



Lycksele flygplats

-övergripande analys av samhällsnytta

September 2017

Innehåll

Sammanfattning.....	3
1 Inledning	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Syfte och metod.....	5
1.3 Avgränsning	5
2 Regionen och dess utveckling.....	6
2.1 Befolkning.....	6
2.2 Näringsliv.....	7
2.3 Arbetsmarknad	10
2.4 Kompetensförsörjning.....	11
2.5 Specialiserad samhällsservice	12
2.6 Transportinfrastruktur.....	15
2.7 Resande och tillgänglighet	17
3 Lycksele flygplats	22
3.1 Trafikutbud	23
3.2 Upptagningsområde.....	24
3.3 Passagerarutveckling.....	25
3.4 Marknadssegment	26
3.5 Ambulanshelikopter och övrig verksamhet.....	26
3.6 Ekonomi	27
4 Metoder för att värdera flygplatsens samhällsekonomiska betydelse	28
5 Översiktlig samhällsnyttoanalys	31
5.1 Samlad analys.....	31
5.2 Resenärer.....	32
5.3 Anställda.....	33
5.4 Kringsservice.....	34
5.5 Flygplatsen som lokaliseringsfaktor för företag	34

Medverkande

ÅF-Infraplan, Umeå

Peter Stensson, uppdragsledare

Anna Jonsson, bitr uppdragsledare

Maria Lundberg, expertstöd

Nice Muhanzu, utredning

Erik Vidje, GIS

Sammanfattning

Lycksele flygplats lägger grunden för en långsiktigt hållbar utveckling

Norra Sverige är starkt beroende av flyget till följd av långa avstånd till avsättningsmarknader och samverkansarenor av olika slag. Att det finns ett yttäckande nät av flygplatser från vilka Stockholm nås inom några timmar är nödvändigt för att kunna göra resor över dagen till/från andra delar av Sverige och till internationella destinationer. Andra färdsätt är i de allra flesta fall inte ett alternativ för samverkan över långa avstånd, eftersom restiderna blir orimligt långa för tjänsteresor, turistresor och privatresor.

Lycksele flygplats har en avgörande, strategisk betydelse för en långsiktigt hållbar utveckling i stora delar av Norrlands inland. Att så är fallet förklaras av att långdistant tillgänglighet med flyg skapar förutsättningar för tillväxt i olika avseenden, bland annat avseende företagsetableringar, högre inkomster och ökad sysselsättning.

Mycket stor samhällsnytta

Föreliggande studie har fokus på Lycksele flygplats och redovisar översiktliga bedömningar av nyttoeffekter för resenärer, sysselsättnings-effekter, kringsservice samt av flygplatsen som lokaliseringsfaktor för befintliga företag och nyetableringar.

Lycksele flygplats genererar en mycket stor samhällsnytta. Direkt och indirekt ger flygplatsen förutsättningar för ca 600 arbetstillfällen i privat sektor. Flygplatsen ökar Lyckseles/regionens attraktionskraft, både som boendeort och som etableringsort för befintliga företag och nyetableringar.

Den årliga, ekonomiska effekten av att resenärerna till/från Lycksele flygplats kan flyga direkt till/från Stockholm Arlanda beräknas till mellan 2 och 5 mnkr.

		Årlig effekt
Resenärer	Årlig vinst av att resenärer kan åka direkt från Lycksele flygplats	ca 2,0-4,7 mnkr
Anställda	Lönesumma som genereras av anställda vid flygplatsen	ca 7,6 mnkr
	Lönesumma som genereras indirekt av anställda i privata företag	170 mnkr
	Antal anställda som påverkas direkt vid flygplatsen	28
	Antal anställda som påverkas indirekt i privata företag	ca 600
Kringsservice	Flygplatsens upphandlade tjänster och service	ca 1,2 mnkr
	Frakt av gods - Jetpack	ca 15 ton
	Västerbottens läns landstings ambulans-helikopterverksamhet	Mycket stor samhällsnytta
	Donations- och sjuktransporter	Mycket stor samhällsnytta
Flygplatsen som lokaliseringsfaktor	Befintliga företag	Stor samhällsnytta
	Nyetableringar av företag/myndigheter/organisationer	Mycket stor samhällsnytta
Samlad bedömning av samhällsnyttan av Lycksele flygplats		Mycket stor samhällsnytta

Figur S.1.1 Översiktligt bedömda samhällsnyttor av Lycksele flygplats, mnkr, antal sysselsatta.

Flygplatsen ger sysselsättningseffekter som dels är direkta, dvs anställda vid flygplatsen, dels indirekta, dvs arbetstillfällen som skapas i andra företag och annan verksamhet till följd av att flygplatsen finns. Lycksele flygplats har totalt 28 anställda. Därtill bedöms ca 600 anställda i andra företag vara indirekt berörda. Totalt bedöms flygplatsen lägga grunden för att lönesummor av drygt 170 mnkr genereras årligen.

Flygplatsen upphandlar tjänster och service till ett värde av 1,2 mnkr per år, främst från lokala företag. På flygplatsen hanteras gods via Jetpack, totalt uppgår hanterat gods till 15 ton per år.

Lycksele flygplats är basen för Västerbottens läns landstings ambulanshelikopter. Den bedömda samhällsnyttan är mycket stor. Flygplatsen är även godkänd för ambulansflyg, vilket används vid donationstransporter och sjuktransporter där transporterna inte kan ske på annat vis. Den bedömda samhällsnyttan är mycket stor.

Flygplatser är viktiga för privata företags och offentliga verksamheters val av lokalisering. Dels underlättar flygplatser kompetensförsörjning, ger ett utökat utbud av nyckelkompetenser och samtidigt större tillgänglighet till kunder och andra marknader. Framför allt är det företagen som har större marknad än den lokala som är beroende av flyget. Sammantaget bedöms samhällsnyttan av Lycksele flygplats vara stor för befintliga företag.

Lycksele flygplats utgör en stark konkurrensfördel vid nyetableringar av företag eller myndigheter. Utan flyget skulle Lycksele med omgivningar tappa påtagligt i attraktionskraft. Som lokaliseringsfaktor för nyetableringar bedöms därför flygplatsen vara en avgörande faktor och samhällsnyttan bedöms vara mycket stor.

Trafikverket upphandlar flygtrafik vid bl.a. Lycksele flygplats. Det transportpolitiska motivet är att skapa tillgänglighet i hela landet. Trafikverkets nationella behovsanalys visar att tillgängligheten mellan Lyckseleområdet och Stockholm, andra storstäder och internationella destinationer skulle ha påtagligt stora brister utan flygtrafik men att den upphandlade trafiken gör att Lycksele klarar tillgänglighetskriterierna.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Lycksele flygplats började byggas i början av 1960-talet. Den första passagerartrafiken startade 1968. Mellan 1978 och 1987 upphörde flygtrafiken till/från Lycksele men återupptogs igen 1987. År 1995 etablerade försvarsmakten en ambulanshelikopterbas vid flygplatsen. Ambulanshelikoptern drevs på uppdrag av Västerbottens läns landsting. Sedan 2001 drivs dock ambulanshelikopterverksamheten i privat regi på uppdrag av landstinget.

Sedan 2008 drivs flygplatsen som ett eget bolag men ingår i Lycksele kommuns koncern. Flygtrafiken består främst av Trafikverket upphandlad flygtrafik till Stockholm/Arlanda. Den trafiken utförs av flygbolaget Nextjet, ett flygbolag som kämpar med lönsamheten och de senaste åren gått med förlust.

Det är inte bara flygbolagen som trafikerar inlandsflygplatserna som har svårigheter att få lönsamheten att gå ihop. Många inlandsflygplatser kämpar med lönsamheten. Lycksele flygplats driftbolag redovisar vinst. Det finns dock kapitalkostnader kvar hos Lycksele kommun som inte överförts till driftbolaget och därmed är de totala kostnaderna större än vad som framgår i bolagets årsredovisning.

Antalet passagerare vid Lycksele flygplats har minskat de senaste åren, mycket till följd av att flygoperatören inte haft tillräckligt antal bokningsbara stolar och attraktiva biljettpreiser för privatresande. Den nedåtgående trenden verkar dock ha brutits det senaste halvåret med en ökning i antal passagerare, mycket till följd av fler bokningsbara flygstolar.

ÅF Infraplan har anlitats av Lycksele Stadshus AB för att identifiera och bedöma den samhällsnytta som flygplatsen tillför regionen.

1.2 Syfte och metod

Uppdraget syftar till att skapa ett underlag för Lycksele kommuns långsiktiga arbete som ägare av flygplatsen samt för Lycksele flygplats långsiktiga strategiska arbete kring flygplatsens roll och utvecklingsmöjligheter för regionen.

Rapportens syfte är dels att ge en bred kunskapsbas om flygplatsen, dess funktion och utveckling, dels en översiktlig värdering av samhällsnyttan med Lycksele flygplats i ett avgränsat regionalt perspektiv. Samhällsnyttan bedöms utifrån fyra olika kategorier:

- nyttan för resenärer till/från Lycksele flygplats
- sysselsättningseffekter för direkt och indirekt berörda
- kringsservice i närområdet
- flygplatsen som lokaliseringsfaktor för befintliga företag och för nyetableringar

1.3 Avgränsning

I denna rapport görs en översiktlig analys av den samhällsnytta som skapas av Lycksele flygplats. För att göra bedömningar av samhällsnyttan har ett antal intervjuer med lokala aktörer från näringslivet och kommunen samt landstinget genomförts. Dessa intervjuer ligger till grund för bedömningarna. Rapporten belyser översiktligt samhällsnyttan och är inte att se som en hel genomlysning.

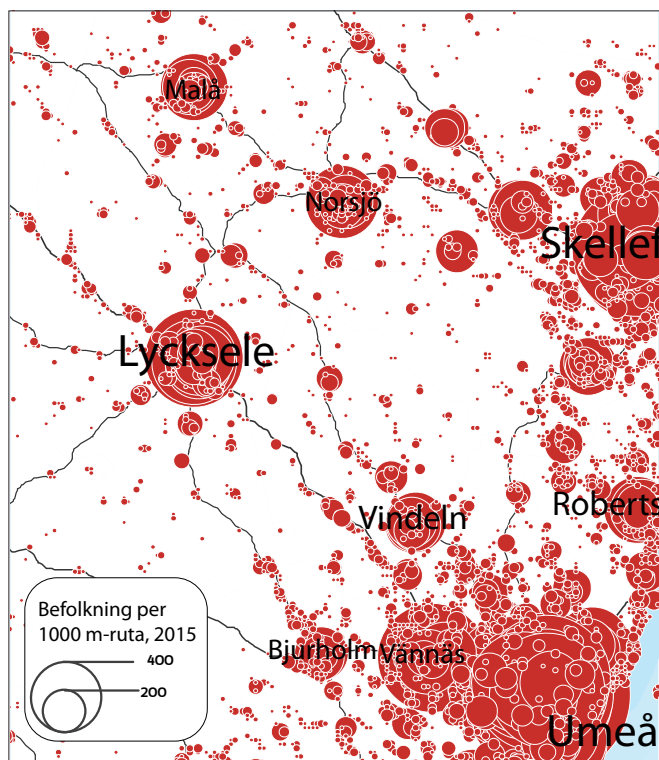
2 Regionen och dess utveckling

2.1 Befolkning

Lycksele flygplats har stor betydelse för den långsiktiga befolkningsutvecklingen i regionen. Goda kommunikationer till/från Stockholm skapar möjligheter för näringslivsutveckling och för människor att bo kvar i Lycksele med omland.

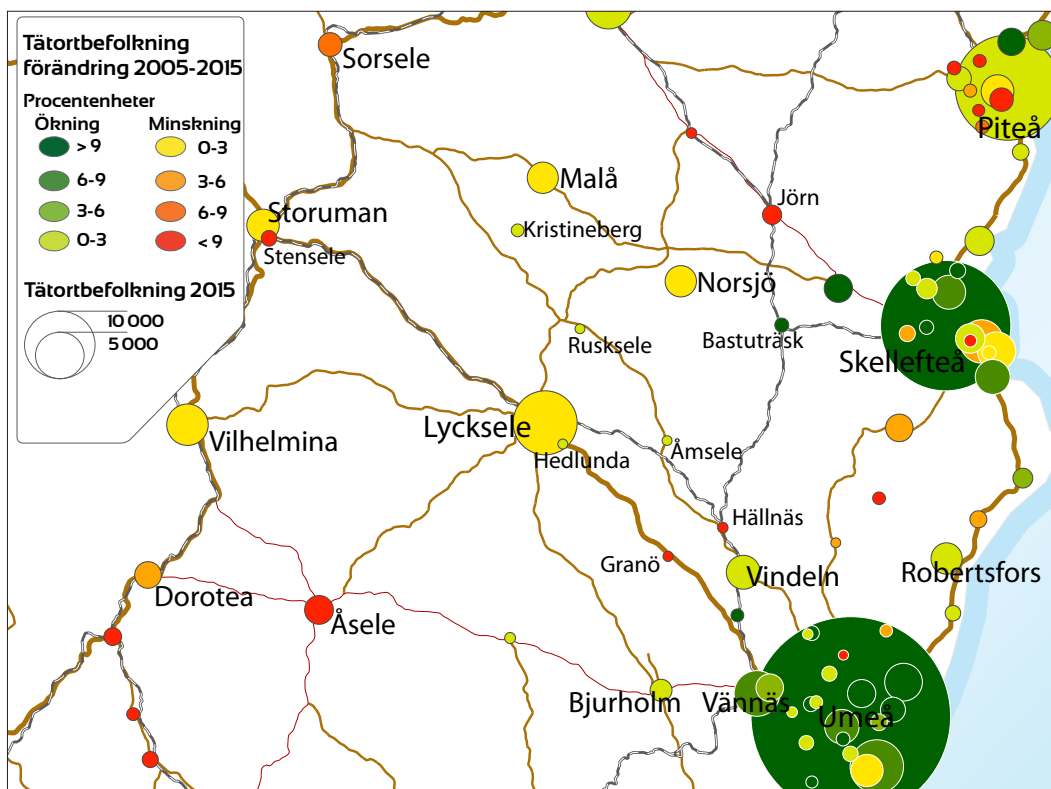
Regionen kring Lycksele karakteriseras av en långvarig befolkningsminskning. Befolkningsförändringen i Lycksele tätort med omland liknar den i andra tätorter i inlandet, med en kontinuerligt minskande trend, från cirka 13 000 invånare år 2000 till cirka 12 000 invånare år 2016. Befolkningsminskningen började redan på 1970-talet, men har blivit mer påtaglig på senare år.

Andelen kvinnor (i åldrarna 25-54 år) minskar kraftigast. Detta beror delvis på att fler kvinnor än män söker sig till högre utbildning. Kvinnor är också mer benägna än män att flytta till platser där tillgång till högre utbildning och arbetstillfällen är stor.



Figur 2.1:2 Befolkning per km-ruta

Statistikkälla: SCB 2015, bearbetad av ÅF Infraplan.



Figur 2.1:1 Befolkningsutveckling för tätorter 2005-2015.

Statistikkälla: SCB 2015, bearbetad av ÅF Infraplan.

2.2 Näringsliv

För näringslivet i Lycksele med omland är Lycksele flygplats av stor betydelse. Den ger tillgång till spetskunskap som inte finns i regionen, skapar förutsättningar för nyetableringar och gör avståndet mellan företag och kunder mindre. För många företag är flygplatsen en nödvändighet för deras överlevnad.

Flyget och näringslivet

Det finns ett starkt samband mellan avståndet till närmaste flygplats och en kommuns utveckling och tillväxt. Enligt forskning från Studieförbundet Näringsliv och samhälle, SNS, är inrikes direktlinjer till Stockholm speciellt viktiga för tillverkningsindustrin utanför storstäderna.

Tjänstesektorn, som generellt är mer kunskapsintensiv, är särskilt beroende av utrikes direktlinjer.

Inom tjänstesektorn är de branscher som är mest flygkänsliga IT-branschen följt av utbildning, finans och försäkringsbranscher. De branscher inom tjänstesektorn vars import och export påverkas mest av närheten till utrikes direktlinjer är hotell och restaurang, resor, kultur och nöje samt fastighetsservice.

