mer rimligt att hitta eventuell investerare inom 5-10 år. Mot bakgrund av ovan fattade styrelsen för Eskilstuna Kommunföretag AB vid styrelsemöte 22 mars också att en paus behöver tas i projektet och delar styrelsen i Eskilstuna Logistik och Etablering ABs beslut om att inte gå vidare med upphandlad mäklare/rådgivare.

Kommunledningskontorets bedömning

Kommunledningskontoret delar Eskilstuna kommunföretag ABs bedömning att avsluta projektet. Med tanke på det osäkra världsläget och Rysslands invasion i Ukraina kan också Försvarmaktens syn på Eskilstuna Flygplats förändras. Därför har en konkret fråga ställts till försvaret om deras syn på en framtida användning av flygplatsen och marken där flygplatsen är belägen. Ett nästa steg för flygplatsen blir avgörande av hur Försvarmaktens svar ser ut. Målet att minska kostnaderna för driften kvarstår. Kommunledningskontoret föreslår därför kommunstyrelsen att stödja Eskilstuna kommunföretags slutsats om att avsluta uppdraget.

KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Tommy Malm
Kommundirektör

Kristina Birath
Miljö- och samhällsbyggnadsdirektör

”

Finansiering

Konsekvenser för hållbar utveckling och en effektiv organisation

Beslutet skickas till:

§ 11 Utveckling av Eskilstuna flygplats

Dnr 2022:016

Styrelsen beslutade

att godkänna styrelsen för Eskilstuna Logistik och Etablerings beslut att ej gå vidare med upphandlad mäklare/rådgivare till nästa fas i utvecklingsprojektet,

att stryka sista meningen i Kommunföretags kommentarer i missivet, samt

att överlämna ärendet till Eskilstuna kommun för godkännande.

BAKGRUND

Eskilstuna Logistik och Etablering (ELE) har i ägardirektiv att förvalta och utveckla flygplatsen och under innevarande mandatperiod ska beslut om flygplatsens utveckling fattas. I detta ska dialog med Försvarsmakten föras.

Bolagets övergripande mål är ökad sysselsättning och högre lönenivåer i Eskilstuna.

ELE ska främja målet fler i jobb och ska arbeta för fler jobb genom företagsetableringar i hela Eskilstuna inklusive Eskilstuna Flygplats.

ELE har under redan genomförd beredningen varit i kontakt med såväl privata aktörer som visat intresse för flygplatsen, som statliga myndigheter. Dessa kontakter har inte givit någon klar riktning för det fortsatta arbetet.

För att skapa ökad kunskap om Eskilstuna Flygplats förutsättningar av en positiv utveckling beslutades i maj 2021 att en extern mäklare/rådgivare skulle upphandlas och engageras för uppdraget.

Fas 1 i det uppdraget innebär kortfattat: Genomföra en marknadsanalys genom att identifiera och intervjuar flygbolag, kurir/transportbolag, näringslivet, flygplatsoperatörer/investerare mfl för att undersöka det övergripande intresset av att utveckla flygplatsen och även övergripande ekonomiska beräkningar för flygplatsdrift och utveckling.

Eventuell tillkommande fas: Detaljerade, fördjupade och skarpa diskussioner och analyser med potentiella intressenter/köpare kring utveckling av flygplatsen med tillhörande affärsplaner.

Eskilstuna Logistik och Etablering ABs styrelse har på styrelsemöte den 21 mars, efter rapportering av upphandlad mäklare/rådgivare beslutat:

”att ej gå vidare med upphandlad mäklare/rådgivare till nästa fas i utvecklingsprojektet.”

