

# Delrapport 4

## Ekonomiska förutsättningar Dala Airport



Skriven av: Sofia Berglund, [sofia.berglund@fbregionen.se](mailto:sofia.berglund@fbregionen.se)

## Sammanfattning

Inom flygutredningen Dala Airport, som Falun Borlänge regionen (FBR) har bedrivit våren 2021, har fyra delrapporter framställts. Dessa fyra delrapporter ligger till grund för själva huvudrapporten. Delrapport 4 beskriver Dala Airports ekonomiska förutsättningar.

Rapportens inledning kommer att ge en beskrivning av Dalaflygets (Dala Airports och Mora flygplats gemensamma driftbolag) uppdrag och vilka förordnanden som åligger ägarna till flygplatsen. Den beskriver vilken typ av rörelser som sker på Dala Airport, samt hur utveckling av flygtrafiken har sett ut de senaste fyra åren. Därefter redovisas intäkter och kostnader för flygplatsdriften, finansiering och en jämförelse av Dala Airports resultaträkningar åren 2017 - 2020.

Denna rapport kommer även att belysa möjligheterna till ökade intäkter och reducerade kostnader för Dala Airport. Slutligen kommer den tänga vilka kostnader som kan uppstå vid avveckling eller återstart av en flygplats. Om ett sådant alternativ blir aktuellt behöver den frågan utredas närmare.

En flygutredning har ett stort signalvärde och skapar oro hos berörda. Det är viktigt att det blir ett användbart underlag och att leveransen inte drar ut på tiden då det skapar osäkerhet bland intressenterna om politiska beslut dröjer.

1. Inledning .....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Syfte .....	3
1.3 Avgränsning .....	3
1.4 Underlag och metod .....	3
1.5 Begrepp/definitioner .....	4
2. Dala Airport.....	5
2.1 Uppdrag AB Dalaflyg .....	5
2.2 Olika typer av rörelser .....	5
2.3 Utveckling flygrörelser.....	6
3. Kostnader och intäkter för flygplatsdriften .....	9
3.1 Resultatjämförelse år 2017-2020 .....	9
3.2 Tjänst av allmänt ekonomiskt intresse .....	11
3.3 Finansiering .....	12
4. Kan drift och underhåll av flygplatsen ske på ett billigare sätt, med bibehållen kvalitet? .....	13
4.1 Möjlighet att öka intäkterna.....	14
4.2 Möjlighet att reducera kostnader .....	14
4.3 Kostnad att avveckla en flygplats.....	15
4.4 Kostnad att återstarta en flygplats .....	15
4.5 Ojämnt flygplatssystem .....	16
4.6 Vikten av ett beslut om flygplatsens framtid .....	16
5. Slutsats .....	17
6. Referenser.....	18

Bilaga	1. Resultatjämförelse 2017-2020
	2. Dala Airport SGEI 2020
	3. Dala Airport SGEI 2019
	4. Dala Airport SGEI 2018 Obs! Budget
	5. Dala Airport SGEI 2017

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Flygplatsen i Borlänge är en del i regionens infrastruktur och har många intressenter, allt från privata näringslivet till sjukvård och försvaret. Under senare år har ett allt större fokus på miljömässig hållbarhet fått många att ifrågasätta flygets relevans. Samtidigt sker en snabb utveckling av ny teknik och nya bränslealternativ som möjligen kan rita om kartan. En allt mera ansträngd ekonomi hos kommuner och regioner gör att flygplatsens regionala finansiering sätts under lupp och provas.

För att kunna fatta väl underbyggda beslut kring framtidens flygplats behöver vi belysa flera olika aspekter och genomföra en analys med olika scenarion för den framtida utvecklingen av Dala Airport:

Följande aspekter kommer att belysas i utredningen:

1. Näringslivets och civilsamhällets behov
2. Ny teknik och nya drivmedel
3. Regionala och nationella förutsättningar för flygtrafiken
4. Ekonomiska förutsättningar Dala Airport

Denna delrapport ”Ekonomiska förutsättningar Dala Airport” kommer att behandla Dala Airports ekonomi.

## 1.2 Syfte

Att ta fram ett väl underbyggt material som kan ligga till grund för beslut om den framtida utvecklingen av Dala Airport.

## 1.3 Avgränsning

Dalaflyget består av två flygplatser, Mora-Siljan flygplats och flygplatsen Dala Airport. Utredningen avser endast driften av flygplatsen Dala Airport inom Dalaflyget. Det fastighetsägande bolaget, Dala Airport AB ägs av Borlänge (38,2 %), Falun (20,8 %), Region Dalarna (40,8 %) och övriga (0,2%).

## 1.4 Underlag och metod

Djupintervjuer med bl.a. VD, ekonomi-, flygplats- och marknadschef på Dalaflyget och VD för Dala Airport samt faktainsamling genom rapporter och internetsökningar utgör underlag för denna delrapport.

## 1.5 Begrepp/definitioner

**Dala Airport** – Den fysiska flygplatsen i Borlänge

**Dalaflyget** – Gemensamt driftbolag för flygplatserna Dala Airport och Mora-Siljan.

**MB** – Momsbelagda

**MF** – Momsfria

**SGEI** (Services of General Economic Interest) – Tjänst av allmänt ekonomiskt intresse

**”Icke ekonomisk verksamhet”** – Sådant som inte kan konkurrensutsättas och som Dala Airport är skyldiga att ha för att bedriva en flygplats tex flygledartorn, navigeringsutrustning, tull, brand- och räddningstjänst, skydd för civilluftfart och säkerhetskontrollen.

