

SAMHÄLLSEFFEKTER AV FLYGVERKSAMHETER VID JÄMTLAND- HÄRJEDALENS FLYGPLATSER



wsp

INNEHÅLL

INLEDNING OCH SAMMANFATTNING	4
HUR PÅVERKAS NÄRINGSLIVET AV FLYGTILLGÄNGLIGHETEN?	6
HUR HAR VI RÄKNAT?	7
TVÅ ALTERNATIVA FRAMTIDSSCENARIER	7
BERÄKNING AV TILLGÄNGLIGHET TILL FLYGKAPACITET	9
KOMPLEXA EFFEKTSAMBAND KRÄVER EN BRED METODANSATS	10
METOD FÖR BEDÖMNING AV KLIMATEFFEKTER	11
RESULTAT	12
REGIONALEKONOMISKA EFFEKTER	12
AVSLUTANDE REFLEKTIONER	15
APPENDIX. KOMMUNVIS FÖRDELNING AV BERÄKNADE EFFEKTER	17
BEFOLKNING	17
SYSSELSÄTTNING	17
PRODUKTIVITETSEFFEKT	18
BRP-EFFEKT	18
KÄLLFÖRTECKNING	19

INLEDNING OCH SAMMANFATTNING

Jämtland-Härjedalens regionala samverkansråd beslutade under år 2023 om prioriteringar inom målområdet infrastruktur, där tillgängligheten till länet via långväga transportmöjligheter är prioriterade i alla transportslag.

Flyget har en särställning vad gäller möjligheten att erbjuda rimliga restider för långväga resor till och från regionen, och är därmed av största vikt för näringslivets konkurrenskraft, regionens samlade tillväxt och regionala utveckling.

En av Jämtland-Härjedalens två flygplatser, Härjedalen Airport, ägs och drivs i kommunal regi medan den andra, Åre-Östersund Airport, ägs och drivs i statlig regi. Via Härjedalen Sveg Airport trafikeras Stockholm med två av Trafikverket upphandlade turer per vardag och en på söndagar. Åre-Östersund Airport erbjuder kommersiell trafik mot Stockholm-Arlanda kommersiellt samt upphandlad rikstrafik mot Umeå. Därutöver trafikeras Åre-Östersund av chartertrafik till olika turistdestinationer.

Att kunna ta ställning till flygtillgänglighetens betydelse blir allt viktigare, inte minst då flyget, och främst inrikesflyget, sedan ett antal år dras med betydande problem. Detta får konsekvenser för lönsamheten och villkoren vid den landbaserade infrastrukturen som är en förutsättning för trafiken och tillgängligheten. För den framtida planeringen går det därför inte att utesluta att förutsättningar att bedriva kommersiell inrikes flygtrafik på sikt kommer att saknas i stora delar av landet. Efterfrågan är låg och utbudet på flygtillgänglighet minskar stadigt. Därmed kommer verksamheten vid de mindre svenska regionala flygplatserna utmanas under överskådlig tid.

Ändamålsenliga kunskapsunderlag kring flygets betydelse för samhällsutvecklingen är således viktigare än någonsin, i synnerhet som flyget har en särskild förmåga att överbrygga två utmaningar avseende långväga tillgänglighet; långa avstånd och brister i alternativa färd sätt. Båda dessa utmaningar är särskilt uttalade i Jämtland-Härjedalen och därmed ges flyget här en särskild betydelse för regionens långsiktiga tillväxt och konkurrenskraft. I synnerhet har flyget betydelse som snabb koppling mellan Jämtland-Härjedalen och huvudstadsregions funktioner – både för de relationer som har sin start- och målpunkt där, men också för vidare internationell tillgänglighet.

WSP har i andra analys- och rapportsammanhang¹ konstaterat att Stockholm-Arlanda under flera år tappat mark, inte minst jämfört med de övriga huvudstadsalternativen. I detta sammanhang har WSP konstaterat att det i allmänhet är de norra delarna av Sverige som drabbas av de största negativa konsekvenserna för tillgängligheten och att den region som drabbats hårdast av Arlandas relativt sämre utveckling är just Jämtland-Härjedalen. Oaktat den regionala fördelningen av negativa samhällsekonomiska effekter har huvudstaden och landets regioner ett ömsesidigt beroende och intresse av att tillgängligheten inte utgör ett hinder för tillväxt och utveckling.