KOMMUNFÖRETAGS KOMMENTARER

Upphandlade mäklare/rådgivare har efter genomförd fas ej, i nuläget, kunnat identifiera någon lämplig möjlig investerare och har för närvarande svårt att se en affärsmodell som skulle stödja en investerare att förvärva flygplatsen eller ingå ett koncessionsavtal utan ekonomiskt stöd. Mäklare/rådgivare bedömer att det är mer rimligt att hitta eventuell investerare kan uppstå inom 5-10 år. ~~Mot bakgrund av ovan ser Kommunförtag att en paus behöver tas i projektet och delar styrelsen i Eskilstuna Logistik och Etablering ABs beslut om att inte gå vidare med upphandlad mäklare/rådgivare.~~

Utveckling av Eskilstuna Flygplats

FÖRSLAG TILL BESLUT

Eskilstuna Kommunföretag AB föreslår styrelsen besluta

att godkänna styrelsen för Eskilstuna Logistik och Etablerings beslut att ej gå vidare med upphandlad mäklare/rådgivare till nästa fas i utvecklingsprojektet.

BAKGRUND

Eskilstuna Logistik och Etablering (ELE) har i ägardirektiv att förvalta och utveckla flygplatsen och under innevarande mandatperiod ska beslut om flygplatsens utveckling fattas. I detta ska dialog med Försvarmakten föras.

Bolagets övergripande mål är ökad sysselsättning och högre lönenivåer i Eskilstuna. ELE ska främja målet fler i jobb och ska arbeta för fler jobb genom företagsetableringar i hela Eskilstuna inklusive Eskilstuna Flygplats.

ELE har under redan genomförd beredningen varit i kontakt med såväl privata aktörer som visat intresse för flygplatsen, som statliga myndigheter. Dessa kontakter har inte givit någon klar riktning för det fortsatta arbetet.

För att skapa ökad kunskap om Eskilstuna Flygplats förutsättningar av en positiv utveckling beslutades i maj 2021 att en extern mäklare/rådgivare skulle upphandlas och engageras för uppdraget.

Fas 1 i det uppdraget innebär kortfattat: Genomföra en marknadsanalys genom att identifiera och intervjua flygbolag, kurir/transportbolag, näringslivet, flygplatsoperatörer/investerare mfl för att undersöka det övergripande intresset av att utveckla flygplatsen och även övergripande ekonomiska beräkningar för flygplatsdrift och utveckling.

Eventuell tillkommande fas: Detaljerade, fördjupade och skarpa diskussioner och analyser med potentiella intressenter/köpare kring utveckling av flygplatsen med tillhörande affärsplaner.

Eskilstuna Logistik och Etablering ABs styrelse har på styrelsemöte den 21 mars, efter rapportering av upphandlad mäklare/rådgivare beslutat:

"att ej gå vidare med upphandlad mäklare/rådgivare till nästa fas i utvecklingsprojektet."

KOMMUNFÖRETAGS KOMMENTARER

Upphandlade mäklare/rådgivare har efter genomförd fas ej, i nuläget, kunnat identifiera någon lämplig möjlig investerare och har för närvarande svårt att se en affärsmodell som skulle stödja en investerare att förvärva flygplatsen eller ingå ett koncessionsavtal utan ekonomiskt stöd. Mäklare/rådgivare bedömer att det är mer rimligt att hitta eventuell investerare kan uppstå inom 5-10 år. Mot bakgrund av ovan ser Kommunförtag att en paus behöver tas i projektet och delar styrelsen i Eskilstuna Logistik och Etablering ABs beslut om att inte gå vidare med upphandlad mäklare/rådgivare.

Eskilstuna Kommunföretag AB

Tommy Malm

Eskilstuna Logistik och Etablering

Utveckling av Eskilstuna flygplats

Sammanfattning

Reference: 5004

| 18 Mars 2022



Denna rapport tar hänsyn till våra kunders särskilda instruktioner och krav. Det är inte avsett för och bör inte återopas av någon tredje part och inget ansvar tas till någon tredje part.

Job number 28507100

Arup International Projects Limited
8 Fitzroy Street
London
W1T 4BJ
United Kingdom
arup.com

1.	Bakgrund och förutsättningar	1
2.	Marknadspotential	2
3.	Infrastrukturutveckling	3
4.	Investeringsfall	4
5.	Slutsats och nästa steg	6

1. Bakgrund och förutsättningar

Eskilstuna kommun äger Eskilstuna flygplats och närliggande områden. En möjlig expansionen omfattar cirka 300Ha yta. Kommunen undersöker möjligheten att identifiera en privat aktör som kan utveckla flygplatsen.