**GAS** (Gemensamma Avgiftssystemet för Säkerhetskontroll) – Ersättning för de kostnader Dala Airport har för säkerhetskontroll av passagerare och bagage.

**Charging Scheme** – Ersättning Dala Airport får av överflygande trafik som använder flygplatsens navigationsutrustning.

**RTS** – Remote Tower Service.

## 2. Dala Airport

### 2.1 Uppdrag AB Dalaflyget

Dala Airport är en del i Dalaflyget som består av två flygplatser, Mora-Siljan flygplats i Mora och flygplatsen i Borlänge, Dala Airport. Dalaflyget svarar för driften av båda flygplatserna vilket ger möjligheter till samordningsvinster.

Ändamålet för Dalaflygets verksamhet är att verka för flygets utveckling och därigenom främja den sociala och ekonomiska utvecklingen i Dalarna. Bolaget ska för detta ändamål och med iakttagande av EU:s statsstödsregler:

1. Utföra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse genom att ta emot alla aktörer som vill starta och landa till rådande kommersiella villkor under publicerade öppethållandetider,
2. Bedriva icke subventionerad, annan ekonomisk verksamhet som har ett naturligt samband med drift av flygplats såsom exempelvis parkering, café- eller restaurangverksamhet,
3. Bedriva icke ekonomisk verksamhet såsom exempelvis flygkontrolltjänst, brand- och räddningstjänst, säkerhetskontroll och skydd för civil luftfart samt tillhandahålla faciliteter som gör det möjligt för polis och tull att genomföra sin verksamhet vid flygplatserna.

**Ändamålet är också att möjliggöra allmännyttiga tjänster vid nyttjande av flygplatserna såsom exempelvis:**

1. Sjuktransporter, ambulansflyg och flyg vid organ donationer,
2. Räddningsinsatser och annan samhällsberedskap för kriser och extraordinära händelser.

Verksamheten ska bedrivas enligt affärsmässiga principer och i förekommande fall, med iakttagande av den kommunala likställighets- och självkostnadsprincipen. Likvideras bolaget ska dess behållna tillgångar fördelas mellan aktieägarna. Fördelningen motsvaras i första hand av tillskjutet kapital och därutöver i förhållande till aktieägarnas inbördes relation av aktieinnehav i bolaget vid tidpunkten för likvidationen.

### 2.2 Olika typer av rörelser

Nedan beskrivs rörelser på Dala Airport dvs start- och landningsavgifter. Prislistan är ”benchmarkad” och är den samma för samtliga aktörer under ordinarie öppettider, oavsett om det är samhällsnyttiga transporter eller om det är charter.

**UTRIKESFLYG**, består mestadels av charterflyg till varmare länder och har legat relativt konstant med små variationer. Ett ”normalår” är det ca 55 st avgångar med VING och TUI till Gran Canaria på vintersäsong, oktober - april och Rhodos, Mallorca och Kreta april - oktober.

**POLIS**, polisen betalar enligt prislista och insatser förekommer sällan men har i och med att man iordningställt en ny självbetjäningssystem för flygbränsle (som kan användas även när flygplatsen är stängd) väsentligt utökade möjligheter att använda flygplatsen vid eftersök och liknande.

**AMBULANSFLYG**, Dala Airport har ca 100 ambulanstransporter per år. Det gör också att Falu lasarett kan ta emot och leverera organ. Intäkterna varierar. Sjuktransporter sker dagtid och till vanlig taxa. När det gäller brådsakande transporter så är det ofta nattetid och betingar en betydligt högre ersättning från operatören.

**MILITÄR**, ingår med egen rubrik i den utsträckning militära flygningar är officiella. Intäkterna varierar mellan åren då försvaret ibland förlägger övningar till flygplatsen. En ökad militär närvaro har märkts under det senaste året.

**GODS**, flyg för enbart godstransporter förekommer inte för närvarande, men har gjort det i perioder då industrin behövt snabba transporter av gods. När Dala Airport hade reguljärtrafik skickas till exempel prover för analys i stort sett dagligen med reguljärflyget.

**BRANDFLYG**, ombesörjs av flygklubbarna och syns därför inte som egen rubrik under rörelser och framgår heller inte som en egen intäktspost.

**FLYGKLUBBAR**, syns under rubriken privatflyg. Flyger mest frekvent under ”icke öppettider” och inräknas då inte som rörelser. Intäkterna är dock blygsamma.

## 2.3 Utveckling flygrörelser

Landningsfrekvens												
2020												
BORLÄNGE												
Linjefart och ej regelbunden trafik				Övrig trafik								
Utrikes				Inrikes	Taxiflyg		Aerial work	Privatflyg	Skolflyg	Militärflyg	Summa total	
	Europa	Övriga	Summa		Utrikes	Inrikes						
Januari	5	0	5	1	0	4	1	30	38	6	85	
Februari	4	0	4	9	1	4	9	60	31	6	124	
Mars	3	0	3	2	0	2	12	54	91	0	164	
April	0	0	0	0	1	2	17	77	54	4	155	
Maj	0	0	0	2	0	2	11	114	138	21	288	
Juni	0	0	0	0	0	2	5	159	107	2	275	
Juli	0	0	0	0	0	2	45	111	269	0	427	
Augusti	0	0	0	1	0	1	16	173	144	0	335	
September	0	0	0	2	1	5	3	114	113	1	239	
Oktober	0	0	0	3	0	8	7	41	66	17	142	
November	0	0	0	2	0	0	4	70	64	5	145	
December	0	0	0	6	1	1	3	20	2	6	39	
Total	12	0	12	28	4	33	133	1 023	1 117	68	2 418	