¹ Se t ex WSP (2024), "Stockholm-Arlandas betydelse för tillväxt och konkurrenskraft i hela landet", rapport författad på uppdrag av Transportföretagen.

Detta är i korthet bakgrunden till att WSP fått i uppdrag av Region Jämtland-Härjedalen att bedöma de regionala samhällseffekterna – för tillväxten och klimatet – av verksamheten vid regionens två flygplatser.

Resultatet från denna analys kan sammanfattas enligt följande:

- Regionens bägge flygplatser bedöms ha gett länet omkring 3700 fler invånare och 2800 fler sysselsatta, en procentuell effekt på 2,8 respektive 3,8 procent.
- Flygplatsernas samlade regionalekonomiska betydelse, i termer av effekten på bruttoregionprodukten (BRP), beräknas år 2026 vara cirka 2,9 miljarder kr eller 4,8 procent.
- Flygplatsernas klimatavtryck beräknas i monetära termer uppgå till cirka 30 miljoner kr år 2026, det vill säga en mycket blygsam effekt i förhållande till flygplatsernas regionalekonomiska betydelse.
- Flygplatserna genuina (nationella) samhällsekonomiska nettovärde bedöms, beräknad enbart utifrån produktivitetseffekten och klimatavtrycket samt uttryckt som ett nuvärde över perioden 2026–2050, bedöms uppgå till drygt 12 miljarder kr.

HUR PÅVERKAS NÄRINGSLIVET AV FLYGTILLGÄNGLIGHETEN?

Den regionala och lokala arenan har en viktig roll som nav för den ekonomiska utvecklingen. Detta kontextualiserades i ett begrepp myntat av ekonomen och nobelpristagaren Paul Krugman för drygt 30 år sedan, "Den nya ekonomiska geografin". Begreppet beskriver det moderna samhället som präglas av snabba teknologiska landvinningar, mer kostnadseffektiva sätt att transportera människor och gods samt innovativa kommunikationslösningar som reducerar geografiska barriärer. Tillsammans skapar det förutsättningar för att sprida enskilda människors och företags konkurrenskraft bortom det lokala och har skapat en gränslös konkurrens.

I denna tankeram spelar flyget, i synnerhet för i relativ mening perifert lokaliserat näringsliv, en avgörande roll. Olika förutsättningar kan medföra snabba förändringar i näringslivets beteende och val av lokalisering. Dagens näringslivsutveckling påverkas av både tillgång till platsbundna produktionsfaktorer och mer flyktiga faktorer såsom humankapital, kunskapsöverföring och andra immateriella produktionsfaktorer. I synnerhet har utvecklingen i Norra Sverige belyst hur råvaror, klimat och t.ex. elförsörjning fått ny relevans i och med omställningen till en mer klimatsmart ekonomi och mer cirkulär konsumtion – alltså egenskaper som följer med platsen. Samtidigt behöver dessa förutsättningar kompletteras av höga nivåer av kunskap och kommunikation för kunskapsutbyte. Både industri- och tjänstenäringslivet har numera globala nätverk av kunder, leverantörer och partners och kan sägas vara betydligt mer kontaktintensiva än tidigare.

Empirisk forskning har pekat på betydelsen av den långväga, interregionala, tillgängligheten – oavsett om den tillskapas genom bil, flyg eller tågresa – som en nyckelingrediens för tillväxt och välbefinnande, genom att fungera som ett medium för överföring av geografiskt trögrörlig kunskap mellan storstadsregionerna, den globala ekonomins idéfabriker².

I mer indirekt mening är hög tillgänglighet också en attraktionsfaktor för den typ av arbetskraft som moderna företag behöver för sin konkurrenskraft och utveckling. Därmed är möjligheten att attrahera humankapital är en vital framgångsfaktor för näringslivet och en regional ekonomi.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att både empiri och teori talar för att hög interregional tillgänglighet tenderar att leda till ökad omvandling, förnyelse och effektivitet i det regionala näringslivet. Förändringar i interregional tillgänglighet är förknippat med produktivitetsnivå och sysselsättning – särskilt i de kunskapsintensiva delarna av näringslivet och särskilt i tjänstesektorn.