Näringslivsstruktur

Den norra regionens näringslivsstruktur karaktäriseras av en stor offentlig sektor och en blandning av tjänste-, tillverknings- och basindustriföretag. Tjänste- och servicenäringarna utgör en betydande del av näringslivet i såväl Umeå och Skellefteå med närområde liksom i Lycksele. I Umeå finns ett regionsjukhus och två universitet, i Lycksele och Skellefteå finns lasarett, utlokaliserade utbildningar och lärcentrum.

Viktiga tillväxtsektorer i länet är gruv-, skogs-, energi- och besöksnäringarna. Gruvnäringen är sedan decennier koncentrerad till området mellan Skellefteå och Boliden. Lycksele och

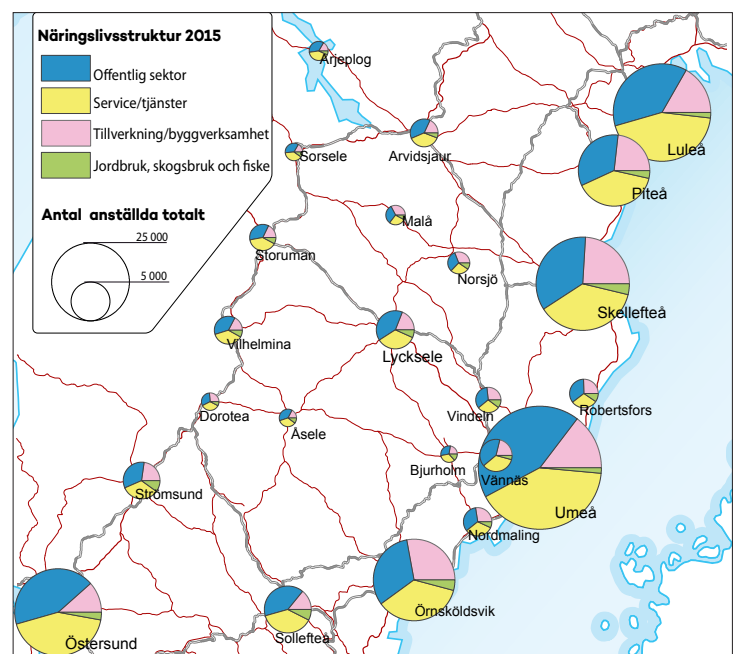
Storuman också har flera etablerade gruvor och nya gruvor planeras.

Besöksnäringens andel av näringslivsstrukturen ökar alltmer. Särskilt viktig är turismen för fjällregionen. Stora satsningar pågår, särskilt i Hemavan-Tärnaby, där besöksnäringen står för merparten av sysselsättningen. Lycksele har en betydande besöksnäring och är en populär konferensort.

Välfungerande transportsystem och i synnerhet flygplatser i närområdet är av mycket stor vikt för näringslivet i inlandet. Tillgång till flyg är särskilt viktigt för besöksnäringen som är mycket transportintensiv.

Idag är de största näringarna gruvindustrin, tjänstesektorn och besöksnäringen. Cirka 25 procent av förvärvsarbetande arbetar inom vård och omsorg, vilket är mer än riksgenomsnittet. Även områden som handel, tillverkning, byggverksamhet och utbildning ger många arbetstillfällen.

Cirka 60 procent av alla förvärvsarbetande i Lycksele arbetar hos någon av de femton största arbetsgivarna i omlandet.



Figur 2.2:1 Näringslivsstruktur (sysselsatta per bransch).

Statistikkälla: SCB 2012, bearbetad av ÅF Infraplan.

Större företag och verksamheter

De tre största privata arbetsgivarna i Lycksele tätort med omland är Kristinebergsgruvan Boliden Mineral, Hedlunda Industri AB och Texor AB.

Kristinebergsgruvan Boliden Mineral

Gruvan i Kristineberg ägs av Boliden Mineral AB. Gruvan togs i drift 1937 och är den äldsta aktiva gruvan i Bolidenområdet. Här bryts komplexmalm innehållande zink, koppar, bly, guld och silver.

Som den största privata arbetsgivaren i Lycksele, har gruvan stor betydelse. Kristinebergsgruvan sysselsätter i dag cirka 175 anställda och ett 40-tal entreprenörer.

Hedlunda industri AB

Hedlunda Industri AB (som nyligen köpte IKEA Industry AB) tillverkar möbler åt IKEA-koncernen och omsätter cirka 368 miljoner kronor.

Minskade produktionsvolymerna och en kommande sortimentsförändring fick dåvarande ägaren IKEA att i november 2016 varsla 85 av 173 tjänster på möbeltillverkningen i Lycksele och samtliga 59 i Malå om uppsägning.

Texor Group

Texor grundades 1967 av Alfa Laval och har idag cirka 50 anställda. Företaget tillverkar produktionsutrustning i rostfritt stål för läkemedels- och livsmedelsindustrin.

Texor har länge redovisat positiva resultat och efterfrågan efter företagets produkter är fortsatt hög. Företaget uttrycker dock att brist på rätt arbetskraft riskerar att bromsa tillväxten.

Svartliden-Pauträsk

Guldgruvan började brytas 2005 fram till 2015. Idag är anrikningsverket igång men malmen fraktas från Finland och övriga Sverige. Gruvan ägs av Dragon Mining som även har köpt fyndigheten i Fäboliden. I dag är ett 100-tal per-

soner sysselsatta vid Svartlidengruvan. Hälften är Dragon Minings egen personal, de övriga är entreprenörer främst från närliggande region. Dragon Mining har de senaste tio åren varit Storumans största privata arbetsgivare.

Arbetsförmedlingens kundtjänst

Arbetsförmedlingen har beslutat lokalisera sin nya kundtjänst i Lycksele. Kundtjänsten beräknas vara fullt utbyggd 2018 och skapa 100 nya arbetstillfällen.

Största privata arbetsgivarna i Lycksele

Boliden Mineral AB, gruvverksamhet.

Ca 175 anställda.

Årsomsättning ca 660 miljoner kronor

Hedlunda Industri AB, tillverkning av IKEA-möbler.

Ca 180 anställda

Årsomsättning ca 367 miljoner kronor

Texor Aktiebolag, tillverkning av produktionsutrustning.

Ca 45 anställda

Årsomsättning ca 207 miljoner kronor

Lycksele mat AB, livsmedel.

Ca 30 anställda

Årsomsättning ca 130 miljoner kronor

Danica Foods AB, livsmedelsproducent.

Ca 25 anställda

Årsomsättning ca 128 miljoner kronor

Coop Nord Ekonomisk förening, livsmedel.

Ca 35 anställda

Årsomsättning ca 124 miljoner kronor

Hotell Lappland AB, hotell- och restaurang.

Ca 35 anställda

Årsomsättning ca 70 miljoner kronor

Arbetsvagnar Sweden AB, tillverkning av mobila vagnar

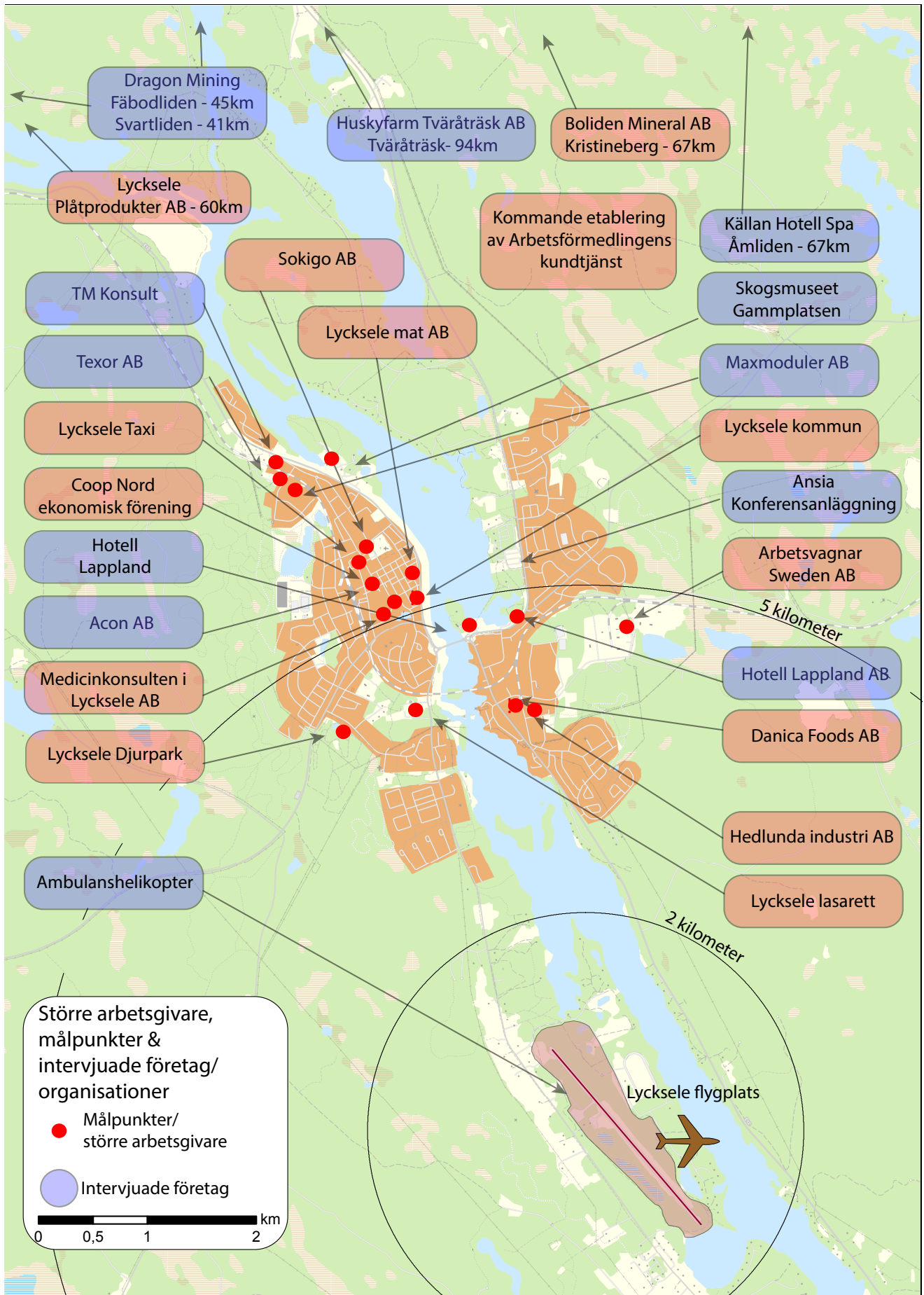
Ca 35 anställda

Årsomsättning ca 62 miljoner kronor

Sokigo AB, IT/datatjänster.

Ca 35 anställda

Årsomsättning ca 58 miljoner kronor



Figur 2.2:2 Exempel på större företag och strategiska målpunkter i omlandet till Lycksele flygplats.

2.3 Arbetsmarknad

Lycksele flygplats och den närhet till Stockholm som flyget ger breddar arbetsmarknaden för invånarna i regionen. Flygplatsen underlättar även kompetensmatchningen mellan företag och anställda.

Goda förbindelser mellan orter i inlandet och kusten samt resten av landet är en grundförutsättning för en växande arbetsmarknad. I norra Sverige där avstånden är stora är flyget av extra vikt. Boende inom en flygplats upptagningsområde får tillgång till ett betydligt större utbud av arbetstillfällen samtidigt som arbetsgivarna får tillgång till en bredare kompetenspool och större kundbas.

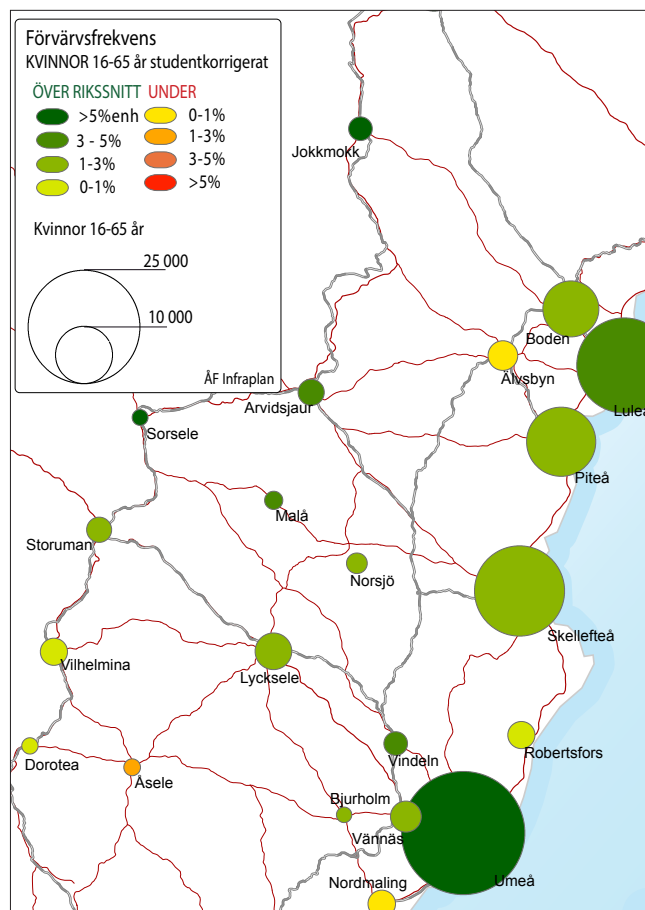
Arbetspendling till/från Stockholm/Mälardalen

Bland orter i Mälardalen har Stockholm störst pendling till och från Lycksele med omland. De flesta resorna genomförs av män, men andelen kvinnor som pendlar ökar. Kvinnor utgjorde 2014 ca 35 procent av pendlarna från Lycksele till Mälardalen. År 2014, pendlade sammantaget närmare 50 personer från Lycksele kommun till Mälardalen. Pendlingen i omvänd riktning är liten, 2014 pendlade 24 personer in till Lycksele.

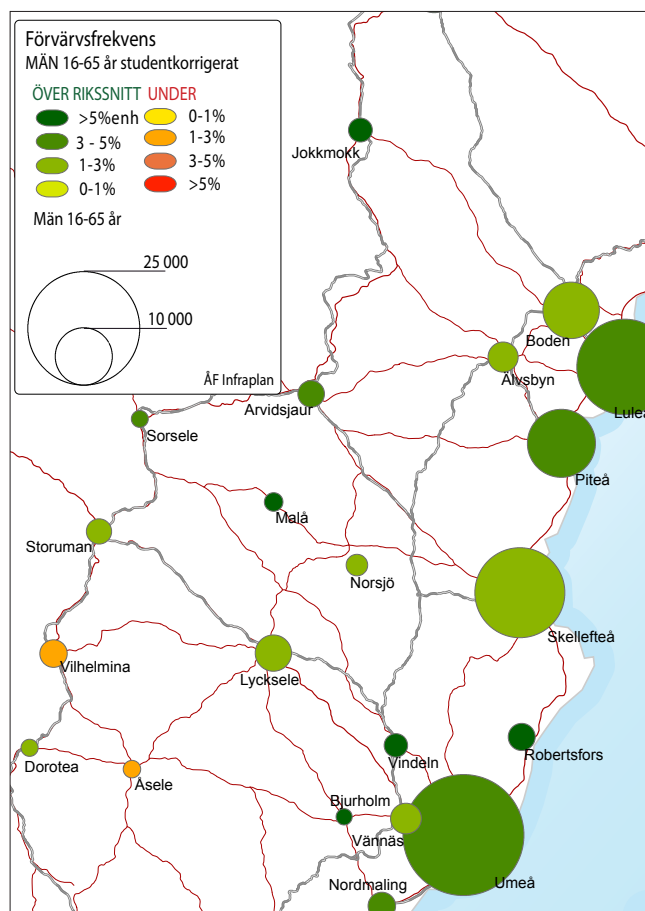
Sysselsättningsnivå

Av Lycksele tätort med omnejds ca 12 000 invånare, är cirka 70 procent i åldrarna 15-74 år. Av dessa har merparten en sysselsättning. Antalet personer i förvärsaktiva åldrar (16-64 år) minskade från 7 800 år 2004 till 7 100 år 2015 medan antalet förvärsarbetande sjönk från 5 600 till 5 400.

Norrland, och inlandskommuner i synnerhet, domineras av många mycket små men ofta ytstora lokala arbetsmarknader. Med Lycksele flygplats möjliggörs goda pendlingsförutsättningar och tillgång till större arbetsmarknadsregioner.



Figur 2.3:1 Sysselsättningsnivå kvinnor
Statistikkälla: SCB 2017, bearbetad av ÅF Infraplan.