Kommunen har genom Eskilstuna Logistik och Etablering upphandlat konsultbolaget ARUP med partners, för en studie av möjligheterna.

Konsultens roll är att identifiera det nuvarande intresset från den privata sektorn för att utveckla, finansiera och förvalta flygplatsen med förutsättningen att kommunen endast bidrar med stödjande åtgärder och inte med bidrag eller investeringar.

Utvecklingen av flygplatsen anses i huvudsak vara en affärsfråga, i den meningen att det är underförstått att den nuvarande planeringsramen för flygplatsen stöder utvecklingen av flygplatsen.

Två huvudsakliga utvecklingskriterier som fastställts av kommunen:

- Utvecklingen ska vara hållbar, både för utvecklingen och verksamheten
- Utvecklingen bör vara en motor för att skapa arbetstillfällen i Eskilstuna kommun

Konsultens tillvägagångssätt för analysen är följande:

- Definiera marknadsmöjligheten för Eskilstuna flygplats att attrahera en del av Stockholmsområdets flygmarknad för passagerare, affärsflyg och frakt.
- Bedömning av flygplatsintressenternas intresse. Intervjuerna omfattar både användare (slutanvändare av flygplatser och flygbolag) och privata flygplatsoperatörer/investerare.
- Utarbetandet av en initial affärsplan för flygplatsen.

Vi använder resultaten av våra samråd med berörda intressenter för att verifiera vårt slutsats, som presenteras med början i marknadspotentialen, följt av infrastrukturkraven och slutligen ett grundläggande investeringsfall för att definiera de viktigaste strategiska alternativen för kommunen och potentiella nästa steg.

2. Marknadspotential

Marknadspotentialen tar hänsyn till den möjliga efterfrågan som Eskilstuna kan attrahera inom flygtransportmarknaden i Stockholmsregionens område, för passagerare, affärsflyg och frakt.

2.1 Passagerartrafik

Flygtrafiken i Sverige har omfattat ca 47 miljoner årliga passagerare (mppa), varav 32mppa är internationell trafik (67%) och 15mppa är inrikes (32% av trafiken). Trafiken sker på 37 flygplatser, varav 10 drivs av Swedavia (motsvarande 89 % av trafiken) och på övriga 27 flygplatser som ägs i huvudsak av kommuner eller privata enheter (Skavsta) sker resterande 11 % av trafiken.

Passagerartrafiken i en större Stockholmsregion har nyligen varit mellan 30 och 32 miljoner passagerare per år, vilket motsvarar cirka 67 procent av den totala flygtransportmarknaden i Sverige. Inrikes står för 7,5 miljoner (24 % av marknaden), främst koncentrerat till Arlanda och Bromma (på Bromma utgör inrikestrafik 88 % av marknaden).

Denna större Stockholmsregion har tillsammans med Örebroområdet (nära Eskilstuna men inte betraktad som en del av större Stockholmsregionen) 5 flygplatser, där trafiken till största delen är koncentrerad till Arlanda, den största svenska flygplatsen med 26 miljoner passagerare per år och 85% av Stockholmsmarknaden, följt av Bromma (2,5 mppa) och Skavsta (2,2mppa). Västerås och Örebro har tillsammans mindre än 1% av regionens trafik (150 000 passagerare). Luftfart tenderar att gynna de stora flygplatserna där majoriteten av trafiken och destinationerna koncentreras. Noterbart är att infrastrukturen på Arlanda genomgår en stor förändring, och fortfarande är den flygplats som flygbolag och flöden väljer trots att den inte är den närmaste flygplatsen för delar av den större Stockholmsregionen.

Den senaste tidens utveckling har lett till en minskning av Skavstas andel av regionens flygtrafik efter att Ryanair lämnade flygplatsen. Det innebär att Arlandas trafikandel kommer att öka under 2022 (bortsett från de störningar som Covid genererat under åren 2019-21, vilket inte är relevant för vår studie).