² Bowen 2002 samt Kasarda och Lindsay 2011.

HUR HAR VI RÄKNAT?

Föreliggande rapport syftar till att så långt möjligt belysa flygets samhällseffekter för tillväxten och klimatet i Jämtland-Härjedalen. I det följande redovisas det grundläggande tillvägagångssättet för analysen och några av de metodmässiga utmaningar som WSP haft att hantera.

TVÅ ALTERNATIVA FRAMTIDSSCENARIER

På ett övergripande plan speglas flygplatsernas betydelse genom att jämföra det samhällsekonomiska utfallet fram till år 2050 i två alternativa framtidsscenarier – å ena sidan ett jämförelsescenario där "ingenting förändras" och andra sidan ett utredningsscenario där flygplatserna helt avvecklas redan år 2026. Skillnaden mellan utredningsscenariot och jämförelsescenariot i termer av sysselsättning, produktion och klimateffekter ger därmed en bild av flygplatsernas samlade samhällsekonomiska värde.

Eftersom det i uppdraget ligger att bedöma de två flygplatsernas betydelse såväl var för sig som tillsammans har vi behövt utgå från tre olika utredningsscenarier:

- Utredningsscenario 1: Åre-Östersund Airport avvecklas i sin helhet från och med år 2026.
- Utredningsscenario 2: Härjedalen Airport avvecklas i sin helhet från och med år 2026.
- Utredningsscenario 3: Både Åre-Östersund Airport och Härjedalen Airport avvecklas i sin helhet från och med år 2026.

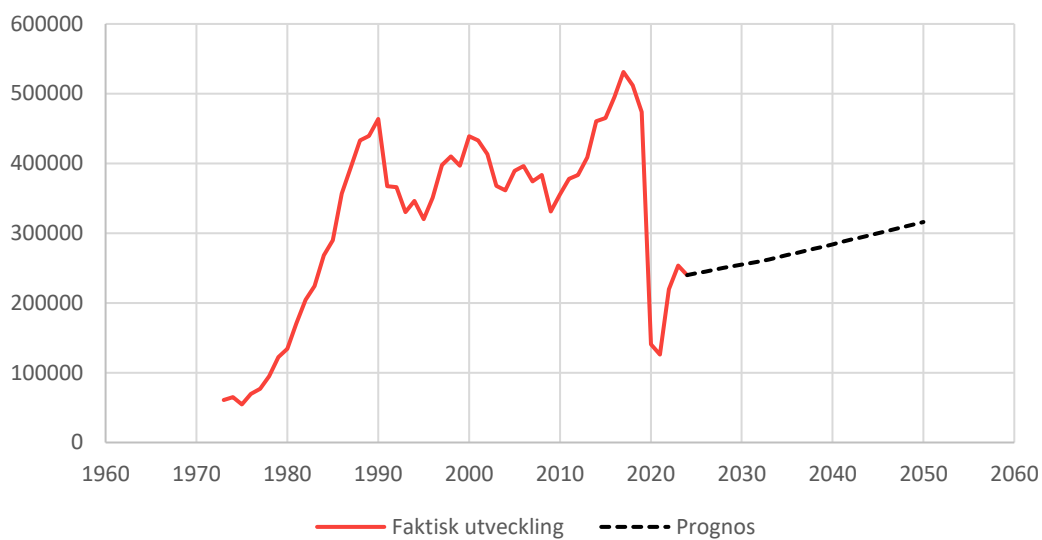
Effekterna av de tre utredningsscenarierna beräknas alltså i relation till ett jämförelsescenario som bygger på "business as usual", det vill säga där trafiken på regionens båda flygplatser utvecklas enligt nu aktuella prognoser.

En utmaning härvidlag är att de prognoser över flygtrafikens tillväxt som gjorts efter pandemin inte är nedbrutna på flygplatsnivå utan redovisas i bästa fall för olika kategorier av flygplatser. För att skapa en prognos som är mer träffsäker för de enskilda flygplatserna i Jämtland-Härjedalen utgår därför jämförelsealternativet från en framskrivning av trafiken enligt en av WSP självständigt utvecklad metod.