Figur 2.3:2 Sysselsättningsnivå män
Statistikkälla: SCB 2017, bearbetad av ÅF Infraplan.

2.4 Kompetensförsörjning

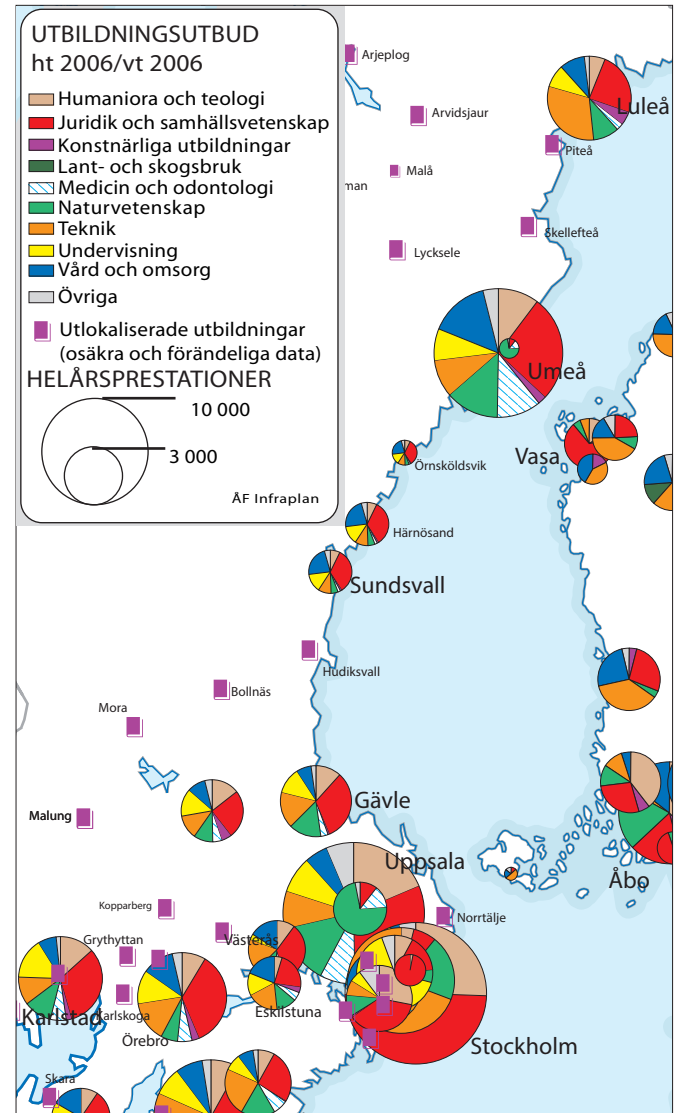
Lycksele flygplats är mycket viktig för kompetensförsörjningen i regionen. Dels skapas tillgång till spetskompetens som inte finns i närheten, dels underlättas samarbete mellan företag såväl som mellan utbildningsenheter.

Utbildningsutbud

I den norra regionen finns Luleå tekniska universitet (LTU), Umeå universitet, Sveriges lantbruksuniversitet i Umeå och Mittuniversitetet med campus i Östersund och Sundsvall. LTU har förutom i Luleå verksamhet i Skellefteå, Piteå och Kiruna. Umeå universitet har, förutom i Umeå, campus i Skellefteå och Örnsköldsvik. Utöver utbildningar på campus har Umeå universitet utbildningar på ett antal studieorter, däribland i Lycksele och i Kiruna.

I Lycksele erbjuds högskoleutbildningar och olika spetsutbildningar (bland annat sjuksköterskeprogram; receptarieprogram; högskoleingenjörsprogram i datateknik/elektroteknik och tekniskt/naturvetenskapligt basår). Sedan starten år 2000, har cirka 220 programstudenter tagit examen vid Umeå universitet i Lycksele. Lycksele har även ett lärcentrum som erbjuder distansundervisning, kommunal vuxenutbildning, SFI och yrkeshögskoleutbildningar.

Lycksele gymnasieskola, Tannbergsskolan, har ett stort upptagningsområde. Av skolans 700 elever, kommer nästan hälften av eleverna från andra kommuner. Tannbergsskolan erbjuder ett brett utbildningsprogram, med traditionella gymnasieprogram och idrottsprogram inom längdskidor, fotboll och ishockey.



Figur 2.4:1 Utbud av högre utbildning.
Statistikkälla: HSV, bearbetad av ÅF Infraplan.

Utbildningsnivå

Som traditionell skogs- och gruvkommun, har utbildningsnivå länge varit relativt låg i Lycksele. Dessutom var kommunen länge utan tillgång till högre utbildning. I början av 2000-talet uppgick andelen högutbildade till cirka 15 procent av kommunens totalbefolkning, vilket var under riskgenomsnittet som låg på 20 procent.

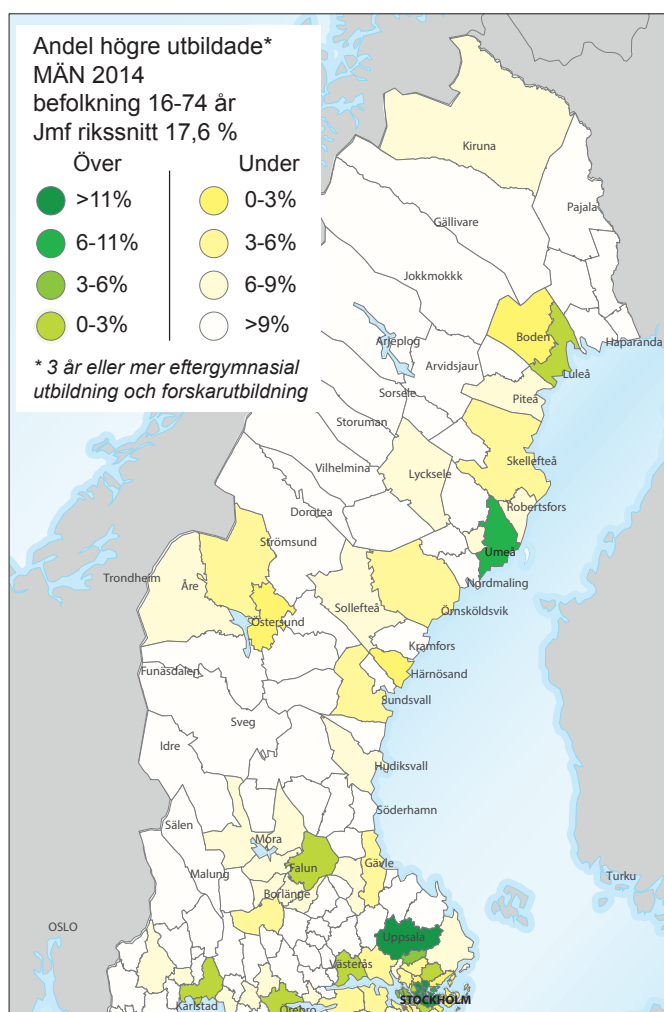
Även om Lycksele fortfarande ligger under riksgenomsnittet, har idag 18 procent av invånarna i åldrarna 16 -74 år en eftergymnasial utbildning. Bland män är andelen 11 procent och bland kvinnor 26 procent (2015). Kvinnorna, som traditionellt inte haft samma möjligheter som männen inom skogsbruk och gruvindustri, utbildar sig i mycket större utsträckning än männen. Av cirka 150 universitetsstuderande i Lycksele, var nästan 70 procent kvinnliga studenter (år 2015).

2.5 Specialiserad samhällsservice

Lycksele flygplats är med sitt strategiska läge avgörande för att inlandet ska kunna erbjudas specialiserad samhällsservice som tillgång till akutsjukvård och BB, sjuktransporter, transplantationstransporter, men även tillgång till polis, högre utbildning och annan service.

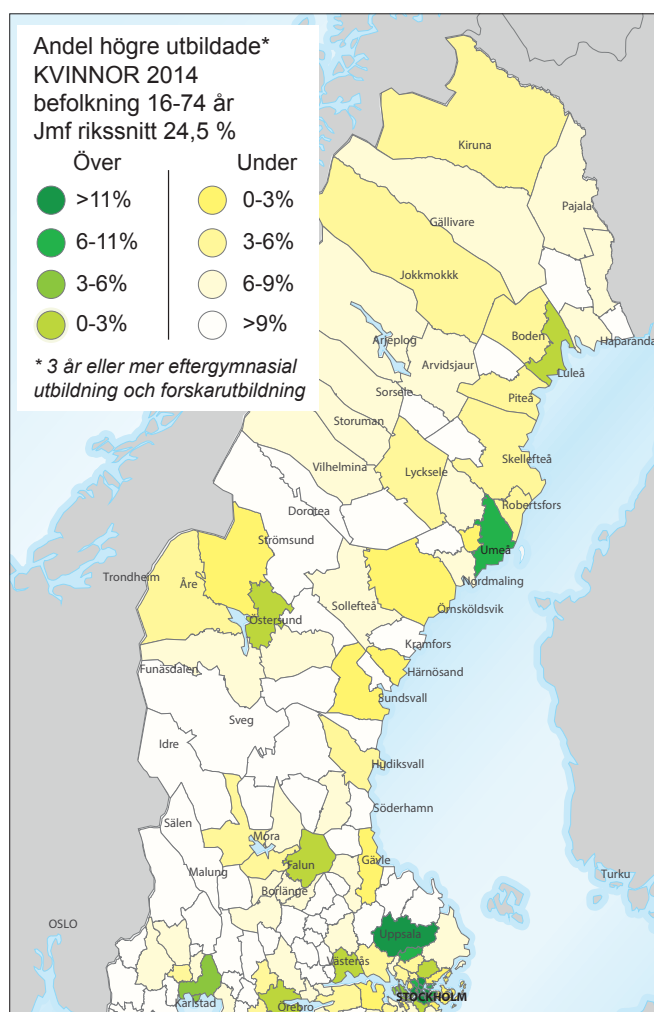
God tillgång till viktig samhällsservice (som sjukvård, högre utbildning, polis, Arbetsförmedling, osv.) i det egna närområdet är en förutsättning för regional tillväxt.

Lycksele, med sitt strategiska läge i regionen, är ett viktigt servicecentrum och har en stödjande funktion för inlandet. Denna roll förenklas av tillgången till flyget via Lycksele flygplats.



Figur 2.4:2 Utbildningsnivå män.

Statistikkälla: SCB 2014, bearbetad av ÅF Infraplan.



Figur 2.4:3 Utbildningsnivå kvinnor.

Statistikkälla: SCB 2014, bearbetad av ÅF Infraplan.

Flygplatsen möjliggör exempelvis en effektiv sjukvård genom tillgång till sjuktransporter. För exempelvis akutsjukvården och BB är närheten till flygplatsen viktig, dels för att kunna skicka patienter till större sjukhus, dels kunna ta emot specialishjälp vid komplicerade operationer eller organdonationer. Dessutom kan ambulansflyget, som normalt sett finns vid Umeå flygplats, landa i Lycksele när det finns behov av flygtransporter eftersom flygplatsen är godkänd för det.

Sjukvård

Västerbottens läns landsting har tre sjukhus, ett flertal vårdcentraler och folktandvård. Norrlands universitetssjukhus i Umeå, är det största sjukhuset i Norrland. Sjukhuset ansvarar för högspecialiserad vård och service till cirka 880 000 människor i de fyra nordligaste länen.

Skellefteå lasarett är ett akutsjukhus med runt 1 200 anställda och 200 vårdplatser. I Skellefteå finns även länets barnlöshetsmottagning. Röda Korsets behandlingscenter ligger också i Skellefteå och har som uppgift att hjälpa människor som lider av krigsskador och skador efter tortyr.

Lycksele lasarett har ett upptagningsområde med cirka 40 000 invånare. Lasarettet bedriver akutsjukvård och förlossningsverksamhet och har närmare 600 anställda och ett 80-tal vårdplatser.

Långa avstånd mellan orterna och centralisering av specialistsjukvården till vissa sjukhus ökar dels behovet av patienttransporter mellan sjukhusen, dels behovet av medicinska vårdinsatser under transporterna. Landstingen i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland har ett gemensamt avtal om två ambulansflygplan stationerade i Umeå och Luleå. Lycksele flygplats är godkänd för ambulansflygplan och används för bl.a. sjuktransporter mellan sjukhusen. Den används även när exempelvis Umeå flygplats inte är tillgänglig.



Lycksele lasarett

Landstinget i Västerbottens upphandlade ambulanshelikopter är stationerad i Lycksele och landstinget i Norrbottens helikopter i Gällivare. Region Jämtland Härjedalen har sin ambulanshelikopter stationerad i Östersund medan landstinget i Västernorrland saknar ambulanshelikopter.

Ambulansflygplanet transporterar cirka 300 patienter i månaden varav omkring 40 är intensivvårdsuppdrag och cirka 15 kuvösuppdrag. Flygplanen är utrustade med avancerat medicinskteknisk utrustning och kan transportera två liggande och två sittande patienter samtidigt.

Den i Lycksele stationerade ambulanshelikoptern är i luften i genomsnitt sex minuter efter larm och är väldigt viktig för inlandet. Helikoptern är i tjänst dygnet runt årets alla dagar och bemannas med två piloter, en narkosläkare och en narkos/IVA-sjuksköterska. Ambulanshelikoptern utför cirka 650 uppdrag per år (cirka 700 flygtimmar) varav cirka 50 procent består av primäruppdrag (akuta uppdrag exempelvis bröstsmärtor eller trafikolyckor) och 50 procent av sekundäruppdrag (intensivvårdstransporter mellan de olika sjukhusen i Norrland). Helikoptern kan ta två liggande patienter samtidigt och utför bland annat kuvöstransport. Utöver patienter flygs även organtransporter och transplantationsteam.

Högre utbildning

I regionen finns goda möjligheter till högre utbildning. I Umeå finns två universitet. Det ena är Umeå universitet med cirka 34 000 studenter har ett brett utbud av program och kurser. Umeås andra universitet är Sveriges Lantbruksuniversitet där bland annat jägmästare utbildas. I Luleå ligger Luleå tekniska universitet, LTU, med ca 15 000 studenter.

Det erbjuds även utbildningar vid Umeå universitet i Lycksele. I snitt har studieorten Lycksele cirka 50 universitetsstudenter på heltid.

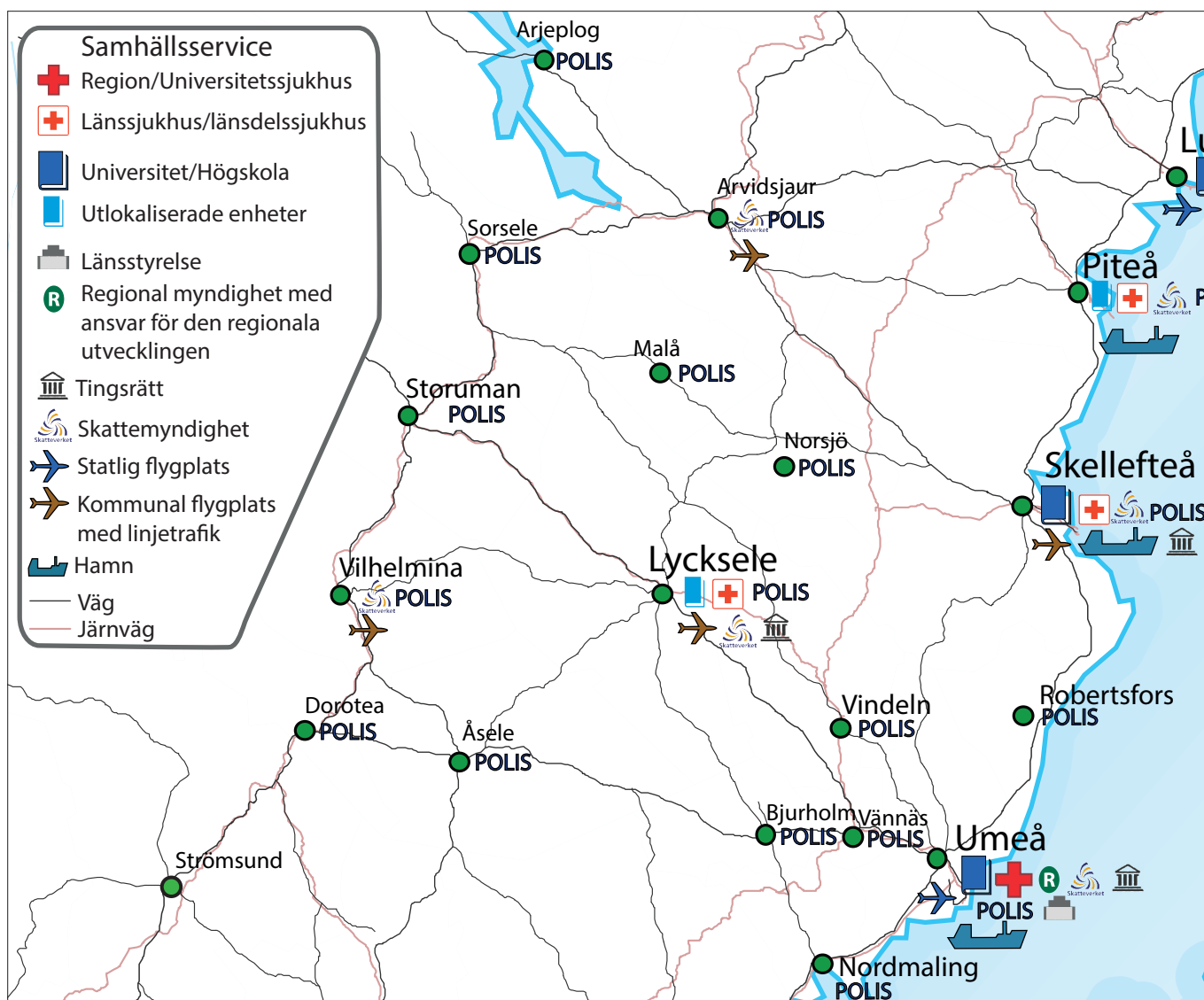
Utbildningsprogram som har årlig intagning erbjuds även i Skellefteå, som är ett av Umeå universitets fyra campus. På Campus Skellefteå, som idag har cirka 500 studenter, finns även

Luleå tekniska universitet, Nordiska Scenografiska skolan, Komvux och kvalificerade yrkesutbildningar. I Skellefteå finns tre folkhögskolor med olika inriktningar.