Bild 1: Landningsfrekvens på Dala Airport år 2020 (Källa: Dala Airport)

Landningsfrekvens											
<b>2019</b>											
<b>BORLÄNGE</b>											
<b>Linjefart och ej regelbunden trafik</b>				<b>Övrig trafik</b>							
Utrikes				Inrikes	Taxiflyg		Aerial work	Privatflyg	Skolflyg	Militärflyg	Summa total
Europa	Övriga	Summa			Utrikes	Inrikes					
Januari	4	0	4	16	2	5	8	48	16	11	110
Februari	5	0	5	15	1	7	12	56	36	5	137
Mars	6	0	6	13	3	4	20	84	12	2	144
April	5	0	5	15	0	4	21	150	48	0	243
Maj	10	0	10	18	1	1	45	145	85	2	307
Juni	3	1	4	16	1	2	44	113	42	2	224
Juli	1	0	1	6	0	1	14	158	31	0	211
Augusti	2	0	2	14	2	4	30	198	133	0	383
September	11	0	11	16	0	4	19	152	196	3	401
Oktober	4	0	4	11	1	4	19	78	100	0	217
November	7	0	7	3	1	0	4	42	21	3	81
December	4	0	4	7	2	2	6	57	16	3	97
Total	62	1	63	150	14	38	242	1 281	736	31	2 555

Bild 2: Landningsfrekvens på Dala Airport år 2019 (Källa: Dala Airport)

Landningsfrekvens											
<b>2018</b>											
<b>BORLÄNGE</b>											
<b>Linjefart och ej regelbunden trafik</b>				<b>Övrig trafik</b>							
Utrikes				Inrikes	Taxiflyg		Aerial Work	Privatflyg	Skolflyg	Militärflyg	Summa totalt
Europa	Övrigt	Summa			Utrikes	Inrikes					
Januari	7	0	7	33	0	3	5	27	2	8	85
Februari	9	0	9	36	0	2	13	34	24	1	119
Mars	8	1	9	80	0	1	15	60	15	1	181
April	9	0	9	72	1	2	11	112	12	5	224
Maj	12	0	12	57	1	8	30	151	48	2	309
Juni	10	0	10	38	4	4	23	127	110	1	317
Juli	7	0	7	3	0	5	25	128	62	0	230
Augusti	10	0	10	35	1	6	39	118	87	8	304
September	10	0	10	51	0	12	18	84	60	6	241
Oktober	9	0	9	51	1	4	4	119	48	1	237
November	6	0	6	26	1	6	5	62	14	5	125
December	4	0	4	12	0	2	8	24	6	5	61
Summa	101	1	102	494	9	55	196	1 046	488	43	2 433

Bild 3: Landningsfrekvens på Dala Airport år 2018 (Källa: Dala Airport)



Landningsfrekvens

2017

BORLÄNGE

Linjefart och ej regelbunden trafik

Linjefart och ej regelbunden trafik				Övrig trafik							
Utrikes				Inrikes	Taxiflyg	Aerial Work	Privatflyg	Skolflyg	Militärflyg	Summa totalt	
	Europa	Övrigt	Summa	Utrikes	Inrikes						
Januari	5	0	5	68	1	5	0	28	14	9	130
Februari	5	0	5	59	0	6	4	52	43	4	173
Mars	7	0	7	63	0	4	26	35	30	4	169
April	6	0	6	76	0	2	26	75	20	4	209
Maj	9	0	9	81	1	4	10	189	109	12	415
Juni	7	0	7	56	2	3	14	71	28	4	185
Juli	2	0	2	16	0	3	21	60	26	1	129
Augusti	8	0	8	55	4	6	19	135	19	4	250
September	12	0	12	59	0	4	19	111	57	12	274
Oktober	10	0	10	69	3	1	24	74	90	3	274
November	5	0	5	68	1	3	2	22	24	1	126
December	5	0	5	34	0	3	10	37	12	1	102
Summa	81	0	81	704	12	44	175	889	472	59	2 436

Bild 4: Landningsfrekvens på Dala Airport år 2017 (Källa: Dala Airport)

Det totala antalet flygrörelser skiljer sig inte anmärkningsvärt över tid. Inrikesflyget minskade med ca 30 % mellan 2017 och 2018. Enligt Dala Airport var detta en följd av att flygbolaget som trafikerade linjerna Göteborg och Malmö, pga. brist på besättningar och flygmaskiner hade svårigheter att levererade de avgångar som angavs i tidtabellen. Förtroendet för linjerna sjönk och resenärerna vågade inte längre boka flyget. Detta resulterade i att man 2018 lade ner flyglinjerna till Malmö och Göteborg.

När antalet flygrörelser för inrikesresor sjönk kan man se att en motsvarande ökning av antal flygrörelser skett avseende skol- och privatflyg. De flesta privatflygare har ett startårskort som innebär att de landar/startar utan avgift. Merparten av de som flyger mycket har ett start- och landningskort via Swedavia (ca 5 500 kr). Dala Airport får ingen förtjänst för dessa såvida inte flygplanet är baserat på Dala Airport, då får de en liten del från Swedavia. Det finns även ett lokalt landningskort som i dagsläget kostar 1 000 kr som enbart gäller för Dala Airport's båda flygplatser.

I övrigt så baseras avgifterna i mångt och mycket på flygplanets maxvikt. Dvs stora tunga flygplan betalar mer samt behöver fler tjänster som tex catering, toatömning osv. Små lätta privatflygplan betalar lite eller inget alls om man har startårskort.