Denna framskrivning baseras på det historiskt observerade sambandet mellan trafikutvecklingen och ekonomins tillväxt i flygplatsens upptagningsområde. Med denna prognosmetod förväntas trafiken vid Åre-Östersund Airport växa med 1,1 procent per år, från dagens 240 000 till 316 000 passagerare år 2050 (figur 1). Härjedalen Airport hade år 2024 knappt 5 600 passagerare och bedöms under det kommande kvartssekleet addera cirka 500 årliga passagerare, för att vid slutet av prognosperioden betjäna 6 050 passagerare. Det motsvarar en årlig tillväxt på 0,3 procent (figur 2).

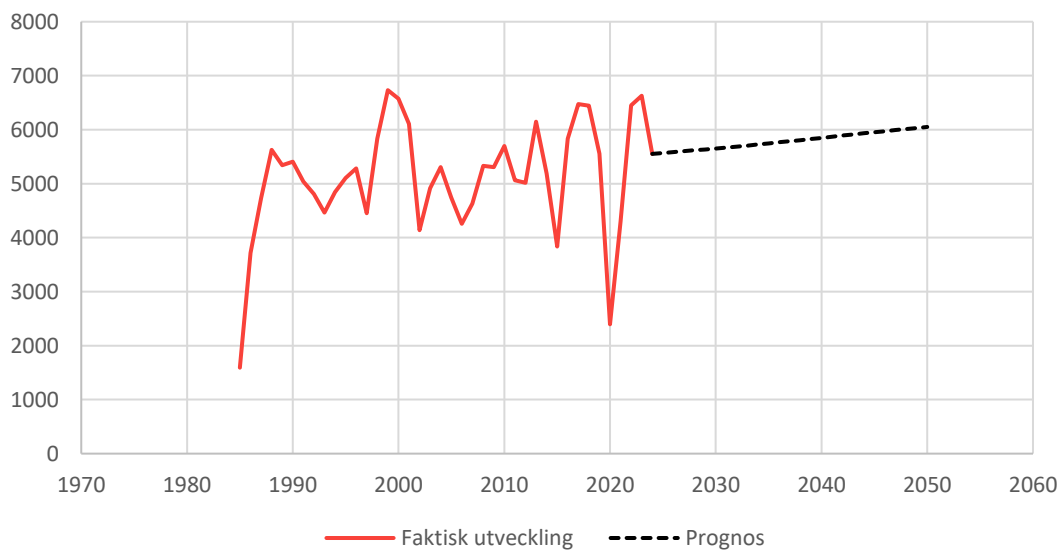
Det bör noteras att prognosen för såväl Åre-Östersund Airport som Härjedalen Airport bygger på antagandet att flygets återhämtningsfas efter pandemin, med mycket höga trafiktillväxttal under år 2022 och 2023, nu är avslutad och att utvecklingen framgent återgår till att utvecklas enligt de grundläggande samband man kan observera historiskt. Det kvarvarande skillnaden mellan aktuell trafikvolym och de passagerarsiffror som kunde noteras under de sista åren innan pandemin, i fallet Åre-Östersund Airport ett tapp på närmare 300 000 passagerare mellan 2017 och 2024, har därmed antagits vara strukturellt betingad, en permanent effekt som sannolikt är framdriven av ökad klimatmedvetenhet i kombination med ett omfattande genomslag för digitala mötesformer.

Figur 1. Totalt antal passagerare på Åre-Östersund Airport 1973–2024 samt prognos 2025–2050



Källa: SCB, Trafikanalys samt egna beräkningar

Figur 2. Totalt antal passagerare på Härjedalen Airport 1985–2024 samt prognos 2025–2050.



Källa: SCB, Trafikanalys samt egna beräkningar

BERÄKNING AV TILLGÄNGLIGHET TILL FLYGKAPACITET

Skillnaden i termer av flygtrafikutbud mellan jämförelsescenariot och respektive utredningsscenario utgör input till bedömningen av de bägge flygplatsernas regionalekonomiska betydelse.