Det omedelbara upptagningsområdet för regionen är nästan 3,6 miljoner invånare. Flygtrafiken i Sverige genereras främst för näringsliv och internationell utgående turism samt etniskt resande relaterade till utländska arbetstagare eller immigrerande invånare. Det bör dock noteras att svenskarna inte anses tillhöra de med stort intresse för flygresor (benägenheten att flyga är lägst i Sverige bland de skandinaviska länderna).

Sverige lockade cirka 7,4 miljoner internationella turister under 2018, de flesta från grannländer som kan använda bil för att komma in i landet. Regeringen har en målsättning att utöka turismen i Sverige, men ökningen förväntas dämpas. I området kring Stockholm uppskattas att större delen av flygpassagerarna är affärsrelaterade eller har intresse av att besöka huvudstaden för turism eller besök till vänner eller släktingar.

Det finns positiva indikationer för utvecklingen av flygtrafiken i Stockholmregionen då befolkning med utländsk härkomst ökar (en ökad köpkraft möjliggör mera samvaro med släkt och vänner i andra länder), regeringens strävan att utveckla inkommande turism, och en positiv regional befolkningstillväxt (+14% 2040). Å andra sidan verkar "Flygskam" ha en märkbar påverkan på flygtrafiken i Sverige (trots de välkända fördelarna för människan att exponeras för ljus och sol på vintern). Klimatdebatten kan också stoppa eller försena tillväxten i luftfarten tills miljövänliga bränslen är allmänt tillgängliga.

Stockholmregionens flygtrafik förväntas fortsätta att öka, men kapaciteten på Arlanda är för närvarande begränsad till 35 miljoner passagerare. Den totala systemkapaciteten är cirka 40-42 miljoner, men stängningen av Bromma (förväntas senast 2038) sätter stor press på Swedavia att fortsätta expandera Arlanda.

Den senaste flygstrategin för Sverige är från 2017. Regeringen förordade då en utveckling av Arlanda där den ursprungliga expansionsplanen skulle initieras 2022. Den största utmaningen för en expansion är en hög kostnad och den långa tid som en utbyggnad tar. Faktum är att Arlanda uppskattar att en ny landningsbana kan vara tillgänglig tidigast 2040 med tanke på den komplexa miljö-, planerings- och administrativa process som krävs.

Framtida kapacitetsbrist i systemet innebär en utmaning för Arlanda och Stockholmsregionen (och det kan mycket väl vara en faktor i att stängningen av Bromma inte sker förrän 2038). Men för Eskilstuna skapar det en möjlighet att ifrågasätta expansionsplanen för Arlanda. Den kan ifrågasättas av flera skäl: ekonomi (en ny landningsbana kommer att bli dyr), systemets redundans (det är bra att ha mer än en flygplats i en stor region som Stockholm) och hållbarhetsskäl (stora mängder resurser och nyttjande av mark för att ge plats för den nya landningsbanan), samt att underlätta utvecklingen av flygplatser som redan har (underutnyttjade) landningsbanor i regionen. Detta är en politisk debatt och som sådan krävs det att man identifierar en politisk kraft för att argumentera för en lösning som inkluderar Eskilstuna flygplats.

Förutsatt att detta scenario inträffar kan en flygplats i Eskilstuna potentiellt ha 2 miljoner årspassagerare under 2050-talet om flygplatsen drifttagits i slutet av 2030-talet. Det är det bästa utfallsscenarioet som vår initiala affärsanalys ser för en lönsam och hållbar flygplats. Om Arlandas expansionsplaner genomförs kommer risken med att utveckla Eskilstuna sannolikt att anses för hög för en investerare.

2.2 Affärsflyg

Affärsflyget i Sverige omfattar 24 000 rörelser, fördelat nästan hälften/hälften mellan inrikes och utrikes. Av denna trafik sker över en tredjedel (7 100 rörelser) på Bromma.