### 3. Kostnader och intäkter för flygplatsdriften

Dala Airport redovisar sina intäkter som momsbelagda (MB) eller momsfria (MF). Konton benämnda med MF som ändelse avser ej mervärdesskattepliktiga intäkter och rör flygbolag med sin huvudsakliga verksamhet utanför Sverige. Övrigt är momsbelagt med 25% och betecknas MB. Detta avsnitt behandlar Dala Airports ekonomi för åren 2017 - 2020. År 2017 - 2019 kan ses som ”normalår” medan 2020 är påverkat av pandemin och ser därmed annorlunda ut.

#### 3.1 Resultatjämförelse år 2017-2020

Nedan följer en summering av de största intäkt- och kostnadsposterna (över 500 tkr) från Dala Airports del i Dala Flygets resultatrapport för åren 2017 - 2020, för fullständig redovisning, se bilaga 1.

	2020	2019	2018	2017
<b>Rörelsens intäkter</b>				
Nettoomsättning				
Start/Landningsavgifter inrikes MB inkl kringtjänster	528 224	603 078	1 958 312	3 149 932
Start/Landningsavgifter utrikes MF inkl kringtjänster	1 140 528	4 021 621	4 587 472	2 644 991
Lokalhyror, p-plats, reklam etc MB	2 379 696	1 901 352	1 755 034	1 542 796
Vidarefakt. Kostn MB 25% <sup>1</sup>	1 029 240	270 536	106 951	177 273
Driftbidraget MF	3 395 000	1 971 000	1 971 000	1 971 000
Ers säkerhetskontrollen – GAS – MB	971 191	1 713 272	1 908 282	2 139 431
Ers. Charging Scheme MB	1 108 134	674 211	671 369	685 767
Övriga intäkter	842 501	644 585	727 024	769 853
<b>Summa rörelsens intäkter</b>	<b>11 394 514</b>	<b>11 799 655</b>	<b>13 682 444</b>	<b>13 081 043</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>				
Summa råvaror och förnödenheter <sup>2</sup>	-1 217 856	-582 897	-641 177	-621 207
Hyreskostnader	-4 189 478	-3 340 056	-3 250 014	-3 300 000
El	-766 248	-1 468 238	-1 648 745	-1 578 602
Reparation och underhåll byggnader	-1 470 095	-699 986	-351 131	-738 434
Avtal teknisk utrustning	-1 565 237	-1 488 013	-1 306 371	-889 503
Kostnader fält <sup>3</sup>	-197 938	-1 033 896	-154 635	-157 638

<sup>1</sup> Ökningen för 2020 beror på ett investeringsprojekt som hör till fastighetsbolaget – Dala Airport AB – där beställningarna, felaktigt, blivit fakturerade till AB Dala-flyget och därför fått vidarefaktureras mellan bolagen för att hamna rätt.

<sup>2</sup> Ökningen för 2020 beror på ett investeringsprojekt som hör till fastighetsbolaget – Dala Airport AB – där beställningarna, felaktigt, blivit fakturerade till AB Dala-flyget och därför fått vidarefaktureras mellan bolagen för att hamna rätt.

<sup>3</sup> År 2019 innehåller en sk. ”omtoppning” av banan, något som behöver göras vart 5:e – vart 8:e år för att hålla kvaliteten på beläggningen i gott skick. Intervallen beror på slitage och väder.

Hyra utrustning & fordon	-538 135	-466 354	-490 137	-488 776
Leasing inventarier	-437 457	-470 472	-320 711	-865 878
Fördelade gemensamma kostnader administration	-513 727	-479 192	-413 440	-444 405
Totalt övriga externa kostnader	-4 702 711	-4 812 904	-4 318 063	-4 203 771
<b>Summa rörelsen och övriga externa kostnader</b>	<b>-15 598 882</b>	<b>-14 842 008</b>	<b>-12 894 423</b>	<b>-13 288 2014</b>
<b>Personalkostnader</b>	<b>-11 869 379</b>	<b>-14 169 503</b>	<b>-15 221 110</b>	<b>-14 468 553</b>
Avskrivning inventarier och bilar	-625 179	-492 163	-458 490	-417 824
Finansiella poster	-20 504	-32 478	-29 302	-11 052
<b>Summa rörelsens kostnader</b>	<b>-28 113 944</b>	<b>-29 536 151</b>	<b>-28 603 326</b>	<b>-28 185 643</b>
<b>Resultat e. finansiella poster</b>	<b>- 16 719 430</b>	<b>-17 736 496</b>	<b>-14 920 882</b>	<b>-15 104 600</b>

I sammanställningen kan man se en påfallande minskning på intäktssidan för inrikesflyg from 2018. År 2017 generade inrikesflyget drygt 3,1 miljoner kronor i start/landningsavgifter inklusive tilläggstjänster. 2019 hade motsvarande intäktspost sjunkit till endast 600 tkr. Under rubriken *2.3 Utveckling flygrörelser*, kan man utläsa att antalet inrikesresor minskade med ca 30 % mellan 2017 och 2018. Enligt Dala Airport var detta en följd av att flygbolaget som trafikerade linjerna Göteborg och Malmö hade stora svårigheter att leverera de avgångar som angavs i tidtabellen. Förtroendet hos resenärerna sjönk och det resulterade i att man 2018 lade ner flyglinjerna till Malmö och Göteborg, vilket är anledningen till den stora intäktsminskningen.

År 2018 ökade antalet charteravgångar och gav en intäktsökning för utrikesflyg inklusive tilläggstjänster på nästan 2 miljoner kronor jämfört med föregående år. 2019 minskade intäkterna för utrikesflyg något för att under pandemiåret 2020 minska markant.