Möjligheten att snabbt kunna ta sig till Stockholm Arlanda med flyg ger även tillgång till andra lärosäten, exempelvis KTH, Karolinska institutet, Stockholms och Uppsala universitet.

Övrigt

I övrigt finns i Umeå, Skellefteå och Lycksele, ett brett utbud av viktiga statliga myndigheter som Skatteverket, Polisen, Arbetsförmedling, Försäkringskassan samt annan nödvändig samhällsservice.



Figur 2.5:1 Utbud av specialiserad samhällsservice 2016

Källa: ÅF Infraplan 2017.

2.6 Transportinfrastruktur

Lycksele ligger centralt i inlandet och är en knypunkt när det kommer till transportinfrastrukturen. Lycksele flygplats har betydelse för att knyta samman transporterna från Norrlands inland till Stockholmstrakten och vidare ut i landet.

Vägar

På grund av systembrister i järnvägsnätet och att flygsystemet inte alltid medger önskvärda kopplingar, är vägsystemet i regionen av stor betydelse för såväl regionala och interregionala personresor och godstransporter.

I närregionen till Lycksele ingår vägarna E4, E12 och E45 i det nationella stamvägnätet. Av det totala trafikarbetet i regionen sker ungefär hälften på de nationella stamvägarna. Linjetrafiken sköts av länstrafiken. Det finns ett prioriterat stomlinjenät med täta bussförbindelser mellan kommuncentra i regionen.

E4

Europaväg 4, genom Umeå och Skellefteå är den viktigaste transportleden för nord-sydliga transporter. I genomsnitt passerar drygt 5 600 fordon per dygn på E4. Med undantag för sträckorna mellan Lillåbron och Bygdeå och Sikeå och Skellefteå håller E4 relativt god standard.

E12

E12 är avgörande för kopplingarna i stråket Mo i Rana-Storuman-Lycksele-Vännäs-Umeå-Vasa och ingår som en del i Tvärstråket. Vägstandarden är relativt god på sträckan Lycksele-Storuman men betydligt sämre mellan Vännäs och Lycksele.

E45

E45 som passerar Dorotea, Vilhelmina, Storuman och Sorsele har stor betydelse dels för samspelet mellan inlandskommunerna och dels för den nord-sydliga godstrafiken. E45 har allmänt låg vägstandard med många snäva kurvor och krön samt eftersatt underhåll och dålig ytstandard.

Järnvägar

Stambanan genom övre Norrland

Stambanan genom övre Norrland är ett av landets viktigaste godstrafikstråk. Banan är enkelspårig och hårt belastad av både godstrafik och regional persontrafik. Stambanan passerar Umeå, Vännäs, Hällnäs, Bastuträsk och Jörn.

Norrtåg, som ägs av landstingen i de fyra nordligaste länen, driver linjer från Umeå norrut och söderut längs Norrlandskusten men även persontrafiken på Tvärbanan.

Tvärbanan

Tvärbanan mellan Storuman och Hällnäs har en viktig funktion för gods- och persontrafik mellan inland och kust. Tvärbanan Storuman-Lycksele-Hällnäs saknar elektrifiering och mötesstationer. Lycksele-Storuman trafikeras med 2 godståg per dag.

Norrtåg trafikerar sträckan Lycksele-Hällnäs-Vindeln-Umeå och kör fyra personturer på vardagarna. På helger körs två till tre turer per dag. Restiden Umeå-Lycksele är på drygt 1 timme och 45 minuter. Sträckan mellan Lycksele-Hällnäs är inte elektrifierad och är sårbar eftersom fordonstillgänglighet är kopplat till bara ett fordon. Totalt antal resande på sträckan uppgick till drygt 32 000 för år 2016.

Inlandsbanan

Inlandsbanan mellan Kristinehamn och Gällivare är en viktig förbindelselänk i Sveriges inland. Banan passerar Dorotea, Vilhelmina, Storuman och Sorsele. Banan är enkelspårig, saknar elektrifiering och används bland annat för systemtågstransporter av timmer mellan Arvidsjaur och Östersund. På sommaren bedrivs turisttrafik på banan.

Flygplatser

Umeå

Umeå Airport är Västerbottens läns enda statliga flygplats. År 2016 hade flygplatsen ca 1 057 000 passagerare, vilket gör den till landets sjunde största flygplats med nationella och internationella destinationer. Större delen av trafiken går mellan Umeå och Stockholm med flera dagliga avgångar. Flygresan mellan Umeå och Stockholm tar ca 50 minuter.

Skellefteå

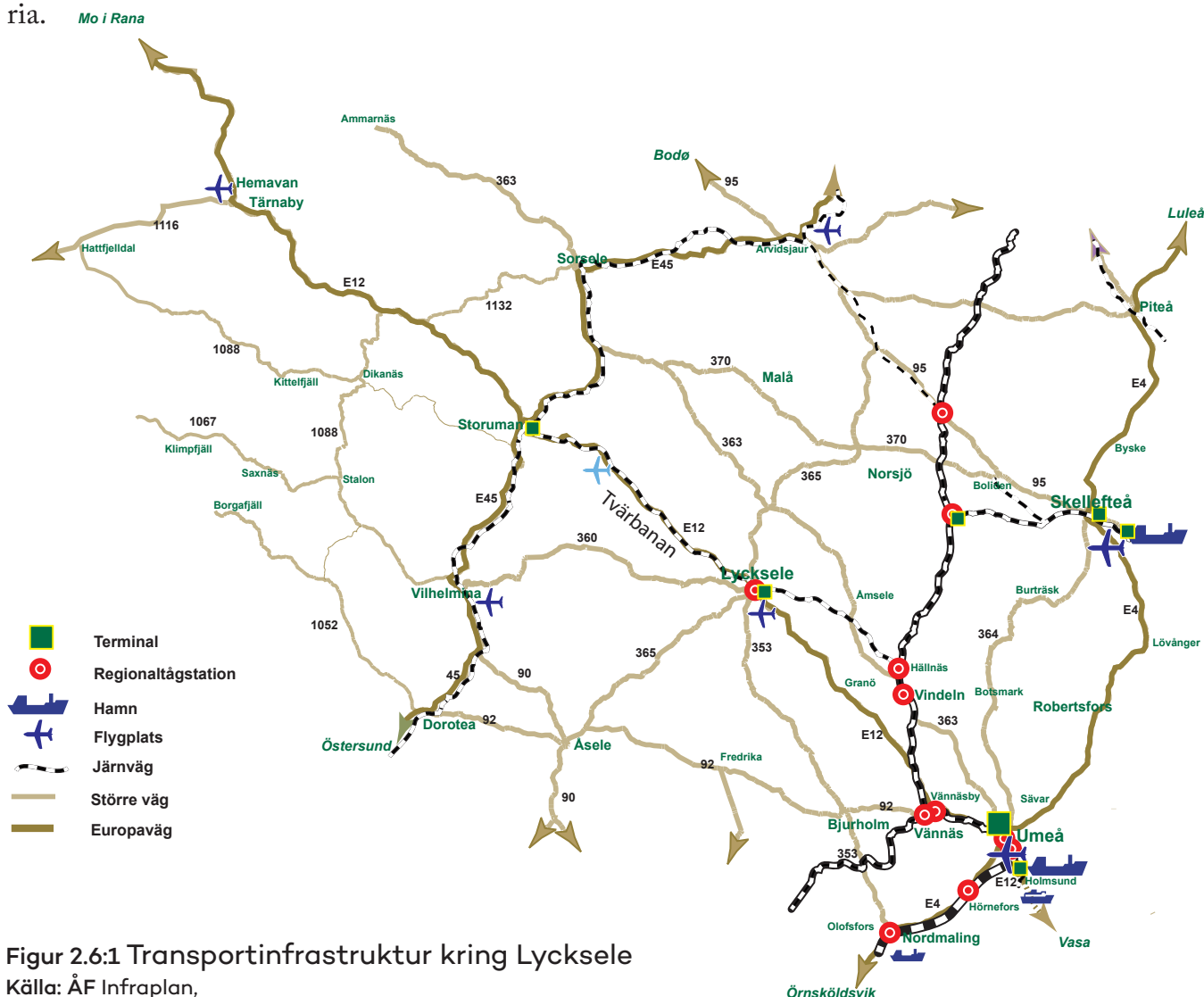
Skellefteå Airport ägs av Skellefteå kommun. Flygplatsen är Västerbottens näst största flygplats med ca 280 000 passagerare år 2016. Flygplatsen erbjuder reguljärflyg med upp till åtta dagliga avgångar till Stockholm (Arlanda). Flygresan mellan Skellefteå och Stockholm tar ca en timme. Chartertrafik/utlandstrafik erbjuds till Amsterdam, Split, Rhodos, Kreta, Antalya, Innsbruck, Mallorca och Gran Canaria.

Lycksele

Lycksele flygplats ägs av Lycksele kommun och är belägen cirka 5 kilometer från Lycksele centrum. År 2016 hade flygplatsen ca 18 000 passagerare. Lycksele flygplats har dagliga turer till och från Stockholm (Arlanda). Flygresan mellan Lycksele och Stockholm tar ca 70 minuter. Trafiken är samslingad med Arvidsjaur och vissa turer även med Kramfors.

Hemavan Tärnaby

Hemavan Tärnaby Airport ligger i Hemavan, 19 kilometer från Tärnaby, i Storumans kommun. Flygplatsen ägs av Storumans kommun, turistnäringen och privatpersoner. Hemavan Tärnaby har dagliga avgångar till/från Stockholm (Arlanda) och resan tar 2 timmar och 20 minuter. Trafiken är samslingad och går via Vilhelmina flygplats. Hemavan Tärnaby Airport hade ca 14 300 passagerare år 2016.



Figur 2.6:1 Transportinfrastruktur kring Lycksele

Källa: ÅF Infraplan,

Vilhelmina

Vilhelmina flygplats, South Lapland Airport ägs av Vilhelmina kommun. Flygplatsen har 11 avgångar i veckan till Stockholm (Arlanda). Flygresan tar ca 1,5 timme och flygoperatören är Nextjet. År 2016 hade flygplatsen ca 15 000 passagerare.

2.7 Resande och tillgänglighet

Lycksele flygplats är viktig för att minska avståndet mellan norra Sveriges inland och Stockholmsregionen. Flygplatsen gör det möjligt att ta sig till och från Stockholm över dagen och möjliggör på så vis effektiva möten.

I norra Sverige är avstånden stora och flyget är därför viktigt för att möjliggöra effektiva resor inom Sverige och till internationella anslutningar. Från kust till fjäll sträcker sig Västerbottens län över 40 mil. Beroende på vilken flygplats man ska till kan resan till flygplatsen ta längre tid än själva flygresan.

Olika typer av resor - olika marknadsunderlag

En flygplats har ett ungefärligt upptagningsområde, och vanligtvis väljer merparten av resenärerna den närmsta flygplatsen.

Tjänsteresor är de vanligast förekommande och de mest tidskänsliga. Stort trafikutbud och attraktiva avgångstider värderas högt.

Sällanresor, och då främst charterresor, har större upptagningsområden beroende på vilka resmål som erbjuds och en generellt mindre tidskänslighet.

Prisbilden har generellt en mindre betydelse för tjänsteresor än för privatresenärer, men desto större betydelse har ändamålsenligt trafikutbud och avgångstider.

	Tidsavstånd till flygplatser	Körtid med bil (källa eniro)	Åktid med buss (källa resrobot.se)	Åktid med tåg (källa resrobot.se)
Lycksele	5 min (körtid med bil)	-	-	-
Vilhelmina	1 tim 40 min (körtid med bil)	1 tim 45 min	1 tim 40 min/ 1 tim 45 min/ 2 tim 25 min	-
Umeå	1 tim 45 min (körtid med bil)	1 tim 40 min	5 turer 1 tim 45 min/ 2 turer 1 tim 50 min,	1 tim 40 min/ 1 tim 50 min
Skellefteå	2 tim 35 min (körtid med bil)	2 tim 20 min	1 tur 2 tim 15 min/ 2 turer 2 tim 35 min / 1 tur 2 tim 30 min/ 4 turer 1 tim 25 min	-
Stockholm	1 tim 15 min (flygtid)	8 tim 20 min	-	-
Stockholm via Umeå	3 tim 35 min (1,45 tim bil, 10 min för säkerhetsmarginal, 45 incheck och parkering, 55 flygtid)	-	12 tim 25 min	9 tim 35 min / 9 tim 51 min / 10 tim 40 min

Figur 2.7:1 Tidsavstånd från Lycksele huvudort

Källa: Eniro och Resrobot.se 2017, bearbetad av ÅF Infraplan.

Flyg

Generella trender

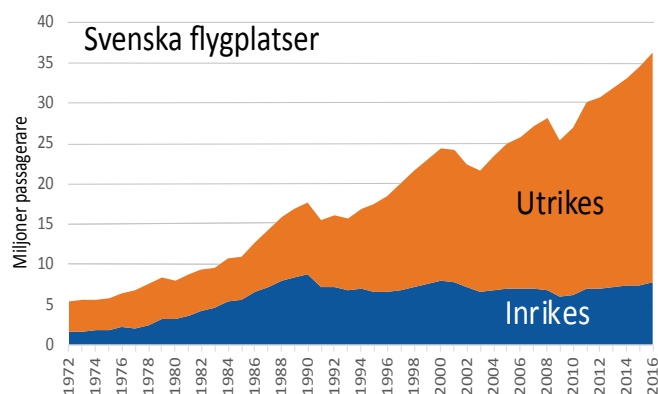
Under 1980-talet tog inrikestrafiken i Sverige fart. Linjeflyg lanserade då en ny marknadsstrategi som satsade på att bredda passagerarunderlaget. (Källa: Inrikesflygets förändringar) År 1990 nåddes toppen med 8,7 miljoner passagerare. Därefter kom konjunkturnedgång, prishöjningar och införande av moms på persontransporter samt utveckling av alternativa transportmöjligheter som snabbtåg och den positiva trenden bröts.

Utrikesflyget har haft en fortsatt stark utveckling som till stor del beror på ökad globalisering som ökat såväl tjänsteresandet som privatesandet. 1997 etablerades lågkostnadsbolag i Sverige, vilket ledde till billigare priser på utlandsresor.

Även charterresandet, dvs ej regelbunden passagerartrafik, har ökat kraftigt sedan 1990-talet.