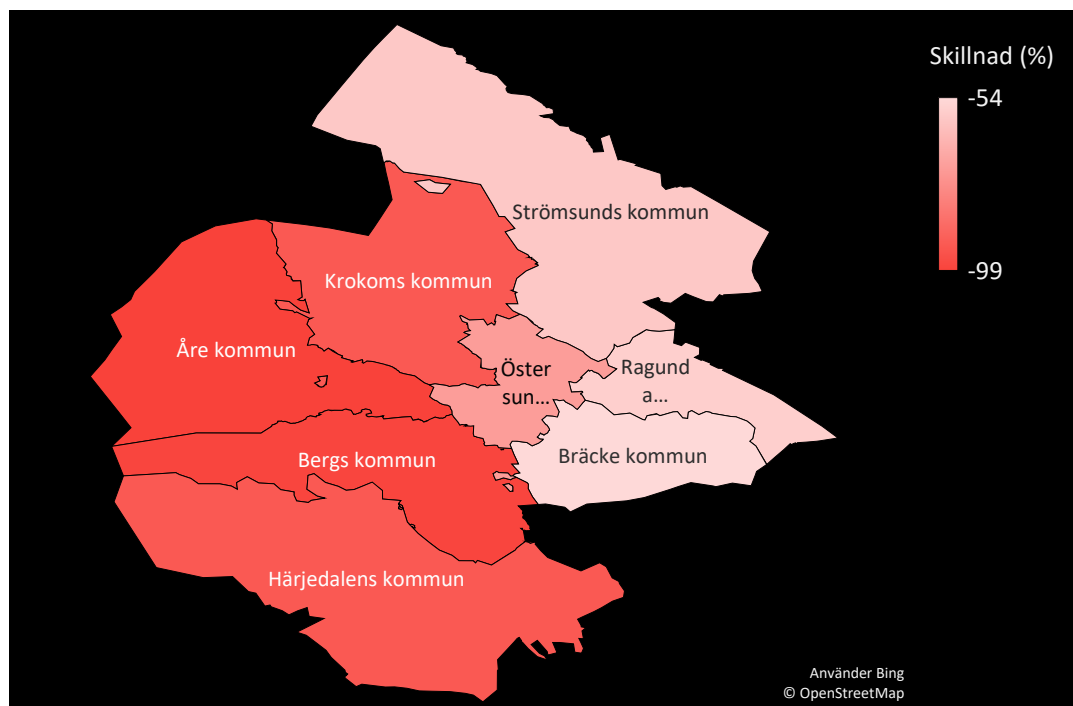
Som ett analytiskt mellanled har vi dock först omvandlat denna skillnad i trafikutbud till ett mer rättvisande men och också mer abstrakt mått som beskriver hur de olika scenarierna – för Sveriges samtliga 290 kommuner – skiljer sig åt med avseende på tillgänglighet till flygkapacitet.

Detta mått har konstruerats genom att vikta ned (diskontera) flygutbudet i en viss punkt i geografien med avseende på den uppoffring, såväl i tid som pengar, som det innebär att ta sig till den aktuella flygplatsen. En flygplats som ligger i omedelbar anslutning till en viss kommun kommer alltså att ge ett större bidrag till kommunens samlade tillgänglighet till flygkapacitet än en identisk flygplats som ligger längre bort.

I figur 3 nedan illustreras skillnaden i tillgänglighet till flygkapacitet år 2026 mellan utredningsscenario 3, det vill säga det scenario som speglar en nedläggning av bägge flygplatserna, och jämförelsescenariot.

Som framgår av figuren så bedöms en nedläggning av regionens bägge flygplatser få mycket genomgripande effekter på tillgängligheten till flygkapacitet, med negativa förändringar på närmare 100 procent i länets västligaste delar. Konsekvenserna är något mindre för kommunerna i länets östra och norra delar, men även i dessa fall handlar det genomgående om mer än en halverad tillgänglighet.

Figur 3. Beräknad förändring i tillgänglighet till flygkapacitet år 2026 om både Åre-Östersund Airport och Härjedalen Airport läggs ned.



KOMPLEXA EFFEKTSAMBAND KRÄVER EN BRED METODANSATS

Att beräkna en flygplats samhällsekonomiska betydelse är alltså baserat på en rad antaganden om den framtida utvecklingen – vilket i sig är en utmaning. En ytterligare komplexitet är det som i dessa sammanhang brukar benämnas den "dubbelriktade kausaliteten". Det finns en samvariation mellan flygutbud och ekonomisk utveckling, men i vilken utsträckning är det den ekonomiska utvecklingen som påverkar flyget och i vilken utsträckning är det vice versa?