Dala Airport har under åren stegvis ökat sina övriga intäkter främst genom uthyrning av lokaler. En intäktspost som 2017 var 1,5 miljon kronor hade år 2020 ökat till närmare 2,4 miljoner.

Man kan även se att de fasta kostnaderna tycks konstanta trots minskat flygande under 2020. De minskade personalkostnaderna beror på att Dala Airport, pga. pandemin, inte behövt ta in extra personal vid charter eller andra toppar. De har heller inte ersatt föräldraledighet med vikarier och de har skjutit på nyrekryteringar. Utbildning av personalen har heller inte skett i samma utsträckning som före pandemin.

### 3.2 Tjänst av allmänt ekonomiskt intresse

Bilden nedan beskriver Dala Airport SGEI-redovisning för år 2020 dvs ”Tjänst av allmänt ekonomiskt intresse”. Den beskriver intäkter och kostnader fördelat på ”Icke ekonomisk verksamhet”, ”Annan ekonomisk verksamhet” och ”Tjänst av allmänt ekonomiskt intresse”. För komplett SGEI-redovisning se bilaga 2-4. Obs! År 2018 redovisas endast som budget.

<b>DALA AIRPORT</b>	<b>Utfall</b>	<b>Avgår:</b>		<b>Återstår:</b>
<b>Resultaträkning</b> (belopp i tkr)	<b>2020</b>	<b>Icke ekonomisk verksamhet</b>	<b>Annan ekonomisk verksamhet</b>	<b>Tjänst av allmänt ekonomiskt intresse</b>
<b>Intäkter</b>				
Flygintäkter	3 329			3 329
Flygbränsle/provision	109		109	0
Securityintäkter GAS	971	971		0
CNS infraersättning	1108	1 108		0
Hyror/övriga flygplatsintäkter	2 476		2 440	36
<b>Verksamhetsanslag från ägarkommuner</b>	<b>16 719</b>	<b>5 621</b>		<b>11 098</b>
Nettointäkt från annan ekonomisk verksamhet			-551	551
Statligt/regionalt driftbidrag	3 395			3395
<b>Summa</b>	<b>28 108</b>	<b>7 700</b>	<b>1 998</b>	<b>18 410</b>
<b>Kostnader</b>				
Förbrukning och flygbränsle	-172	-21		-151
Fastighets- och lokalkostnader	-8 747	-702	-1 866	-6 180
Marknadsföring	-192			-192
Övriga externa kostnader	-6 482	-2 348		-4 134
Flygtrafiktjänst	-2 369	-2 369		0
Personalkostnader	-9 500	-2 161	-133	-7 206
Avskrivning enligt plan	-625	-98		-527
Räntor	-21			-21
<b>Summa</b>	<b>-28 108</b>	<b>-7 699</b>	<b>-1 999</b>	<b>-18 410</b>
<b>Nettoresultat <sup>4</sup></b>		<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>
Ovanstående innebär att den icke ekonomiska verksamheten har en kostnad uppgående till		<b>-7 699</b>		
Dessa kostnader täcks av GAS-systemet med		<b>971</b>		
och av ersättning enligt Charging Scheme med		<b>1 108</b>		
av Driftbidraget med		<b>0</b>		
Resterande del täcks av ägarnas tillskott till verksamheten		<b>5 621</b>		
<b>Summa Icke ekonomisk verksamhet</b>		<b>1</b>		

<sup>4</sup> Att resultatet inte visar 0 beror på avrundningar som slår fel

Intäkter avseende uthyrda lokaler uppgår till	2 393	
Intäkter avseende parkeringar uppgår till	48	
Intäkter avseende flygbränsle och provisioner uppgår till	109	
Kostnader för ovanstående uppgår sammanlagt till	-1 999	
Vilket innebär att resterande summa minskar behovet av verksamhetsanslag från ägarna	-551	
Resterande del av ägarbidraget nyttjas för att täcka verksamheten enligt SGEI-förordnanden		11 098

### 3.3 Finansiering

År 2020 var verksamhetsanslaget 16,7 miljoner fördelade på flygplatsens fyra ägare Borlänge (38,2 %), Falun (20,8 %), Region Dalarna (40,8 %) och övriga (0,2%). Av de 16,7 miljonerna var 11,1 miljoner ”tjänst av allmänt ekonomiskt intresse” och 5,6 miljoner var ägartillskott för ”icke ekonomisk verksamhet”.

Med ”Icke ekonomisk verksamhet” menas sådant som inte kan konkurrensutsättas och som Dala Airport är skyldiga att ha för att bedriva en flygplats tex flygledartorn, navigeringsutrustning, tull, brand- och räddningstjänst, skydd för civilflygfart och säkerhetskontrollen.

GAS (Gemensamma Avgiftssystemet för Säkerhetskontroll) -systemet är ersättning för de kostnader Dala Airport har för att utföra säkerhetskontroll av passagerare och bagage. Charging Scheme är ersättning Dala Airport får av överflygande trafik som använder flygplatsens navigationsutrustning.

År 2020 uppgick kostnaden för den ”Icke ekonomiska verksamheten” till 7,7 miljoner. Av dessa kostnader täcks 971 tkr av GAS-systemet och 1,1 miljoner av Charging Scheme. Resterande täcks av ägartillskott på 5,6 miljoner.