Flygets utveckling i regionen

De senaste 20 åren har antalet passagerare på flygplatserna i norra Sverige ökat. Umeå flygplats har ökat mest, följt av Skellefteå. Antalet passagerare på flygplatserna i inlandet har gått



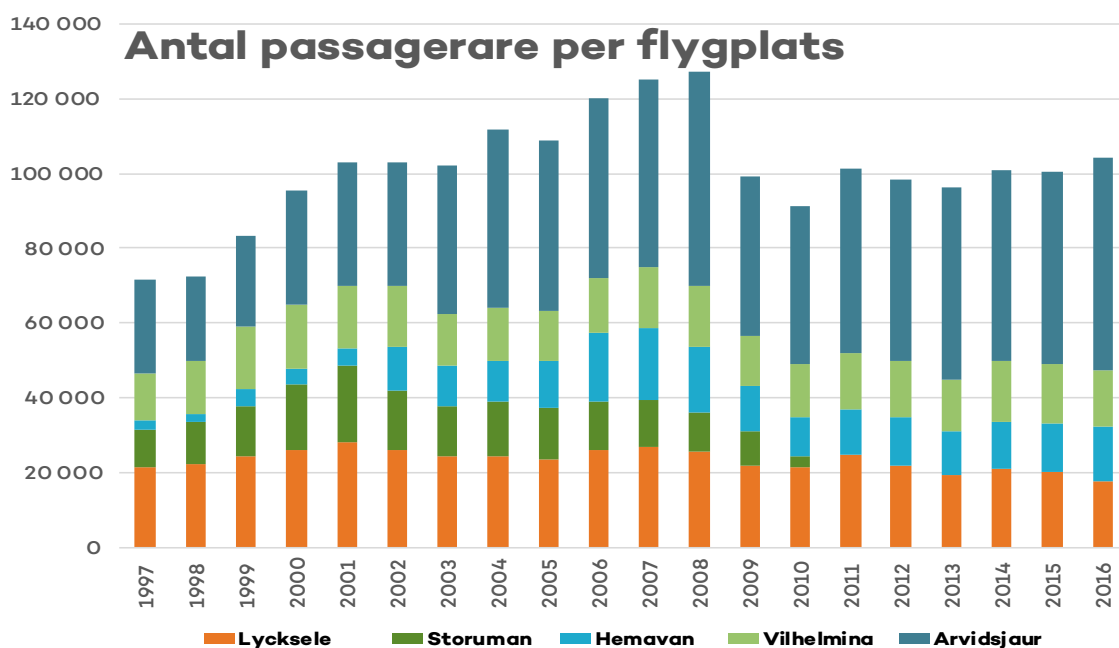
Figur 2.7:2 Generella trender, flyg.

Källa: Transportstyrelsen 2017, bearbetad av ÅF Infraplan.

ner sedan 2008. Passagerarantalet på Arvidsjaur's flygplats har dock ökat. Där är det utrikesflygen kopplat till biltestnäringen som ökat.

För inlandsflygplatserna är Umeå flygplats en stor konkurrent med större utbud på avgångar, operatörer och i många fall en annan prisbild. För resor till Stockholm är skillnaden mellan att flyga direkt från Lycksele och att köra bil till Umeå och sedan flyga därifrån närmare 2 timmar, se figur 3.7:1.

För näringslivet är tillgänglighet till flyg av mycket stor betydelse för exempelvis val av lokalisering. Smidiga flygförbindelser underlättar företagens kompetensförsörjning och stärker näringslivets konkurrenskraft.



Figur 2.7:3 Passagerarvolymer 1997-2016

Källa: Transportstyrelsen 2017, bearbetad av ÅF Infraplan.

Stort flygberoende i norra Sverige

Norra Sverige är starkt beroende av flyget till följd av de långa avstånden. Att det finns ett yttäckande nät av flygplatser från vilka Stockholm nås inom några timmar är nödvändigt för att kunna göra resor över dagen till /från andra delar av Sverige och kontinenten. Restiderna blir med andra färdssätt orimligt långa.

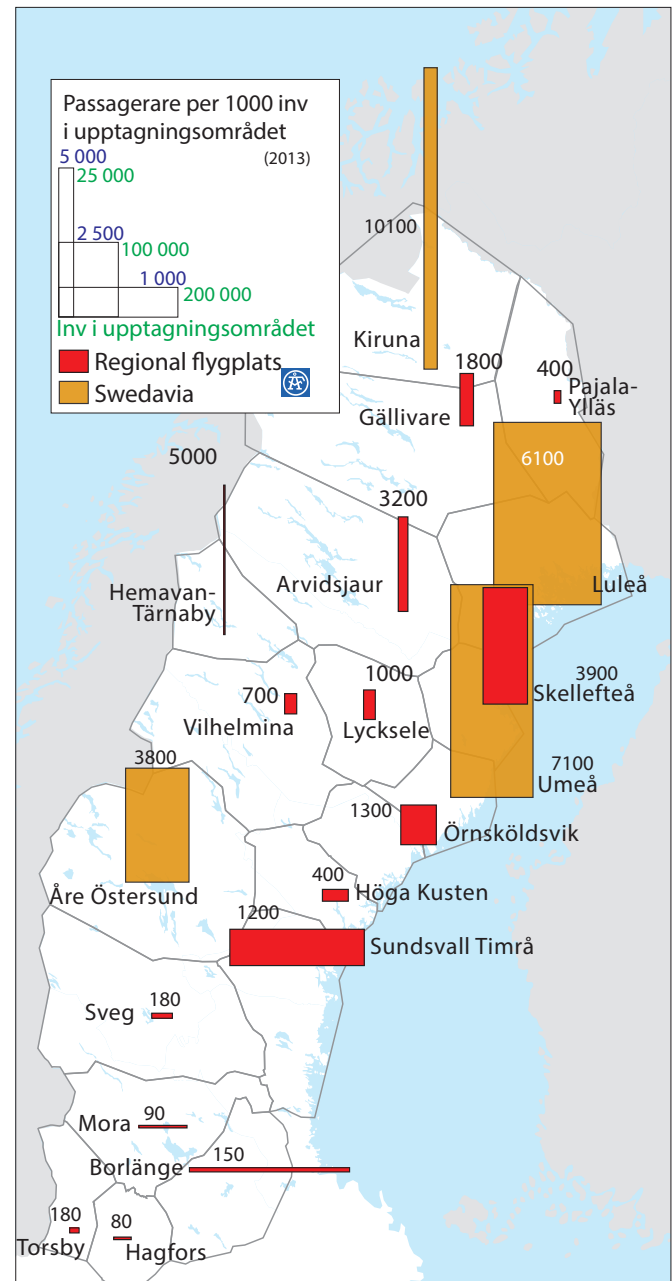
Flygberoendet illustreras av figur 2.7:4 som visar passagerarvolymen jämfört med omlandsbefolkningen. Flygbenägenheten (passagerare per invånare i upptagningsområdet, staplarnas höjd) ökar markant i höjd med Västernorrlands län, dvs ungefär där tåg eller bil inte längre kan konkurrera med flygtrafikens restider. För omlanden kring Lycksele, Vilhelmina och Örnsköldsvik är flygbenägenheten i verkligheten högre, eftersom en betydande del av resorna från dessa omland nu sker via Umeå. (Flygplatserna i Västernorrlands län, 2014)

Flygbolag

Lycksele, Vilhelmina, Hemavan och Arvidsjaur flygplatser trafikeras av NextJet. Arvidsjaur flygplats har även vintertid direktcharter till Tyskland.

Skellefteå flygplats trafikeras av SAS och Norwegian och erbjuder omkringing åtta dagliga avgångar till Arlanda. Från Skellefteå går det även charterflyg direkt till ett antal destinationer i Europa och Turkiet.

Umeå flygplats trafikeras av SAS, Norwegian, BRA, Air Baltic, Finnair, Flybe och Svenska direktflyg. Det går omkring 20 dagliga avgångar till Arlanda och till Bromma. BRA har dessutom två direktflyg till Göteborg. Det går även charterflyg till ett antal destinationer i Europa och Turkiet.



Figur 2.7:4 Passagerare per 1000 invånare i resp. upptagningsområde 2013.

Statistikkälla: Transportstyrelsen och SCB 2013, bearbetad av ÅF Infraplan.

Utbud och prisnivå

Trafiken på exempelvis Lycksele, Vilhelmina och Hemavans flygplatser är upphandlad genom Trafikverket. Turutbud och priser regleras genom den allmänna trafikplikten och Trafikverkets upphandling.

Umeå och Skellefteå flygplatser trafikeras med kommersiell trafik med flera olika flygbolag till Stockholm. Det gör att avgångarna är många fler. Flera flygbolag gör också att priserna pressas och framför allt vid avgångar utanför peaktid (dvs tidig morgon och kväll) kan biljettpriserna mellan Umeå och Stockholm vara betydligt billigare än från någon av inlandsflygplatserna. Vid jämförelse av biljettpriser vid peaktid är skillnaden däremot inte så stor. De många avgångarna att välja på och möjligheten att få billigare biljetter gör att det inte är ovanligt att inlandsborna väljer att flyga från Umeå eller Skellefteå.

Tåg

Sedan 2010 bedrivs tågtrafik på Tvärbanan, sträckan Lycksele-Umeå via Vindeln. Sträckan trafikeras av Norrtåg och omfattar tre dubbelturer, varav en tur passerar Vännäs. Restiden varierar mellan 1 tim 45 min-2 tim. Hälften av sträckan är inte elektrifierad, varför hela sträckan framförs med dieselfordon. Sträckan har haft en del fordonsproblem. Tidsmässigt är det ingen större skillnad mellan tåg och buss på sträckan Lycksele-Umeå men en utvärdering av Norrtågsförsöket visar att tågtrafiken stärkt förutsättningarna för längre arbets- och utbildningspendling (Utvärdering Norrtåg, 2016).

Från Umeå går sedan tåg söderut och norrut. SJ trafikerar Umeå-Stockholm med snabbtåg, fyra dubbelturer per dag, och ett nattåg. Med snabbtåg nås Stockholm på 6 tim 25 min. Med nattåget tar resan till Stockholm drygt 8 timmar.

Buss och bil

Inlandet har ett stomlinjenät med buss, som binder samman tätorterna. Linjenätet fastställs för ett år i taget och är primärt anpassad till långväga arbets- och studiependling.

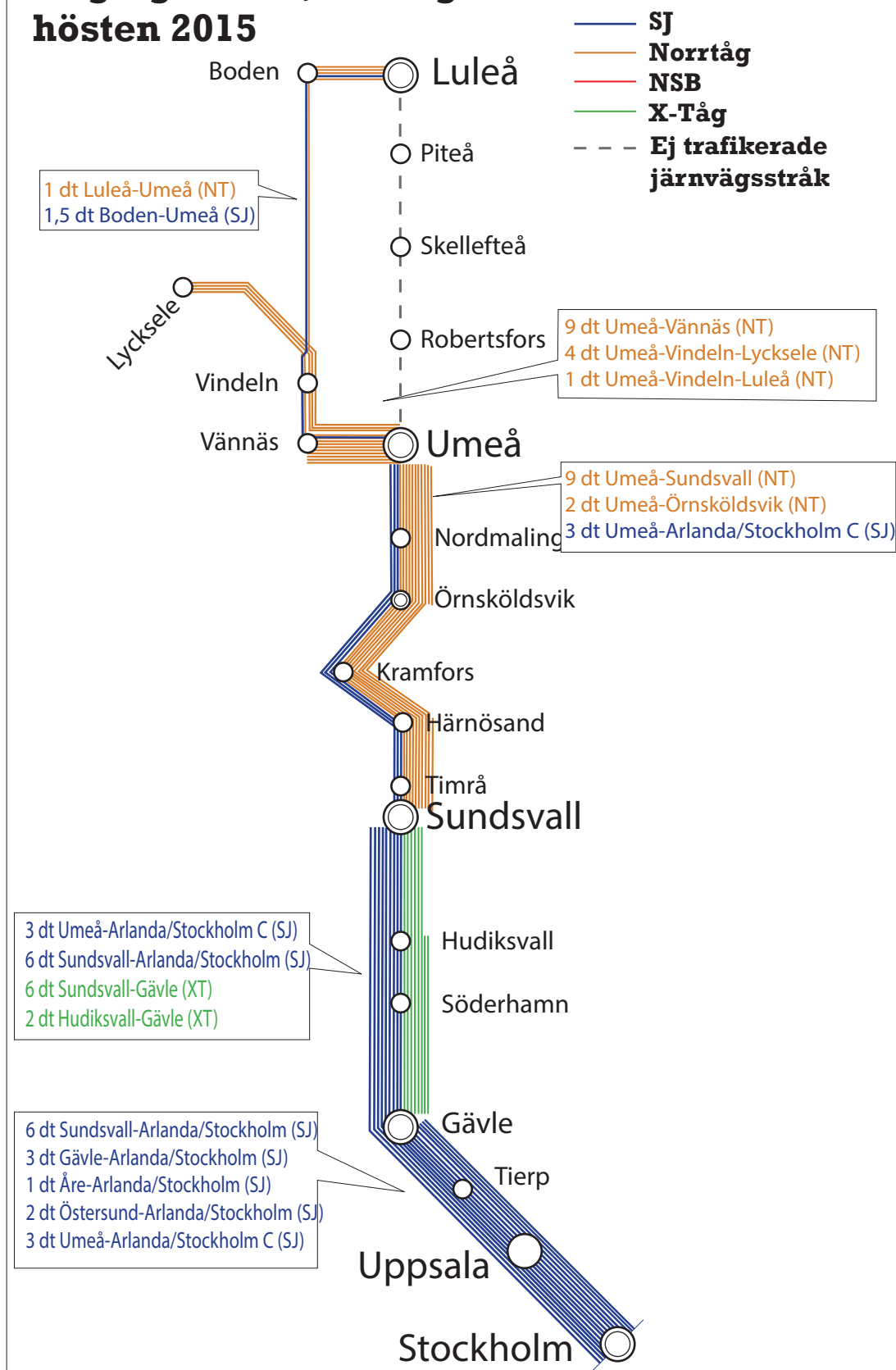
Linje	Sträckning
28	Malå - Lycksele
31	Hemavan - Tärnaby - Storuman - Lycksele - Umeå
31.2	Lycksele - Umeå
32	Skellefteå - Lycksele
34	Åsele - Lycksele
36	Sorsele - Lycksele
39	Bjurholm - Lycksele
43	Vilhelmina - Lycksele
301	Tväråträsk - Lycksele
302	Örträsk - Långsele - Hedlunda - Lycksele
303	Falträsk - Lycksele
304	Bratten - Lycksele
305	Vormsele - Rusksele - Lycksele

Figur 2.7.6 Busslinjer som berör Lycksele (länstrafik)

Källa: www.tabussen.nu 2017, bearbetad av ÅF Infraplan.

Umeå är närmaste större arbetsmarknad. Till Umeå är restiden med buss 1 tim 45 min. Med bil tar resan från centrala Lycksele till centrala Umeå ungefär lika lång tid som med buss, ca 1 tim 40 min. Då avgångar med kollektivtrafik i regionen är begränsade är bil ett vanligt val av färdmedel, framför allt om målpunkterna inte ligger nära en busstation.

Dagtagstrafik, vardagar hösten 2015



Figur 2.7:5 Tåglinjer

Källa: ÅF Infraplan.

3 Lycksele flygplats

Lycksele flygplats, utpekat av flygplatsutredningen som en regional strategisk flygplats, invigdes som trafikflygplats 1968. Den första passagerartrafiken startade 1968. Mellan 1978 och 1987 upphörde flygtrafiken till/från Lycksele men återupptogs igen 1987. Flygplatsen ligger 5 kilometer från tätorten och har dagliga direktförbindelser till och från Stockholm-Arlanda.

Flygplatsens tillstånd omfattar högst 8 520 flygrörelser per år, varav högst 4 320 rörelser med tunga flygplan.

I juli 2016, utfärdade Transportstyrelsen, som är nationell tillsynsmyndighet för svensk luftfart, ett nytt certifikat för Lycksele flygplats med referenskod 4C enligt svenska föreskrifter, TSFS 2010:132.

EASA-Certifiering

All certifiering av luftfartyg och flygmateriel administreras och beslutas av EU:s flygsäkerhetsmyndighet, EASA. Flygplatsen certifieras mot den referensbanlängd som används. Den 30 november 2017 sker EASA-certifieringen för Lycksele flygplats.