En tredje utmaning är att platsen och karaktären på omgivande samhälle sannolikt har mycket stor betydelse för styrkan i sambandet mellan flygutbud och ekonomisk tillväxt. Näringslivets karaktär, regionens geografi, avstånd och tillgång till andra färdmedel påverkar sambandet. I detta sammanhang är det problematiskt att forskningen kring flygets betydelse för den långsiktiga regionalekonomiska tillväxten är så starkt dominerad av studier på amerikanska data, medan forskning som utgår från en europeisk ekonomisk kontext är mer sällsynt.

Den osäkerhet som kan hänföras till den dubbelriktade kausaliteten och effekternas kontextberoende gör det mycket vanskligt att spegla betydelsen av regionens bägge flygplatser med ledning av resultatet från en enskild studie. För att öka robustheten i beräkningarna har WSP därför valt en bred metodansats, där analysen vilar på de genomsnittliga samband som erhålls från tre av varandra oberoende modeller/metoder:

För det första baserar vi analysen på resultatet från en så kallad metaanalys, det vill säga en systematisk genomgång av den befintliga forskningen på relationen mellan flygförbindelser och regionalekonomisk utveckling.³

För det andra tillämpar vi de effektsamband som tagits fram inom ramen för utvecklingen av den så kallade Samlokmodellen⁴, där det på grundval av data över svenska kommuner genomförts analyser av hur tillgängligheten till flygkapacitet långsiktigt påverkar befolkning, sysselsättning och produktivitet, "WSP Modell 1".⁵

För det tredje tillämpar vi ytterligare ett eget analysverktyg för att mäta effekter av förändrad långväga tillgänglighet, "WSP Modell 2". Detta verktyg baseras på data från ett tusental NUTS-3 regioner i Europa under perioden 2005–2018 och beräknar effekter av förändringar i den totala interregionala tillgängligheten, det vill säga den samlade tillgänglighet som uppnås med bil, tåg och flyg tillsammans.⁶

De effektsamband som de tre modellerna/metoderna genererar, samt genomsnittet för dessa effektsamband redovisas i tabell 1 nedan. Effektsambanden är här uttryckta som så kallade elasticiteter, det vill säga ett mått som beskriver med hur många procent som sysselsättningen respektive produktiviteten och befolkningen förändras när den oberoende variabeln, i detta fall tillgängligheten till flygkapacitet förändras med en procent.

I den fortsatta analysen kommer vi att tillämpa genomsnittet för de tre modellernas/metodernas effektsamband avseende befolkning, total sysselsättning och produktivitet. Det innebär att om man reducerar tillgängligheten till flygförbindelser med låt oss säga 10 procent, så beräknas befolkningen långsiktigt minska med 0,37 procent ($0,037 \cdot 10 = 0,49$), sysselsättningen med 0,49 procent ($0,049 \cdot 10 = 0,49$) och arbetsproduktiviteten, det vill säga produktionsvärdet i ekonomin i förhållande till antalet arbetade timmar, med 0,14 procent ($0,014 \cdot 10 = 0,14$).

³ Se WSP (2024), "Stockholm-Arlandas betydelse för tillväxt och konkurrenskraft i hela landet", för en redovisning av de studier som metaanalysen bygger på.

⁴ Samlok är en modell som regelmässigt används inom Trafikverkets planering för att uppskatta de regionalekonomiska nyttorna av större investeringsobjekt samt för den nationella investeringsplanen som helhet.

⁵ Se WSP (2024), "Stockholm-Arlandas betydelse för tillväxt och konkurrenskraft i hela landet", för en fördjupad beskrivning av modellen.

⁶ Se WSP (2024), "Stockholm-Arlandas betydelse för tillväxt och konkurrenskraft i hela landet", för en fördjupad beskrivning av modellen.

Tabell 1. Effektsamband (elasticiteter) i metaanalysen samt i WSP modell 1 respektive modell 2.

	Metaanalys	WSP modell 1 (Sverige)	WSP modell 2 (Europa)	Genomsnitt
Sysselsättning, totalt	0,026	0,11	0,01	0,049
Sysselsättning, tjänster	0,035	*	*	0,035
Sysselsättning, industri	-0,007	*	*	-0,007
Arbetsproduktivitet	0,015	0,015	0,011	0,014
Befolkning	0,053	0,02	*	0,037

METOD FÖR BEDÖMNING AV KLIMATEFFEKTER

I WSPs uppdrag ligger även att, utöver de regionalekonomiska effekterna, bedöma och sätta ett monetärt värde på de klimatutsläpp som regionens bägge flygplatser genererar.