Diskuterad stängning av Bromma skapar redan viss aktivitet gentemot Eskilstuna och andra flygplatser från nuvarande Bromma-operatörer som försöker förstå sina möjligheter. Arlanda siktar naturligtvis på att behålla sina Swedavia-kunder genom överflyttning till Arlanda, men affärsflygstrafiken kanske inte är så lätt att härbärgera på en redan etablerad flygplats som Arlanda. Stängning av Bromma öppnar en möjlighet att locka till sig denna trafik, men ingen av de andra flygplatserna (inklusive Arlanda) är helt attraktiva eftersom Bromma-användaren inriktar sig på centrala Stockholm, så att flyga till någon annan flygplats ökar marktransporttiden. Detta kan endast kompenseras om flygplatsverksamheten är väldigt smidig, vilket är osannolikt på Arlanda. Så Bromma-användarna kan mycket väl avskräckas från en flytt.

Flygplatser med fokus på affärsflyg skapar värde genom FBO (VIP-terminaler), uthyrning av flygplansparkering, uthyrning av hangarutrymme, och försäljning av bränsle. Men enbart en sådan verksamhet med de volymer som finns i Stockholmsregionen, kommer inte att kunna täcka kostnader för att driva en flygplats.

2.3 Frakt

Godstrafiken genererar cirka 160 000 ton flygfrakt per år, den lägsta i Skandinavien. Huvudflygplatsen för gods i Sverige är Arlanda, som står för 61% av den totala flygfrakten i landet och 91% av volymen i Stockholm. Övriga 9% flygfrakt i regionen hanteras via Örebro flygplats. Flygfrakt koncentreras på grund av leveranskedjans struktur. Detta innebär att alla försök att etablera nya fraktflygsflöden även kräver att man ändrar markleveranskedjan för de olika fraktintressenterna, vilket ger små incitament för en operatör (lågmarginalverksamhet). Faktum är att flygfraktverksamheten på en flygplats är mycket begränsad, och den är mer koncentrerad till fastighetsbranschen med lager- och lasthanteringsverksamheten.

Fraktintressenter i regionen har inte visat något intresse av att överväga en relevant flygfraktverksamhet på Eskilstuna flygplats. Några operationer i veckan är möjliga, men detta utgör inte ett fristående affärskoncept för en flygplats.

3 Infrastrukturutveckling

Vi föreslår en utveckling av infrastrukturen som syftar till att betjäna passagerar- och affärsflygtrafiken med en hög standardnivå. För att kunna locka flygbolag och passagerare måste erbjudandet vara på samma nivå eller bättre än konkurrenterna, särskilt när man försöker locka till sig nya affärer i konkurrens med redan etablerad verksamhet. Att designa helt nya anläggningar ger en god möjlighet att skapa hög standard och effektivt nyttjande baserat på bästa tillgängliga teknik.

Den nuvarande flygplatsverksamheten har inte alla tillstånd för att bedriva utökad kommersiell trafik på grund av vissa begränsningar i drift-, security- och miljöförhållanden. Affärsflygtrafik kan vara möjlig, men vissa mindre investeringar är önskvärda för att möjliggöra verksamhet i olika förhållanden.

Vår utvecklingsplan för flygplatsen tar hänsyn till den ytterligare infrastruktur som krävs för att nå upp till 4 miljoner passagerare på lång sikt (Masterplan målsättning). Den nya infrastrukturen är planerad till fastighetens sydöstra sida (motsatta sidan mot nuvarande terminalområde) för att ge tillgång till framtida järnvägsförbindelser och utrymme för utveckling

Vi har inte genomfört eller tagit del av några djuplodande undersökningar av flygplatsplatsens ytor, och därför är vår initiala uppfattning en bedömning för att skapa en grund för en utvecklingsplan. Då området redan är definierat för flygplatsdrift, gör vi antagandet att alla bygglov och tillstånd för flygplatsutveckling (inklusive miljötillstånd och polis- och tull för internationell verksamhet), bygglov och andra administrativa krav från någon svensk myndighet inte ska hindra utvecklingen, även om det kan påverka dess slutliga form och kostnad.