Upptagningsområde

Upptagningsområdet för Lycksele flygplats är, förutom Lycksele kommun, Malå, Norsjö, Åsele och även Storuman som sedan 2010 inte har en egen flygtrafik (annat än vintertid och då via Hemavan/Tärnaby).

Upphandling och driftbidrag

Flygplatser med statligt upphandlad trafik som Lycksele flygplats får statligt driftbidrag. Ett villkor för att en flygplats ska kunna ta emot driftbidrag är att det finns ett politiskt fattat beslut som pekar ut den som allmännyttig. Dessutom förbinder sig flygplatsen att tillhandahålla trafik som Trafikverket (som sedan 2011 ansvarar för statens avtal för transportpolitiskt motiverad interregional flygtrafik) anser är av

Lycksele flygplats	
Banlängd	2 000
Banbredd	45
Bankod/Bärighet	4C
Tull	Nej
Passagerare 2016	17 921
Maxkapacitet	8 520 flygrörelser per år
Största möjliga trafikflygplan	BOEING 737-800/Airbus A319-A320

allmänt ekonomiskt intresse, exempelvis en förbindelse till Stockholm.

Flygplatsens ägare måste även lämna in en förklaring till EU-kommissionen med en motivering om verksamhetens betydelse för regionens utveckling.

Nivån på statliga driftbidrag avgörs av ett antal faktorer och är delvis baserad på genomsnittlig passagerarvolym och fraktvolym. Driftbidraget är begränsat till att täcka en del av underskottet i verksamheten. I normalfallet beviljas driftstöd med upp till 50 procent av flygplatsens kostnader men om det finns särskilda skäl kan flygplatsen beviljas upp till 75 procent av kostnaderna.

Nuvarande upphandlat trafikutbud för Lycksele gäller sträckan Arlanda-Lycksele och den allmänna trafikplikten som gäller är 34 000 flygstolar och 1 122 turer per år.

Trafikverket kräver även att utbudet ska bestå av minst två dubbelturer (morgon- respektive eftermiddagstur) dagligen måndag-fredag, att restiden inte ska överstiga två timmar och tio minuter samt att det ska ske maximalt en mellanlandning per enkeltur. Sträckan Lycksele-Arlanda ska normalt trafikeras med ett flygplan som har minst 50 säten och en lastkapacitet på minst 20 kilo per passagerare.

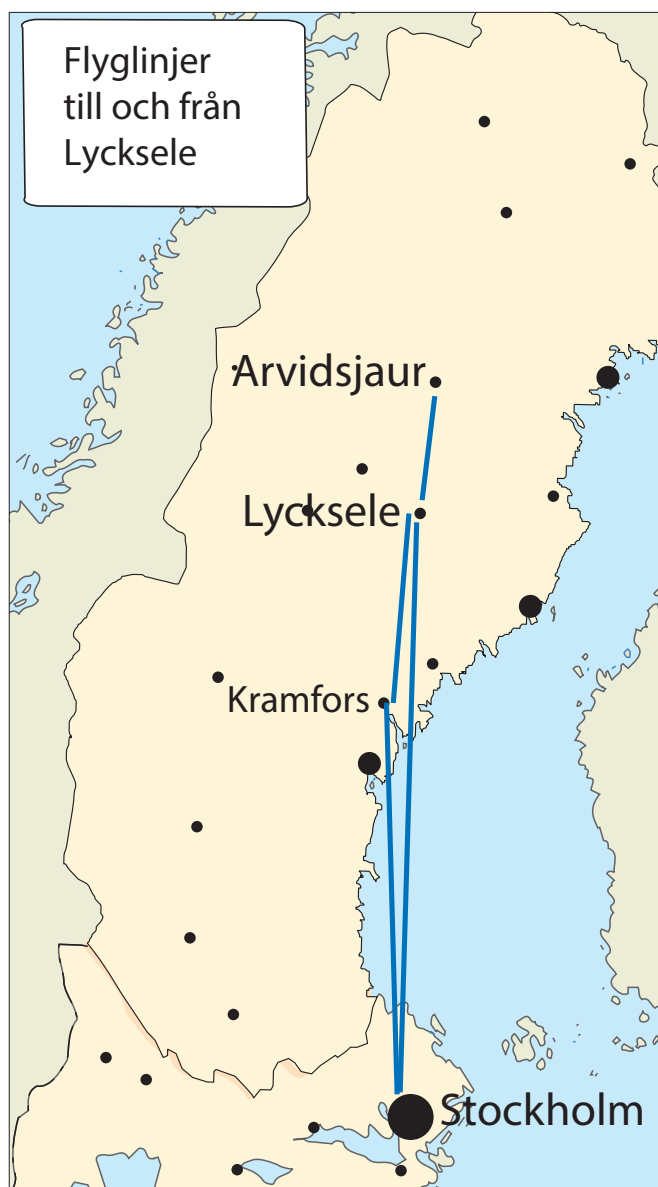
Nextjet som vann upphandlingen 2016, ska tillhandahålla regelbunden flygtrafik för passagerare fram till oktober 2019. Trafikverket utreder nu kommande trafikupphandling som kommer att gälla från oktober 2019 till oktober 2023.

3.1 Trafikutbud

Idag flyger Nextjet reguljär flygtrafik Arvidsjaur -Arlanda via Lycksele och Kramfors-Lycksele med flygplan av typ BAE ATP, SAAB 340 och ATR72-200. Det går två flyg (ToR) Lycksele-Arlanda på vardagar. Ingen utrikestrafik bedrivs. Prisbilden för en enkelresa Lycksele-Arlanda ligger mellan 549 kr och 2495 kr inklusive moms.

Det förekommer även taxiflyg, privatflyg med 1 och 2 motoriga flygplan samt civil helikopter-

trafik med 1 och 2 motoriga helikoptrar. Även enstaka charter med jetflygplan och militära helikoptrar flygs från Lycksele flygplats. Flygplatsen är stationeringsort för landstingets ambulanshelikoptertrafik. Flygplatsen används även för sjuk- och donationstransporter med landstingets ambulansflyg.



Figur 3.1:1 Flyglinjer till och från Lycksele
Källa: Nextjet Maj 2017, bearbetad av ÅF Infraplan.

Vardagar	
Lycksele -Arlanda	kl 06.55 - kl 08.20
	kl 16.40 - kl 18.35.
Arlanda-Lycksele	kl 09.05 - kl 11.00
	kl 19.15 - kl 20.40.
Lycksele-Arvidsjaur	kl 20.55 - kl 21.25
Arvidsjaur	kl 06.10 - kl 06.40
Lördagar	
Lycksele-Arlanda	kl 10.05 - kl 11.30
Arlanda-Lycksele	Inga avgångar
Söndagar	
Lycksele-Arlanda	kl 14.40 - kl 15.30
	kl 16.55 - kl 18.20.
Arlanda-Lycksele	kl 13.00 - kl 14.25
	kl 19.15 - kl 20.40
Lycksele-Arvidsjaur	kl 20.55 - kl 21.55
Arvidsjaur-Lycksele	kl 16.10 - kl 16.40

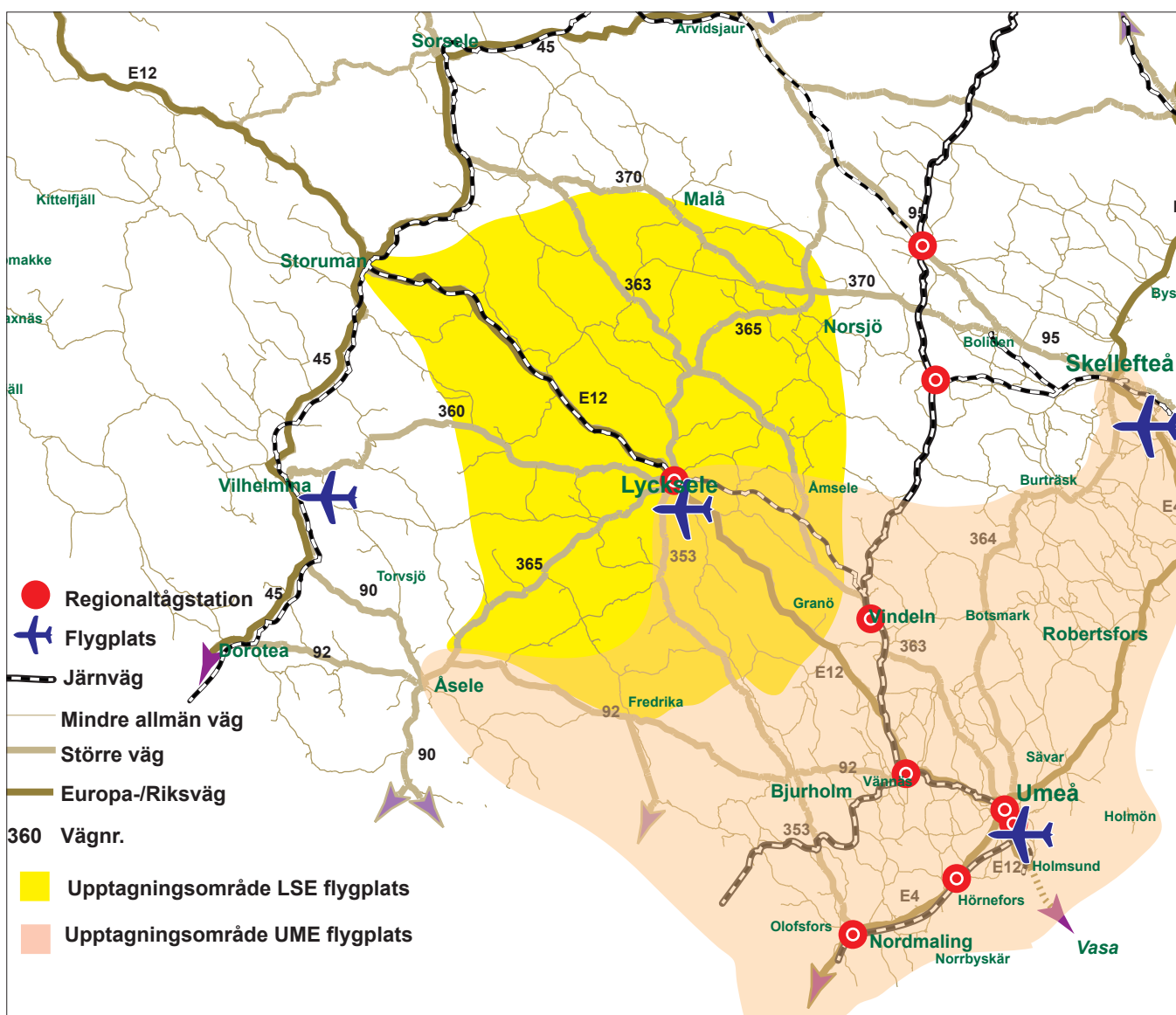
Figur 3.1:2 Turutbud
Källa: Nextjet Maj 2017, bearbetad av ÅF Infraplan.

3.2 Upptagningsområde

Lycksele flygplats upptagningsområde sträcker sig till Malå i norr, till Storuman i väst, Fredrika i söder och Norsjö samt strax innan Vindeln i öster. Se gult fält i figur 3.2:1. Inom det området är Lycksele flygplats den närmaste flygplatsen i tid.

Umeå flygplats, och även till viss del Skellefteå flygplats, med betydligt fler avgångar, flygbolag och en annan prisbild än inlandsflygplatserna har ett upptagningsområde som överlappar

Lycksele flygplats, se aprikosfärgade fält i figur 3.2:1. Särskilt för privatresenärerna är kustflygplatserna intressanta eftersom privatresenärer dessa generellt är mer priskänsliga och mindre tidskänsliga.



Figur 3.2.1 Översiktligt bedömda, överlappande upptagningsområden Lycksele flygplats och Umeå flygplats.

Källa: Tid med bil till flygplatser från Eniro 2017, bearbetad av ÅF Infraplan.

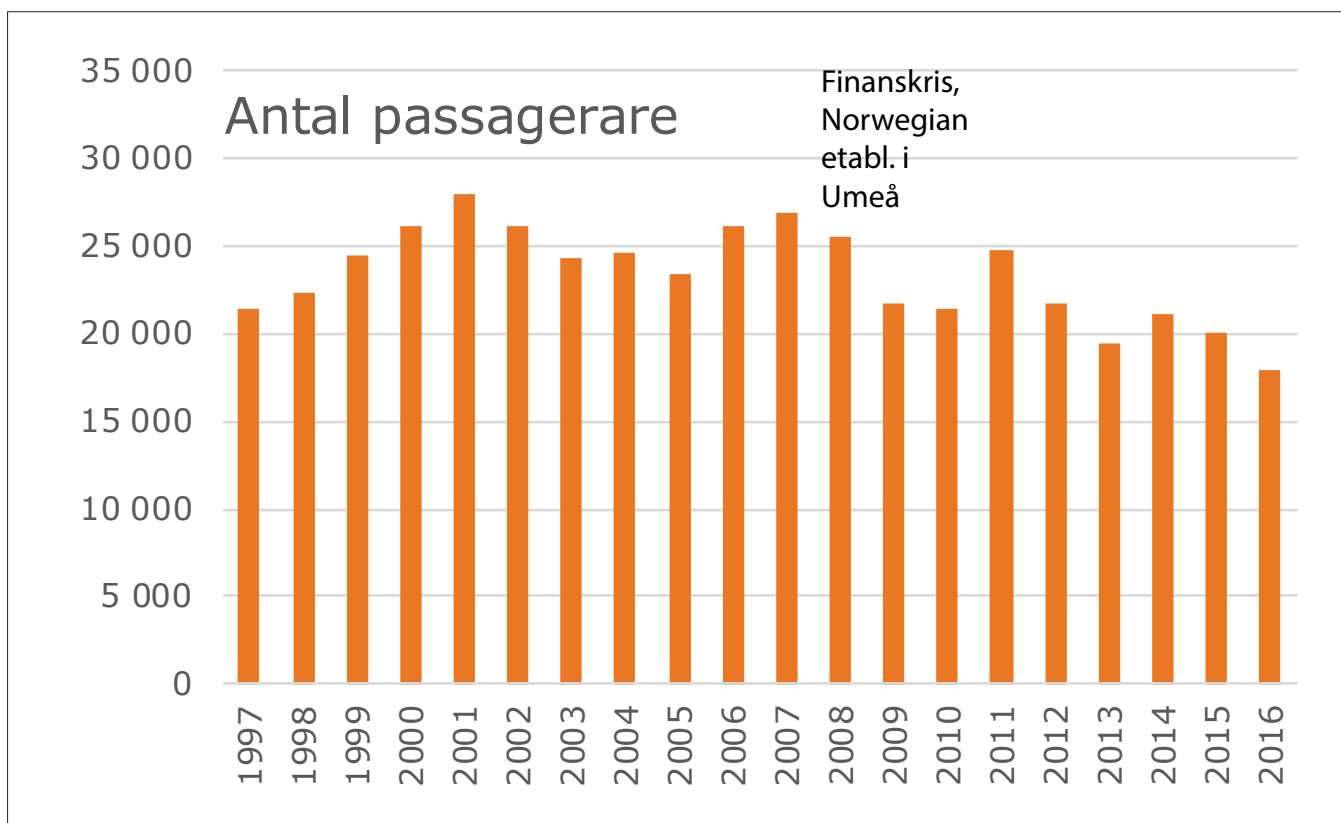
3.3 Passagerarutveckling

Under 2016 hade Lycksele flygplats ca 17 900 passagerare, vilket är en minskning med 10,5 procent i förhållande till år 2015. Denna minskning beror enligt flygplatsen på att flygoperatören Nextjet under året inte haft tillräckligt attraktiva biljettpriser för privatresande. Resandefrekvensen är även starkt kopplad till utbudet av flygstolar. Sätter Trafikverket, som upphandlar trafiken, färre flygstolar på flyglinjen så minskar även resandet. Detta hände exempelvis vid sista upphandlingen och påverkar resandeutvecklingen negativt.

Umeå och Skellefteå flygplatser är starka konkurrenter till Lycksele flygplats.

Konkurrensen mellan flygbolagen i Umeå och Skellefteå bidrar till att hålla nere biljettpriserna. Lycksele flygplats har bara flyg vid s.k. peaktider. Vid jämförelse av priser från Lycksele flygplats och Umeå flygplats vid peaktid är prisnivåerna relativt lika. Däremot finns det i Umeå och även Skellefteå betydligt fler avgångar på andra tider än peaktid och då går det att få väldigt billiga flygbiljetter.