AB Dala-flyget lämnar årligen in en budget till ägarna som ligger till grund för *utbetalning av tillskott*. Bolaget redovisar sedan årligen sina kostnader och intäkter till ägarna för ställningstagande om bolaget utfört den verksamhet som ägarna förordnat, något som kallas SGEI-verksamhet, ”Tjänst av allmänt ekonomiskt intresse” (Services of General Economic Interest). Ägarna har förordnat flygplatsen att utföra verksamheten och Borlänge kommun ska åt samtligas ägares vägnar kontrollera att bolaget ej överkompenserats.

#### 3.3.1 Ägarbidrag åren 2017 - 2020

År 2018 redovisades SGEI dvs ”Tjänst av allmänt ekonomiskt intresse” endast som en budget. Tabellen nedan visar verksamhetsanslag från ägarna för ”Icke ekonomisk verksamhet” och ägartillskott för ”Tjänst av allmänt ekonomiskt intresse” som är förordnat flygplatsen. Verksamhetsanslaget från ägarna har under de senaste fyra åren varierat från 15,1 miljoner till 17,7 miljoner, enligt tabellen på kommande sida.

<b>DALA AIRPORT</b>			<b>Budget</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Icke ekonomisk verksamhet	5 621	5 952	6 173	6 157
Ägartillskott för Tjänst av allmänt ekonomiskt intresse	11 098	11 786	9 392	8 986
<b>Verksamhetsanslag från ägarkommuner</b>	<b>16 719</b>	<b>17 738</b>	<b>15 565</b>	<b>15 143</b>

### 3.3.2 Statligt/regionalt bidrag

Dala Airport får årligen ett driftbidrag från staten som hanteras via länsplanen och Region Dalarna. Det är för Dala Airports del 1 971 tkr per år, en summa som kvarstår från det tidigare direkta statliga stödet men som numera står Region Dalarna fritt att ändra. Under pandemiåret 2020 fick Dala Airport ytterligare ett driftbidrag på 1 424 tkr av Trafikverket för att fungera som tillfällig beredskapsflygplats. Statligt/regionalt stöd 2020 uppgick till totalt 3,4 miljoner. Dala Airport är också en alternativ landningsplats till Arlanda vid tex bombhot eller extremväder. Övriga alternativ är Örebro och Skavsta.

### 3.4 Beredskap och säkerhetskrav driver också på kostnaderna

Sveriges kommuner och regioner (SKR) skriver i rapporten *Regionala flygplatser, En översikt av utmaningar och nyttor, 210119* att de regionala flygplatserna har stor betydelse för Sveriges civila och militära beredskap. Räddningstjänst och ambulans- och sjuktransporter är viktiga för regionernas invånare. Men även staten har ett stort intresse av att flygplatser runt om i landet har beredskap. Många flygplatser används till exempel av Migrationsverket, polisen, MSB och försvaret. Staten betalar ingen ersättning för detta förutom landningsavgifter.

Även internationell lagstiftning ökar kostnaderna. Ett exempel är ny lagstiftning från EASA som ersätter Transportstyrelsens tidigare krav och administrativa rutiner för flygplatser. Lagarna ställer större och fördröjande krav bland annat kring utbildning och krav på brandbilar. Annan säkerhetslagstiftning som har skärpts rör skydd mot spioneri, sabotage och terrorism, informationssäkerhet samt personalsäkerhet. Här finns också högre krav på bevakning av yttre gränser, vilket medfört kraftigt ökade kostnader för flygplatser, utan ersättning via GAS-systemet (gemensamt ersättningssystem för säkerhetskostnader).

Alla dessa åtgärder innebär högre kostnader, och det finns inget annat alternativ än att följa lagstiftningen.

## **4. Kan drift och underhåll av flygplatsen ske på ett billigare sätt, med bibehållen kvalitet?**

### **4.1 Möjlighet att öka intäkterna**

Flygplatsens möjligheter att öka intäkterna ligger främst i att öka antalet flygrörelser och öka försäljningen av tilläggstjänster som tex catering, tömning toaletter, städning och tankning samt öka uthyrningen av befintliga oanvända lokaler. Detta kan ske genom marknadsföring av flygplatsen till olika målgrupper. Chartertrafiken är en bra affär som ger en bra avkastning och minskar behovet av ägartillskott.

Dala Airports prislista är avstämd mot marknaden och ligger i linje med branschpraxis. Det finns en tydlig branschsmärtgräns för både tilläggstjänster och start- och landningstjänster. Möjligheten att öka intäkterna ligger därför främst i att öka antalet flygrörelser, inte genom att höja priset.

Övriga intäkter avser bland annat hyror och parkeringsintäkter för bilar. Hyresintäkterna kommer från uthyrning av de lokaler som AB Dalaflugget inte disponerar för eget bruk och dessa intäkter har ökat väsentligt under 2020. Runt flygplatsen finns stora markytor som i dag inte används. Dessa skulle till exempel kunna lämpa sig för solenergidrift (solfångare), när tekniken utvecklats så det inte är flygsäkerhetspåverkande.

En annan möjlighet är att öka antalet ägare, för att fördela behovet av verksamhetsanslag på flera kommuner. Kommunerna runt flygplatsen ser så klart fördelen med en fungerande flygplats men få vill betala. Samordningen för att öka antalet ägarkommuner borde gå via region Dalarna.