Investeringen i infrastruktur med mera för att hantera 2 miljoner passagerare förväntas uppgå till cirka 2 200 för verksamheten under de första 10 verksamhetsåren. Den infrastruktur som processar passagerare syftar till att utvecklas stegvist med vissa trappstegseffekter i passagerarvolym, varför den initiala investeringen skulle vara i regionen 1 600-1 700 MSEK.

Den initiala infrastrukturinvesteringen är inriktad på det nya passagerarterminalområdet (sydöstra hörnet av flygplatsplatsen) med åtgärder relaterade till markarbeten, dränerings- och systemanslutningar samt åtgärder i flygplatsens infrastruktur, såsom landningsbanan, navigationssystemen, nya taxibanor, ny brandstation, brandbilar, flygplatsuppställningsområden, flygplatsbyggnadsutrustning, passagerarterminal, terminal logistikområde, parkeringar, samt tillfartsväg. Standards definierats till att uppfylla miljöpolicy och hållbarhetskriterierna.

I takt med att flygplatsen växer ökar vi passagerarsystemens kapacitet (främst utbyggnad av hårdgjorda ytor, terminalexpansion och parkering samt ytterligare utrustning för räddningstjänst och flygplanshantering). Det finns också en tidpunkt när man når volymer över 1 miljon passagerare då flygplatsen bör överväga byggandet av järnvägsstationen för att främja användningen av tåg för transporter till och från flygplatsen. Befintligt äldre terminalområde/uppställningsyta är tänkt att konverteras till ett FBO område (Affärsflyg/VIP) med hangarer och ett utökat uppställningsområde för flygplan.

I upplägget har vi antagit att en ny flygplats som drivs av en privat ägare inte kommer att kunna få bidrag från den offentliga sektorn. Det faktum att det redan finns andra flygplatser i drift skulle utesluta möjligt stöd från den offentliga sektorn i Sverige (även om pengarna kommer från EU-medel). Därför krävs det att infrastrukturägaren eller koncessionstagaren står för investeringen. Möjliga undantag kan vara relaterade till en ny infart och järnvägsstationen, även om vi i modellen förutsatt att detta investeras med privat kapital. Gällande hangarer ser vi möjligheten att flygbolagen själva investerar.

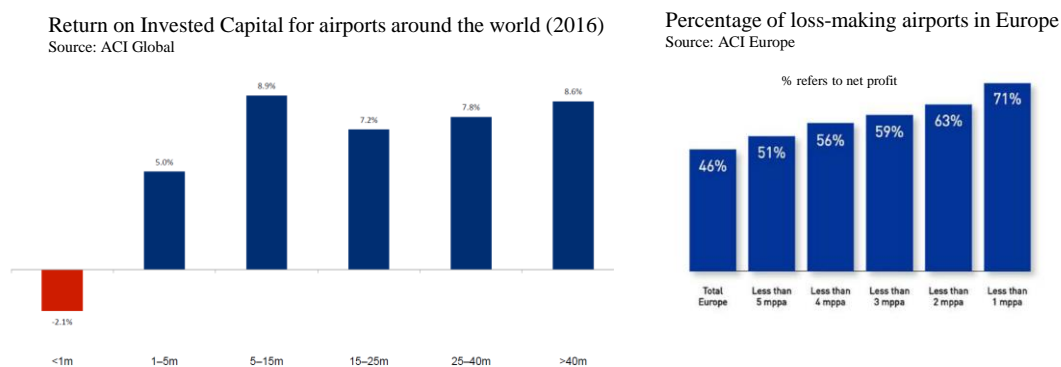
4 Investeringsfall

Sammanfattningsvis ser vi att det finns ett potentiellt bärkraftigt investeringfall för Eskilstuna flygplats om Bromma stänger, Arlanda inte expanderar med en ny landningsbana och att konkurrensen från Skavsta och Västerås kan mötas utan att behöva sänka flygplatsavgifter orimligt mycket. Vi har tagit fram ett antal scenarier med varierande intäkter och driftskostnader för olika trafikprognoser, vilket utlöser olika kapitalkrav. Denna utveckling kan generera en positiv avkastning på investerat kapital (IRR) före skatt i regionen 4-9%, beroende på olika känslighetsfaktorer för investeringar, intäktsgenerering och den tid som krävs för att generera trafikaktiviteten.