Det relativt låga utbudet av turer (2 avgångar till Stockholm på vardagar) tillsammans med högre biljettpriser i Lycksele jämfört med Umeå och Skellefteå, innebär att många (främst privatresenärer som generellt är mer priskänsliga än tjänsteresenärer) Lycksele-resenärer, väljer Umeå eller Skellefteå flygplatser.



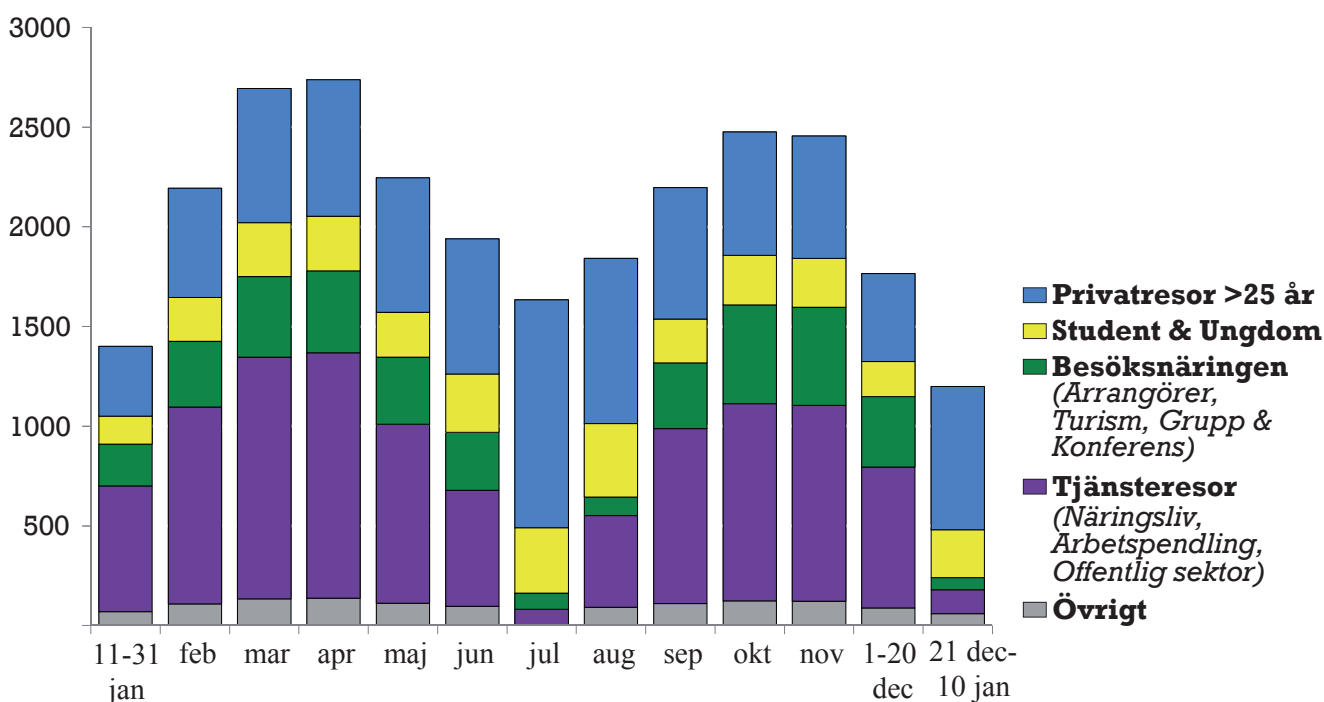
Figur 3.3.1 Resandeutveckling på Lycksele flygplats

Källa: Transportstyrelsen 2017, bearbetad av ÅF Infraplan.

3.4 Marknadssegment

Näringslivet och turisterna är flygplatsens viktigaste kunder. Även om det finns tydliga säsongsvariationer är tjänsteresenärer det största resesegmentet i Lycksele. Förutom under sommarmånaderna juni-augusti då tjänsteresenärer utgör 15 procent av totala antalet resenärer, står tjänsteresenärer för drygt 45 procent av alla Lyckselesresor.

Privatresenärer över 25 år står för drygt 25 procent av alla resor. Detta fördubblas dock under sommarmånaderna och jul/nyår då privatre-sandet blir det största resesegmentet. Studenter och ungdomar utgör cirka 10 procent av rese-segmentet förutom under sommaren då andelen fördubblas till 20 procent.



Figur 3.4:1 Marknadssegment

Källa: Lycksele flygplats 2007, bearbetad av ÅF Infraplan.

3.5 Ambulanshelikopter och övrig verksamhet

Ambulanshelikopter

Lycksele flygplats har varit bas för Västerbottens läns landstings ambulanshelikopter sedan 1995. Ambulansflygningarna utfördes då av Försvarsmakten på uppdrag av landstinget. I december 2001 övertog Lufttransport AB avtalet gällande ambulanshelikoptern.

Ambulanshelikoptern som betjänar en yta på cirka 55 000 kvadratkilometer i Västerbotten möjliggör en effektiv sjukvård genom akutsjukvård och sjuktransporter regionalt, nationellt och internationellt. Den medicinska besättningen kommer från Lycksele lasarets intensivvårdsavdelning, maskinen och piloterna tillhör Babcock Scandinavian AirAmbulance.

Den 1 september 2017 ersätts nuvarande ambulanshelikopter, en Airbus AS 365 N2 Dauphin, med en Agusta Westland AW 169 som är större och har rymligare vårdutrymme. Lycksele flygplats planerar att bygga en ny större helikopterhangar och en ny bostadsdel som ska hyras ut till Västerbottens läns landsting. Investeringskostnaden för de nya byggnaderna beräknas uppgå till cirka 20 miljoner kronor.

Ambulansflyget

Eftersom flygplatsen är godkänd för att ta emot ambulansflyg nyttjar Västerbottens, och i sällsynta fall även Norrbottens, läns landstings ambulansflygplan Lycksele flygplats. Landstinget i Västerbottens flygplan är stationerat i Umeå. Ambulansflyget utför donations- och sjukvårdstransporter mellan sjukhusen.

Övrig verksamhet

Förutom resenärer transporterar Jetpack gods till och från Lycksele flygplats. Även Bring kan skicka och ta emot varor men gör det i dagsläget inte.

3.6 Ekonomi

Ägare

Sedan 2008 drivs Lycksele flygplats som ett bolag, Lycksele Flygplats AB, som helägs av Lycksele kommun.

Finansiering

De senaste tre åren har flygplatsens intäkter uppgått till drygt 20 miljoner kronor per år. Intäkterna består huvudsakligen av statliga driftbidrag (cirka 40 procent), flygbolagsavgifter (cirka 25 procent) samt avgifter för säkerhetskontroll cirka 10 procent).

I genomsnitt utgör trafikintäkterna (flygbolagsavgifter, flygtrafikledning samt säkerhetskontroll) cirka 40 procent av de totala intäkterna.

Även projektet Enter Lapland påverkar intäkterna positivt (13 procent).

Hysesintäkter, drygt 400 000 kronor år 2016, utgör en mycket liten andel (cirka 2 procent) av flygplatsens intäkter.

Flygplatsens kostnader uppgår också till drygt 20 miljoner kronor (2016). Den största kostnaden är personalkostnader som utgör cirka hälften av flygplatsens totala kostnader.

Lycksele flygplats har 18 anställda varav 7 kvinnor och 11 män. Flygplatsen har även cirka 10 timanställda. Antalet anställda har varit konstant de senaste åren och personalkostnader har uppgått till drygt 10 miljoner kronor.

Andra stora kostnader är drift- och underhållskostnader (cirka 20 procent) samt kostnader kopplade till projektet Enter Lapland (cirka 15 procent).

Under 2016 redovisade flygplatsen en vinst på 125 000 kronor (exklusive bokslutsdispositioner och skatt). Vinsten för samma period 2015 uppgick till nästan en halv miljon kronor (480 000 kronor). De investeringar som gjordes innan Lycksele flygplats AB bildades ligger kvar hos Lycksele kommun och kapitalkostnaderna för dessa investeringar syns därför inte på minussidan i årsredovisningen för Lycksele flygplats AB. Kapitalkostnaden för 2016 uppgick till 3 miljoner kronor.

	År 2016	År 2015	År 2014
Nettoomsättning inkl. driftbidrag	11,5 mnkr	11,3 mnkr	6,9 mnkr
Övriga intäkter	9,2 mnkr	9,2 mnkr	12,8 mnkr
Omsättning totalt	20,9 mnkr	20,5 mnkr	19,7 mnkr
Resultat efter finansiella poster	125 000 kr	480 000 kr	250 000 kr
Årets resultat	65 000 kr	25 000 kr	-8 000 kr

Figur 3.6:1 Resultaträkning

Källa: Lycksele flygplats 2017, bearbetad av ÅF Infraplan.

4 Metoder för att värdera flygplatsens samhällsekonomiska betydelse

Flygplatser har en strategiskt viktig funktion för samhällsekonomin. De underlättar rörelser av människor och kapital, informationsspridning och handel med varor och tjänster. På så vis kan flygplatsers roll ses som smörjmedel för regional ekonomi.

Airports Council International, ACI, har definierat de övergripande ekonomiska effekterna av flygplatser i fyra kategorier:

1. Direkta: sysselsättning och inkomst som helt eller till största del är kopplat till driften av flygplatsen.
2. Indirekta: sysselsättning och inkomst som genereras i regionen genom kedjan av leverantörer av varor och tjänster kopplat till flygplatsen.
3. Inducerade: sysselsättning och inkomst som skapas i den regionala ekonomin genom de flygplatsanställdas och de indirekt sysselsattas egna konsumtion.
4. Katalystiska: sysselsättning och inkomst som alstras i den regionala ekonomin genom flygplatsen roll i ett vidare perspektiv såsom förbättrad produktivitet samt attraktivitet för investeringar och turism.

Det finns dock relativt få vetenskapliga skattningar som tittar på flygplatsers roll för den regionala ekonomiska utvecklingen. Utvärderingar görs antingen via kvantitativa empiriska undersökningar, subjektiva kvalitativa studier eller ekonometriska studier. Oavsett metod som används finns flertalet mätproblem. Kvantitativa empiriska undersökningar bygger ofta på exogent bestämda multiplikatoreffekter. Ett vanligt problem med multiplikatorer är att de tenderar att överskatta varje enskild faktors påverkan på ekonomin. Ekonometriska studier kräver stor mängd data vilket kan vara svårt att erhålla.

För de subjektiva kvalitativa studierna är svårigheten ofta vem som ska intervjuas samt hur frågorna ska ställas för att inte påverka intervjuobjektet i alltför stor grad.

Vald metod för denna studie

Hur ska nyttan av en flygplats värderas? I denna studie görs en översiktlig värdering av det samhällsekonomiska värdet av Lycksele flygplats genom att simulera vad som skulle hända med den regionala utvecklingen om flygplatsen lades ned. Då försämras tillgängligheten för alla som nyttjar flygplatsen i dagsläget, men även för potentiella framtida företagare, sysselsatta och boende. Den översiktliga värderingen görs för direkta och indirekta effekter men även katalytiska effekter i det privata näringslivet.

Resenärer:

Om Lycksele flygplats inte fanns skulle de befintliga resenärerna tvingas nyttja andra flygplatser för att nå Stockholm. I den översiktliga värderingen av påverkan för resenärerna har vi antagit att flygresorna istället går från Umeå. Merkostnaden för resenärerna värderas med hjälp av Trafikverkets analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, ASEK 6.0.

Resenärerna får en tidsförlust när de istället för att flyga direkt från Lycksele tvingas åka bil, buss eller tåg till Umeå, en resa på 13 mil enkel väg. I beräkningarna antas resorna till och från Umeå göras med bil. Eftersom det är ett betydligt större utbud av flygbolag och turer från Umeå och till Umeå från Stockholm är biljettpriserna generellt billigare. Biljettpriserna Lycksele-Stockholm varierar mellan 549 och 2495 kr enkel väg. Genomsnittspriser bedöms till ca 1200 kr per enkelresa, vilket används som grund för beräkningarna. Biljettpriserna Umeå-Stockholm varierar betydligt mer. Därför

	Privat- resenärer	Tjänste- resenärer
Tidsvärden för inbesparad tid, bil, kr per persontimme	116	312
Fordonskostnad-kapitalkostnad	0,67 kr/fkm	0,67 kr/fkm
Fordonskostnad-underhåll och reparation	0,15 kr/fkm	0,15 kr/fkm
Bränsleförbrukning dieselbil landsväg	0,053	0,053
Bränsleförbrukning bensinbil landsväg	0,077	0,077
Bensin, pris vid pump per liter	13,69	13,69
Diesel, pris vid pump per liter	14,42	14,42
Antal personer per bil	1,5	1,2
Andel dieslbilar	0,3	0,3

Tabell 4.1:1 Kalkylvärden för resenärer

Källa: Trafikverket och ÅF Infraplan 2017

används två genomsnittspriser för beräkningarna; 750 kr respektive 900 kr. Se tabell 4.1:1 för övriga kalkylvärden.

Anställda:

En direkt effekt är den sysselsättning, lönesummor och skatteintäkter för de som är direkt anställda via flygplatsen.

Den indirekta effekten av att företag har tillgång till kunder och affärer i och utanför Sverige beräknas med sysselsättningseffekter. För denna rapport har sju företag, som bedömts resa i större utsträckning än andra, intervjuats. Dessa företag är Dragon Mining, Acon AB, Huskyfarm Tväråträsk AB, Max Modular AB, Hotell Lappland, Texor AB och TM konsult. Därtill har Gold of Lapland, en ekonomisk förening vars ägare är föreningar, turistföretag och destinationer intervjuats. Även Babcock Scandinavian Airambulance som driver ambulanshelikoptern har intervjuats och så även ansvarig för ambulanshelikoptern på Västerbottens läns landsting.

	Sysselsättningseffekt
Utvinning av mineral	0,2
Tillverkning	0,25
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	0,15
Transport och magasinering	0,1
Hotell- och restaurangverksamhet	0,25
Informations- och kommunikationsverksamhet	0,15
Finans- och försäkringsverksamhet	0,1
Fastighetsverksamhet	0,1
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	0,15
Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster	0,1
Utbildning	0,1
Vård och omsorg	0,1
Kultur, nöje och fritid	0,1

Tabell 4.1:2 Andel av sysselsatta/omsättning som bedöms beröras per bransch

Källa: ÅF Infraplan 2017

För att kunna göra en översiktlig bedömning av sysselsättningseffekterna har de intervjuade företagens svar använts för att för dessa företag beräkna hur stor andel av anställda och omsättning som är indirekt berörd av flygplatsen. För övriga privata företag i kommunen har antaganden om påverkan baserats på svaren från intervjuerna och från tidigare erfarenheter av liknande studier. Eftersom flygplatsen även påverkar företag utanför Lycksele kommuns gränser, bedöms risken för överskattning vara mindre.

Särskild sysselsättningseffekt används för företag som intervjuats. För företag som angett att flygplatsen är helt avgörande bedöms 50 % av anställda och omsättning beröras. För de företag som angett stor påverkan bedöms 30% av sysselsatta och omsättning beröras. Eftersom urvalet bedöms vara mer berörda än snittet i sina branscher används för övriga företag lägre sysselsättningseffekter, se tabell 4.1:2.

För att beräkna lönesummor används medelärs-lönen i Lycksele kommun som enligt SCB var ca 287 000 kronor år 2015.

Kringsservice

De direkta effekterna av de av flygplatsen upphandlade varor och tjänster värderas monetärt och uppgifter har tillhandahållits av flygplatsen.

De mer indirekta effekterna som exempelvis betydelsen av Lycksele flygplats för Västerbottens läns landstings ambulanshelikopter förs ett teoretiskt resonemang. Företrädare för ambulanshelikoptern och ambulansflyget vid Västerbottens läns landsting samt Babcock Scandinavian AirAmbulance har intervjuats.

Flygplatsen som lokaliseringsfaktor för befintliga företag och för nyetableringar

Kvalitativ bedömning med utgångspunkt från intervju med näringslivschefen i Lycksele kommun.