### **4.2 Möjlighet att reducera kostnader**

En flygplats verksamhet är mycket regelverksstyrd, vilket väsentligt påverkar hur man kan reducera kostnaderna. Dala Airports enskilt största kostnadspost är personalkostnaderna. Dala Airport har i dag den minimumbemanning som krävs för att driva en flygplats. Personalen har flera roller som exempelvis incheckningspersonal, säkerhetskontrollanter, ramppersonal och samtidigt som flygplatsbrandmän också är snö- och fältröjare. Vid charteravgångar och andra toppar tar man in extra personal som jobbar på timme. I punkt 2.1 *Resultatrapporter 2017 - 2020*, kan utläsas att de fasta kostnaderna tycks konstanta trots minskat flygande under 2020. De minskade personalkostnaderna beror på att man pga. pandemin inte behövt ta in extra personal vid charter eller andra toppar. Man har heller inte ersatt föräldradedighet med vikarier och de har skjutit på nyrekryteringar. Utbildning av personalen har heller inte skett i samma utsträckning som innan pandemin.

Dala Airport är kostnadsmedvetna och reparationer såväl av byggnader som av material görs i möjligaste mån av egen personal. Begagnad utrustning som tex flygplatsbrandbil, trappor etc. köps mestadels från Swedavias flygplatser till en bråkdel av nypriset.

Dalaflugget AB är en gemensam driftorganisation som betjänar både Mora och Borlänge flygplats. Vilket är fördelaktigt ekonomiskt och personal kan ta stöd av varandra.

Dala Airport har upphandlat extern flygledning (ACR) vilket är det normala förhållandet vid små flygplatser. Det krävs en stor organisation för att få sköta flygledningen och det vore betydligt dyrare att göra det i egen regi.

### 4.3 Kostnad att avveckla en flygplats

Att avveckla en flygplats är kostsamt. Om avveckling ses som ett alternativ, behöver frågan utredas vidare. Varje plats är specifik och har sina unika förutsättningar som inte är möjliga att jämföra. Kostnaden tordes också påverkas av platsens framtida syfte. Fler aspekter än kostnaden bör vägas in så som den totala samhällsekonomiska effekten, den dynamiska effekten för regionen och näringslivet, liksom direkt och indirekt sysselsättning.

Nedan exemplifierar vi kostnader i samband med andra flygplatser som avvecklats eller utretts för avveckling:

- 2009 gjordes en utredning för att avveckla Storumans flygplats. Enligt rapporten skulle det kosta tre miljoner att säga upp personalen. Det fanns avskrivningskostnader på nära 15 miljoner och om kommunen skulle återställa området helt, dvs riva byggnader, landningsbana och ta hand om miljöfarligt avfall, skulle en avveckling totalt kosta ca 47 miljoner. Storumans flygplats stängdes 2010 men står kvar, nytt användningsområde diskuteras fortfarande.
- Gävle/Rörsbergs flygplats avvecklades 2016. Det kostade då 150 miljoner att forsla bort asfalten och sanera marken.
- Det finns en utredning kring en eventuell avveckling av Norrköping/Kungsängen. I en intervju med personal på Dala Airport framkom att kostnaden beräknades till ca 250 miljoner.
- Lund – Hasslanda flygplats lades ner 2009 och det etablerades ett industriområde på befintlig mark. Här redovisas inga siffror men troligen var kostnaderna lägre än vid en total återställning av marken.

Som framgår av ovanstående är informationen spretig och den beräknade avvecklingskostnaden tros innehålla olika delar vid de olika analyserna. Det är därför svårt att få verifierade och jämförbara siffror. Vi kan dock konstatera att en avveckling är kostsam och bör sättas i relation till ägarnas årliga verksamhetsanslag.

### 4.4 Kostnad att återstarta en flygplats

Att återstarta en flygplats som legat nere ett antal år kräver utbildning av ny personal, igångsättande och/eller anskaffning av instrumentering, banljus, utrustning, nya tillstånd, certifikat med mera. Det krävs troligen också omfattande åtgärder på start- och landningsbanan beroende på hur länge flygplatsen varit ur bruk. Det handlar om åtskilliga miljoner. För att få en generell uppfattning hur mycket det rör sig om har vi jämfört med kostnaderna för etableringen av Sälen – Trysil flygplats.



Den budgeterade kostnaden för Sälén – Trysil flygplats beräknades till 680 miljoner:

- Terminal – 110 miljoner kronor.
- Rullbana, taxibanan och uppställningsyta – 352 miljoner kronor.
- Kraftförsörjning, VA, myndighetsavgifter mm – 85 miljoner.
- Fordon och maskiner för marktjänst infrastrukturen – 60 miljoner.
- Inflygningsljus, ILS mm – 46 miljoner.
- Hangar, garage samt förråd – 27 miljoner.

Utöver detta tillkom kostnader för tillfällig infartsväg och en ny sträckning för väg 1053. Kostnaden för köpcentret är inte heller medräknat. Enligt Expressen/TT beräknades hela projektet landa på runt 750 miljoner kronor, varav 250 miljoner kronor finansierats av statligt stöd. Oavsett den slutliga summan så handlar det om många miljoner kronor att återetablera en flygplats även om det inte är helt jämförbart med att starta en ny flygplats.

## 4.5 Ojämnt flygplatssystem - lägger stort ekonomiskt ansvar på kommuner och regioner

Flera av intervjupersonerna och rapporterna framhåller att Sverige har ett ojämnt flygplatssystem. Swedavias tio statliga flygplatser har höga intäkter och stora överskott medan kommuner och regioner betalar för driften av de flygplatser som förser de statliga med passagerare. År 2017 visade de statliga flygplatserna ett överskott på 575 miljoner kronor, medan de icke statliga visade ett underskott på 460 miljoner kronor. Systemet som helhet gick därmed plus med 118 miljoner kronor.<sup>5</sup> I genomsnitt har vinsten för de statliga flygplatserna varierat mellan 500 mkr-1.5 mdkr per år, med ett snitt på strax under 1 mdkr/år.