För alla dessa alternativ modellerar vi en flygplats som drivs mycket effektivt och med mycket specifika investeringar av god kvalitet. Intäkterna kommer främst från passagerarverksamheten, nämligen flygavgifter och kommersiella intäkter, inklusive detaljhandel och parkering. Vissa kompletterande intäkter från hyror (hotellverksamhet eller vissa kontor/hangarer relaterade till flygplatsdrift från olika flygplatsintressenter) och affärsflyg beaktas också, men deras bidrag är litet (mindre än 5 % av den totala inkomsten). Vi förväntar oss

att flygplatsen kommer att fungera mycket effektivt, även om kostnaden (fasta kostnader slår igenom tidigt) visar att det är först efter att ha passerat 1 miljon-märket som stordriftsfördelar gör det möjligt för flygplatsen att vara EBITDA-positiv. Detta inträffar vanligtvis först efter några års drift, och tidiga år är förlustbringande.

Investerare i nya och små flygplatser är medvetna om de risker som vi har nämnt. En effektiv operativ och förnuftig investeringsplan måste åtföljas av en rimlig intäktsprofil. I många fall tar små flygplatser ut avgifter av flygbolag som inte är tillräckliga för att kompensera kostnaderna. Dessa flygplatser tenderar att drivas av den offentliga sektorn i syfte att skapa en stark ekonomisk inverkan i sin region eller underlätta regionens anslutning till storstadsområden. I diagrammet nedan ser vi sambandet mellan storlek på flygplats och avkastningen på kapital och nettovinst. I Europa går 51 procent av alla flygplatser under 4 miljoner passagerare med förlust. I vissa fall tas förlusten på de mindre flygplatserna upp av vinster på större flygplatser då man ingår i en koncern med flera flygplatser. I Sverige stöds volymscenariot av Swedavias rapport om Bromma, där 2,5 miljoner passagerare huvudsakligen affärsorienterade, inte verkar räcka för att Bromma ska vara ekonomiskt bärkraftig och istället rekommenderas för nedläggning.



Vi har också analyserat flygplatsens sysselsättningseffekter. Dess inverkan på arbetstillfällen anses baserat på vilken typ av verksamhet som genereras, nämligen direktrelaterad (flygbolag med basbesättningar, flygplats- och markhantering, detaljhandelsverksamhet på flygplatsen, polis och tull och andra statliga myndigheter), indirekta arbetstillfällen (företag som tillhandahåller tjänster till flygplatsen som grossister av livsmedel, flygbränsle, resebyråer och övernattning) och katalysator effekter (företag som kan besluta att öka sin verksamhet i regionen på grund av närheten till en flygplats, potentiell turismutveckling i området). Denna sysselsättningseffekt är korrelerad med flygplatsens storlek, och för flygplatser under 1 miljon uppskattas i Europa detta till 1200 arbetstillfällen/miljon passagerare.

Våra åsikter i kombination med diskussionerna med privata aktörer/investerare har gett goda insikter om de upplevda riskerna privata aktörerna ser i att utveckla en ny infrastruktur såsom Eskilstuna flygplats. Huvudsakliga risker kan sammanfattas på följande sätt:

- **Utvecklingsrisk för infrastrukturen.** Flygplatser är omtvistad infrastruktur och kräver ett antal tillstånd innan drift är möjlig. När det gäller Eskilstuna anses denna risk vara låg eftersom vi har antagit att alla tillstånd anses möjliga att få. En investerare kan dock vill ha stöd för att få tillstånd, godkännanden och hantera framtida miljörisker, vilket kan påverka avtalsmöjligheter.
- **Trafikutvecklingsrisk.** Privata operatörer är medvetna om flygbolagens beteende och deras intresse av att incitament för utveckling a flyglinjer. De anser att det krävs ett visst offentligt stöd som är anpassat till de potentiella ekonomiska effekterna i regionen. I detta fall har vi antagit att incitament under en 3-årsperiod (normalt för uppstart av ny trafik) kommer att minska flygplatsintäkterna med 170 MSEK om de inte kommer från kommun, region eller stat.