5 Översiktlig samhällsnyttoanalys

5.1 Samlad analys

Tillgänglighet skapar tillväxt. Forskning visar att förbättrad tillgänglighet kan leda till ökade företagsetableringar, högre inkomster och ökad sysselsättning. Nyttan av en flygplats har effekter på en regions långsiktiga utveckling. Vi har i denna studie tittat på nyttoeffekterna för resenärer, sysselsättningseffekter, kringsservice och flygplatsen som lokaliseringsfaktor för befintliga företag och nyetableringar. I tabell 5.1:1 presenteras de översiktligt bedömda samhällsnyttorna av Lycksele flygplats. Samhällsnyttorna redovisas utförligare i kapitel 5.2-5.5.

Den årliga effekten av att resenärerna till/från Lycksele flygplats kan flyga direkt till/från Stockholm Arlanda beräknas till mellan 2 och 5 mnkr.

Flygplatsen ger sysselsättningseffekter som dels är direkta, dvs anställda vid flygplatsen, dels indirekta, dvs arbetstillfällen som skapas i andra företag och annan verksamhet till följd av att flygplatsen finns. Lycksele flygplats har totalt 28 anställda, direkt berörda. Därtill bedöms ca 600 anställda i andra företag vara en indirekt sysselsättningseffekt av flygplatsen. Översiktligt beräknas dessa arbetstillfällen generera drygt 170 mnkr i lönesummor per år.

Flygplatsen upphandlar årligen tjänster och service till ett värde av 1,2 mnkr, främst från lokala företag. På flygplatsen hanteras gods via Jetpack, totalt uppgår hanterat gods till 15 ton per år. Lycksele flygplats är basen för Västerbottens läns landstings ambulanshelikopter. Landstinget

		Årlig effekt
Resenärer	Årlig vinst av att resenärer kan åka direkt från Lycksele flygplats	ca 2,0-4,7 mnkr
Anställda	Lönesumma som genereras av anställda vid flygplatsen	ca 7,6 mnkr
	Lönesumma som genereras indirekt av anställda i privata företag	170 mnkr
	Antal anställda som påverkas direkt vid flygplatsen	28
	Antal anställda som påverkas indirekt i privata företag	ca 600
Kringsservice	Flygplatsens upphandlade tjänster och service	ca 1,2 mnkr
	Frakt av gods - Jetpack	ca 15 ton
	Västerbottens läns landstings ambulanshelikopterverksamhet	Mycket stor samhällsnytta
	Donations- och sjuktransporter	Mycket stor samhällsnytta
Flygplatsen som lokaliseringsfaktor	Befintliga företag	Stor samhällsnytta
	Nyetableringar av företag/myndigheter/organisationer	Mycket stor samhällsnytta
Samlad bedömning av samhällsnyttan av Lycksele flygplats		Mycket stor samhällsnytta

Tabell 5.1:1 Översiktligt bedömda samhällsnyttor av Lycksele flygplats, mnkr, antal sysselsatta
Källa: ÅF Infraplan

anser att flygplatsen är en förutsättning för att bedriva en bra ambulansverksamhet i länet. Den bedömda samhällsnyttan är därför mycket stor. Flygplatsen är även godkänd för ambulansflyg vilket används vid donationstransporter och sjuktransporter. Den bedömda samhällsnyttan är mycket stor då transporterna inte kan ske på annat vis.

Flygplatser är viktiga för företags och offentliga verksamheters val av lokalisering. Dels underlättar flygplatser kompetensförsörjning, ger ett utökat utbud av nyckelkompetenser och de ger större tillgänglighet till kunder och andra marknader. Av de företag som intervjuades uppgav samtliga att flygplatsen var av stor betydelse för att företagen skulle kunna ha sin verksamhet i Lycksele. Vissa företag ser flygplatsen som helt avgörande för deras existens.

Flygplatsen är viktig för att kunna utveckla Lyckseles näringsliv. Framför allt är det företagen som har större marknad än den lokala som är beroende av flyget. Sammantaget bedöms samhällsnyttan av flygplatsen vara stor för befintliga företag.

Flygplatsen är en av de konkurrensfördelar som kommunen använder sig av vid nyetableringar av företag eller myndigheter. Både flyg och andra kommunikationer är viktiga. Utan flyget tappar Lycksele i attraktionskraft som etableringsort. Som lokaliseringsfaktor för nyetableringar bedöms flygplatsen vara en avgörande faktor och samhällsnyttan bedöms vara mycket stor.

Ett av Trafikverkets uppdrag är att för statens räkning avtala om interregional kollektivtrafik som är transportpolitiskt motiverad men inte kan bedrivas kommersiellt. Det transportpolitiska motivet är att skapa tillgänglighet i hela landet. Trafikverkets nationella behovsanalys från 2016 studerar effekterna av dagens prioriteringar. För Lyckseles del visar studien att tillgängligheten, till Stockholm, andra storstäder och internationella resor, utan Trafikverkets upphandlade trafik har stora brister men att

insatserna gör att Lycksele klarar tillgänglighetskriterierna. Trafikverkets prognos över antal passagerare fram till 2040 pekar på en 50 procentig ökning för Lycksele flygplats. Prognosen bedömer att antalet passagerare kommer att öka till 30 000 passagerare.

Den samlade bedömningen av samhällsnyttan av Lycksele flygplats är att den är stor. Flygplatsen tillskapar direkt och indirekt drygt 600 arbetstillfällen vilket är mycket för en kommun med ca 12 000 invånare. Flygplatsen ökar Lyckseles attraktionskraft, både som boendeort och som etableringsort för befintliga företag och nyetableringar. Trafikverkets behovsanalys visar att den upphandlade trafiken är transportpolitiskt motiverad.

5.2 Resenärer

Avstånden i norra Sverige är stora och gör att flyget är viktigt för att smidigt och snabbt kunna ta sig till och från Stockholm och vidare ut i världen. Tillgänglighet till Stockholm C och Arlanda är viktigt dels för att affärsresenärer ska kunna resa fram och tillbaka till kunder över en dag, dels för att göra en ort attraktiv ur boendesynpunkt samt för besöksnäringen.

	Årlig effekt
Tidskostnad för ökad restid om Lycksele flygplats inte skulle finnas	ca 7,2
Transportkostnad för alternativ transport till Umeå flygplats	ca 2,8
Skillnad i biljettpris mellan Lycksele-Stockholm och Umeå-Stockholm +300 kr	ca -5,4
Skillnad i biljettpris mellan Lycksele-Stockholm och Umeå-Stockholm +450 kr	ca -8,0
Årlig vinst av att resenärer kan åka direkt från Lycksele flygplats med mindre skillnad i biljettpris	ca 4,7
Årlig vinst av att resenärer kan åka direkt från Lycksele flygplats med större skillnad i biljettpris	ca 2,0

Tabell 5.2:1 Översiktligt bedömd effekt för resenärer med Lycksele flygplats, mnkr

Källa: Trafikverket, Lycksele flygplats 2017, bearbetad av ÅF Infraplan

Den översiktligt bedömda årliga effekten av att resenärerna kan nyttja Lycksele flygplats och slipper resa via Umeå till Stockholm uppgår till mellan 2 och 4,7 miljoner kronor beroende på skillnad i genomsnittligt biljettpris på resor till och från Umeå. Framför allt är det att resenärerna slipper den alternativa tidskostnaden som uppstår om resenärerna med bil ska ta sig till Umeå som ger den positiva effekten. Tjänsteresorna svarar för merparten av denna effekt, eftersom deras tidsförlust värderas betydligt högre än privatresenärernas tid.

5.3 Anställda

Direkt berörda

Lycksele flygplats har 18 anställda och 10 timanställda. Per år har flygplatsen personalkostnader på drygt 10 miljoner kronor (2016). Dessa fördelar sig på löner och skatt samt arbetsgivar-

Antal anställda	Lönesumma, mnkr	Skatt, mnkr
28	7,6	2,7

Tabell 5.3:1 Flygplatsanställdas lönesumma och skatt per år i mnkr

Källa: Lycksele flygplats 2017, bearbetad av ÅF Infraplan

avgifter. Sammanlagt uppgår bruttolönerna till ca 7,6 miljoner kronor per år varav 2,7 miljoner utgörs av kommunal- och landstingsskatt.

Indirekt berörda

Flygplatsen skapar, förutom de direkt anställda vid flygplatsen, fler arbetstillfällen i regionen och skapar förutsättningar för större omsättning för privata företag än vad som skulle vara möjligt utan flygplatsen. Samtliga intervjuade företag och ekonomiska föreningar uppger att flygplatsen har stor påverkan eller är helt avgörande för deras verksamhet. Flygplatsen är viktig både för att kunder och experter ska kunna ta sig till Lycksele på ett smidigt sätt men även för att anställda ska kunna resa till kunder utan att alltför mycket tid går åt till restid. För gruvnäringen är smidiga kommunikationer en avgörande faktor för att kunna locka till sig investeringar enligt Dragon Mining.

Den översiktliga bedömningen är att Lycksele flygplats indirekt ger upphov till ca 600 arbetstillfällen. Den bedömda lönesumman uppgår till närmare 170 miljoner kronor. Av lönesumman betalar de anställda ca 60 miljoner kronor i skatt. Se tabell 5.3:2.

	Antal anställda	Lönesumma, mnkr	Skatt, mnkr
Utvinning av mineral	ca 20	ca 5	ca 2
Tillverkning	ca 300	ca 90	ca 30
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	ca 50	ca 15	ca 5
Transport och magasinering	ca 30	ca 10	ca 3
Hotell- och restaurangverksamhet	ca 50	ca 15	ca 5
Informations- och kommunikationsverksamhet	ca 35	ca 10	ca 3
Finans- och försäkringsverksamhet	ca 5	ca 1	ca 0,5
Fastighetsverksamhet	ca 5	ca 1	ca 0,5
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	ca 50	ca 15	ca 5
Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster	ca 15	ca 5	ca 2
Utbildning	ca 0	ca 0	ca 0
Vård och omsorg	ca 5	ca 2	ca 0,5
Kultur, nöje och fritid	ca 5	ca 1	ca 0,5

Tabell 5.3:2 Grov bedömning av indirekta sysselsättningseffekter, antal anställda, lönesumma & skatt per år i mnkr

Källa: Lycksele kommun, SCB 2017, bearbetad av ÅF Infraplan

5.4 Kringsservice

Flygplatsen upphandlar tjänster från lokala och regionala aktörer. Det rör sig om underhåll av utrustning, underhåll av el, städ, besiktning av portar och ekonomi och personaladministration m.m. **Totalt uppgår kostnader för upphandling av externa tjänster till ca 1,2 miljoner kronor per år.**

Jetpack bedriver fraktverksamhet vid flygplatsen. Totalt per år hanteras ca 15 ton avgående och ankommande frakt. Framför allt är det mindre paket som hanteras vid flygplatsen. Även Bring har avtal med flygplatsen men i dagsläget hanteras ingen frakt via Bring.

Västerbottens läns landstings ambulanshelikopter är stationerad i Lycksele. Den är stationerad i Lycksele dels för att orten är centralt placerad i länet och den därmed snabbt kan nå samtliga orter i Västerbotten, såväl fjällvärlden som kusten, dels för att Lycksele flygplats ligger nära lasarettet. På så vis kan flygplatsen snabbt bemannas med läkare och annan sjukvårdspersonal som övrig tid jobbar på Lycksele lasarett. Utöver sjukvårdspersonalen pendlar helikopterpiloterna från Arlanda till Lycksele varje vecka och för att kunna rekrytera piloter till ambulanshelikopterverksamheten är det viktigt med smidiga kommunikationer. Enligt landstinget är **Lycksele flygplats en förutsättning för att bedriva en bra ambulansverksamhet i länet.** Landstinget har krav på tillgänglighet när det gäller sjukvård. Exempelvis ska en strokepatient enligt nationella riktlinjer få intensivvård inom 24 timmar.

Utöver ambulanshelikoptern används Lycksele flygplats även av ambulansflyget som normalt är stationerat i Umeå. Ambulansflyget används vid donations- eller sjuktransporter när transport via ambulans eller ambulanshelikopter inte är lämplig. **Landstinget menar att Lycksele flygplats är väldigt viktig för att kunna erbjuda god sjukvård i länet.**

5.5 Flygplatsen som lokaliseringsfaktor för företag

För näringslivet är tillgänglighet avgörande betydelse för val av lokalisering. Forskning visar att flygplatser bidrar till tillväxt både av befolkning och arbetstillfällen. Smidiga flygförbindelser underlättar kompetensförsörjning och ger ett ökat utbud av nyckelkompetenser. Det stärker även näringslivets konkurrenskraft och möjliggör ökad tillväxt.

Befintliga företag

Av de företag som intervjuades sa samtliga att **flygplatsen var av stor betydelse för att företagen skulle kunna ha sin verksamhet i Lycksele.** Vissa företag sa att flygplatsen är helt avgörande för deras existens. Många av företagen har sina kunder utanför regionen och måste på ett smidigt sätt kunna ta sig till kunden, alternativt kunden måste kunna ta sig till Lycksele. Eftersom tid är pengar är det viktigt att de anställda likväl som kunderna har möjlighet att på ett smidigt sätt ta sig till och från Stockholm över dagen. Acon menar att företaget framstår som mindre attraktivt om kunderna som besöker företaget först måste flyga till Umeå och sedan åka bil i över en timme. De menar att **risker är stor att speciellt de större kunderna väljer andra mer tillgängliga leverantörer.**



Hotell Lapland, foto Hotell Lapland

Dragon mining menade att de utan möjlighet att nyttja Lycksele flygplats skulle förlora den nära kontakten med moderbolagets ledningsgrupp och därmed tappa framtida investeringar. De är även ofta i behov av experthjälp och flyger då in konsulter och menar att **utan flygplatsen skulle det vara svårare att rekrytera experter.**

De intervjuade turistföretagen uttryckte att förbindelserna redan idag är alltför dåliga. Hotell Lappland sa att **en förlust av flygförbindelse till Lycksele skulle vara en katastrof** för företaget. Huskyfarm menar att företaget står och faller med Lycksele flygplats. Lycksele kommuns näringslivschef menar att flygplatsen är särskilt viktig för turistnäringen där Lycksele är utpekad som en av 20 exportmogna destinationer av Exportrådet.

Näringslivschefen menar att flygplatsen är viktig för att kunna utveckla Lyckseles näringsliv. Framför allt är det företagen som har större marknad än den lokala som är beroende av flyget. Om flygplatsen inte skulle finnas är han övertygad om att det finns företag som skulle flytta sin verksamhet.

Nyetableringar

Forskning visar att närvaro av flygplats är en viktig faktor för val av lokaliseringsort för företag. **En flygplats ger förutsättningar för kompetensmatchning** och underlättar för företag att rekrytera rätt personal alternativt flyga in spetskompetens vid behov. **Forskning visar att infrastruktur som förenklar interaktioner mellan platser och därmed utbyte av kunskap och idéer ger en relativ fördel för tillväxt.** För en ort som Lycksele, i Norrlands inland med långa avstånd, bedöms flyget vara extra viktigt om en etablering av ett företag ska komma tillstånd.

Det gäller även för en Orts möjlighet att attrahera statliga myndigheter eller annan verksamhet. Detta särskilt vid avsaknad av alternativa transportsätt som exempelvis tåg. Visserligen finns det en tåglinje mellan Lycksele och Umeå men den gör det inte möjligt att ta sig fram och tillbaka till Stockholm över dagen.

Näringslivschefen i Lycksele menar att **flygplatsen är en av de konkurrensfördelar som man använder sig av vid nyetableringar** av företag eller myndigheter. Både flyg och andra kommunikationer är viktiga. **Utan flyget tappar Lycksele i attraktionskraft som etableringsort.** Näringslivskontoret har under de senaste åren jobbat med 5-6 etableringsfrågor där koncernledningen i samtliga fall pekat på behovet av bra och snabba kommunikationer. Kommunen jobbar aktivt med att Lycksele ska uppfattas som en attraktiv bostadsort eftersom det finns ett stort kompetensförsörjningsbehov i kommunen. Bland annat kan nämnas de 100 arbetstillfällen som skapas vid nyetableringen av Arbetsförmedlingens nya kundtjänst och de 24 lärartjänster som för tillfället är vakanta. Lycksele konkurrerar alltså med andra orter om att få tillgång till kompetens, inflyttning men även att fortsätta vara attraktiv för de som redan bor på orten. I det hänseendet anser näringslivschefen att **flygplatsen, och möjligheten att ta sig till och från Stockholm även privat, är en viktig faktor för att Lycksele ska vara attraktiv som bostadsort.**



Lycksele flygplats

-övergripande analys av samhällsnytta

2017