Detta upplevs som orättvist. Flera anser att all flygtrafik borde ingå i den övergripande nationella infrastrukturen då Swedavia har marginalerna att täcka upp för de regionala förlusterna. Dessutom sker mycket av transfertrafiken från de mindre flygplatserna till Arlanda. Detta beskrivs mer ingående i delrapport 3 - *Regionala och nationella förutsättningar för flygtrafiken*.

## 4.6 Vikten av ett beslut om flygplatsens framtid

En flygutredning har ett stort signalvärde och skapar oro hos berörda. Under utredningens gång har vi förstått att man befärar att utredning betyder nedläggning. Till följd av utredningen har därför investeringar och en potentiell hyresintäkt på ca en miljon kronor lagts på is. Det är viktigt att leveransen inte drar ut på tiden då det skapar osäkerhet bland intressenterna om politiska beslut dröjer.

---

<sup>5</sup> Svenska regionala flygplatser, 2018 (Swedavia, 2018)

## 5. Slutsats

Vi befinner oss i en pandemi som vänt upp och ner på hela flygbranschen och vi står inför en teknikomställning med miljövänligare och billigare flyg. Det är därför svårt att utreda alla parametrar under rådande omständigheter. En djupare beskrivning av detta återges i delrapport 2; *Ny teknik och nya drivmedel* och delrapport 3; *Regionala och nationella förutsättningar för flygtrafiken*.

Flygplatsens möjligheter att öka intäkterna ligger främst i att öka antalet flygrörelser och att öka försäljningen av tilläggstjänster som tex catering, tömma toaletter, städning och tankning samt öka uthyrningen av befintliga lokaler. Chartertrafiken är en bra affär som ger en bra avkastning och minskar behovet av ägartillskott.

En flygplats verksamhet är mycket regelverksstyrd, vilket i allt väsentligt påverkar hur man kan reducera kostnaderna. Dala Airports enskilt största kostnadspost är personalkostnaderna. Dala Airport har i dag den minimumbemanning som krävs för att bedriva en flygplats.

Oavsett flygvolymer så kvarstår de stora fasta kostnaderna för lokaler och personal, därför behöver flygplatsen vara öppen och tillgänglig för all verksamhet som är möjlig. Att bara bedriva begränsad trafik som tex enbart samhällsnyttiga transporter är därför ingen bra ekonomisk lösning.

Att återstarta en flygplats som legat nere ett antal år kräver utbildning av ny personal, igångsättande och/eller anskaffning av all instrumentering, banljus, utrustning, nya tillstånd och certifikat m.m. Troligen också omfattande åtgärder på start- och landningsbanan. Det handlar många miljoner.

Att avveckla en flygplats är också kostsamt. Om det ses som ett alternativ bör saken utredas närmare. Fler aspekter bör vägas in så som den totala samhällsekonomiskeffekt, den dynamiska effekten för regionen och näringslivet, direkt och indirekt sysselsättning.

Det råder ett ojämnt flygplatssystem i Sverige. Swedavias tio statliga flygplatser har höga intäkter och stora överskott medan kommuner och regioner betalar för flygplatser som förser dem med passagerare. År 2017 visade de statliga flygplatserna ett överskott på 575 miljoner kronor, medan de icke statliga visade ett underskott på 460 miljoner kronor. Systemet som helhet gick därmed plus med 118 miljoner kronor.<sup>6</sup> I genomsnitt har vinsten för de statliga flygplatserna varierat mellan 500 mkr-1.5 mdkr per år, med ett snitt på strax under 1 mdkr/år. Swedia via har därmed marginalerna att täcka upp för de regionala förlusterna. Alla flygplatser som erbjuder en samhällsviktig funktion borde därför ingå i den övergripande nationella infrastrukturen

En flygutredning har ett stort signalvärde och skapar oro hos berörda. Under utredningens gång har vi förstått att man befärar att utredning betyder nedläggning. Investeringar och hyresintäkter riskerar att utebli. Det är därför viktigt att det blir en bra utredning och att leveransen inte drar ut på tiden i onödan då de skapar osäkerhet bland samtliga intressenter.

---

<sup>6</sup> Svenska regionala flygplatser, 2018 (Swedavia, 2018)

## 6. Referenser

### Dialoger:

- Möten med Dala-flygets och Dala Airports personal
- Peter Larsson, VD Svenska Regionala Flygplatser
- Input från intervjuer och dialoger som gjorts inom ramen för övriga delleveranser.

### Rapporter och webbplatser:

- Svenska regionala flygplatser
- Vingar för skattepengarna, Timbro
- Rapporten Regionala flygplatser, En översikt av utmaningar och nyttor, 210119 Sveriges kommuner och regioner (SKR)
- Hemställan om fortsatt stöd till Svenska regionala flygplatser med anledning av covid-19 till Infrastrukturminister Tomas Eneroth, Svenska Regionala Flygplatser AB (SRF), 200915
- Samhällseffekter av flygverksamhet i Västernorrland, Region Västernorrlands utredning, 210325
- Transportstyrelsens rörelsestatistik från alla svenska flygplatser - statliga, kommunala och privata.
- TT
- Svenska regionala flygplatser
- Sveriges radio
- Expressen
- Norrköping.se
- Svt
- Gelfle Dagblad
- Dalarnas tidningar
- Tursimnytt
- Storumansflygplats.se
- Svenska regionala flygplatser
- Sveriges radio
- Wikipedia
- Flygkartan
- Google