- **Intäktsrisk.** Att konkurrera med andra flygplatser om samma upptagningsområde ökar risken för flygplatsens intäktprofil och begränsar potentiellt uppsidan. Detta tvingar också flygplatsen att vara mycket kostnadsmedveten, mycket mer än en avgiftsreglerad flygplats som Arlanda. En investerare/operatör kan behöva åtaganden från flygbolag innan de ingår ett avtalsenligt åtagande om flygplatsens utveckling.
- **Avkastning på investeringar.** Även med positiv avkastning (IRR) är det möjligt att privata investerare inte vill ha mycket långa perioder för återbetalning av den ursprungliga investeringen. Värden över 10-15 år kan vara svåra att acceptera från privata investerare, därför kan de i vissa fall begära visst initialt stöd i kostnaderna för vissa investeringar såsom tillfartsvägar, järnvägsstationer.

Slutligen kan den nuvarande situationen i Europa få konsekvenser på ett utvecklingsscenario av Eskilstuna flygplats på kort/medellång sikt. Situationen efter Covid och flygets omställning i relation till klimatförändringarna har redan påverkat den prognostiserade tillväxten inom luftfarten. Kriget i Ukraina och dess inverkan på vår värld och ekonomi, är också en okänd faktor, men den kan påverka luftfartssektorn avsevärt.

För en före detta militärflygplats som Eskilstuna kan det innebära att det finns en möjlighet att staten kan ge viss finansiering för att fortsätta att flygplatsen är lämplig för militära operationer.

Dessutom kan flygplatser i Sverige som har status som beredskapsflygplats möjligen få denna status förlängd mot bakgrund av dagens situation, vilket kommer att generera ytterligare ekonomiskt stöd framöver.

5 Slutsats och nästa steg

Baserat på vår erfarenhet, vårt nätverk inom flygbranschen och genomförda samråd har vi inte kunnat identifiera någon lämplig möjlig investerare i detta skede.

För närvarande kan vi inte se någon affärsmodell för flygplatsen som skulle stödja en privat investerare att ta ett beslut om att köpa flygplatsen eller att ingå ett koncessionsavtal utan ekonomiskt stöd, även om vår affärsmodell indikerar möjligheter till avkastning på investeringen. Osäkerheterna inom luftfartens utveckling i kombination med osäkerheten i samband med konkurrenternas utvecklingsplaner är för höga.

Vi har haft kontakter med den intressent som tidigare uttryckt intresset för att köpa flygplatsen, men eftersom ingen detaljerad information om affärsmodellen har tillhandahållits, har det inte funnits några möjligheter att bedöma eller utvärdera.

Vid en utblick mot framtiden i linje med antagandena i vår affärsmodell, är det mer sannolikt att en rimlig situation för att hitta en investerare uppstår inom 5-10 år när flygmarknaden kan ha klarnat för Stockholmsregionen.

Om det är acceptabelt för kommunen att behålla området som flygplats i syfte att möjliggöra en eventuell framtida utveckling, kan ett kortsiktigt scenario för de närmaste 5-10 åren utvecklas. Ett sådant scenario skulle kunna ligga till grund för ett publikt anbudsförfarande för ett nytt kontrakt att utveckla och driva flygplatsen under denna "väntperiod" med syftet att minska eller eliminera kostnaderna för kommunen. Att överväga ett flerårigt kontrakt kan underlätta en affärsplan som ger operatören större möjligheter att etablera verksamheter som kräver vissa investeringar.