Utvecklingen av ny grön teknik och nya bränslen inom flygområdet går i dagsläget mycket fort, liksom utvecklingen av de ekonomiska styrmedel som påverkas flygtrafikens utsläpp. Det här gör det sammantaget till en komplex uppgift att göra profetior kring flygets framtida klimatavtryck.

Mot den bakgrunden har klimateffekterna beräknats utifrån två alternativa framtidsscenarier.

I ett första scenario, "Snabb omställning", utgår beräkningarna från att målen i Fossilfritt Sveriges och flygbranschens klimatfärdplan realiseras. I denna anges att motsvarande inrikesflygets koldioxidutsläpp 2030 ska vara eliminerade. År 2045 ska allt flyg som startar vid svenska flygplatser vara fossilfritt.

I ett andra scenario "Långsam omställning" antas en trögare utveckling, där utsläppsminskningar endast sker i enlighet med den lagstadgade kvotplikten inom EU. Scenariot innebär att målet i Fossilfritt Sveriges och flygbranschens klimatfärdplan om ett fossilfritt inrikesflyg år 2030 nås ungefär till hälften.

Klimatavtrycket har beräknats enligt de riktlinjer som finns framtagna i den myndighetsövergripande ASEK-rapporten där analysmetoder, kalkylprinciper och kalkylvärden redovisas för samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser inom transportområdet.

Ett centralt ingångsvärde i kalkylen är de så kallade emissionsfaktorer som redovisas i ASEK-rapporten. Emissionsfaktorerna varierar beroende på flygplansstorlek och vi har för att hantera detta antagit att de berörda linjerna även i framtiden kommer att trafikeras med flygplan av samma storlek som idag och att antalet avgångar med respektive flygplanstyp förblir oförändrat.

I vår kalkyl minskar emissionsfaktorerna över tid, i linje med de två alternativa scenarierna för flygets klimatavtryck (långsam respektive snabb omställning). Parallellt tillämpas i enlighet med ASEK:s rekommendationer en successivt allt högre monetär värdering av koldioxidutsläppen från flygtrafiken, från 1,23 kr/kg år 2026 till 4,32 kr/kg år 2050.

RESULTAT

Som tydliggjorts i resonemangen ovan är det väl belagt att flyg – liksom egentligen all tillgänglighet – har stor betydelse för samhällsekonomin. I det följande redogörs för de beskrivna framtidsscenariernas utfall avseende samhällsekonomin – alltså situationen utan en eller båda av regionens flygplatser – i jämförelse med situationen då båda finns kvar och utvecklas i enlighet med tillgängliga prognoser.

REGIONALEKONOMISKA EFFEKTER

Som tydliggjorts i resonemangen ovan är det väl belagt att flyg – liksom egentligen all långväga tillgänglighet – är stor betydelse för samhällsekonomin. Detta är även den bild som framträder när WSP analyserar de specifika regionalekonomiska effekter som kan kopplas till region Jämtland-Härjedalens bägge flygplatser, tillsammans såväl som var för sig.

Utfallet från den regionalekonomiska effektbedömningen sammanfattas i tabell 2 nedan och i appendix görs motsvarande redovisning med nedbrytning på länets åtta kommuner.

Innan vi kommenterar resultaten mer i detalj finns det dock skäl att notera den mycket stora skillnaden i beräknat regionalekonomiskt avtryck mellan regionens två flygplatser, en skillnad som är långt större än vad man skulle kunna förvänta sig givet de bägge flygplatsernas passagerarvolym. Åre-Östersund Airport har omkring 40 gånger fler passagerare än sin systerflygplats i Sveg, men dess regionalekonomiska betydelse bedöms i absoluta tal mätt vara 150–170 gånger större.

I huvudsak är detta ett uttryck för flygplatsernas respektive placering i geografien, där Åre-Östersund Airport med sin lokalisering till länets mitt har ett i regionalekonomisk mening betydligt större influensområde än Härjedalen Airport.

Så till resultaten från den regionalekonomiska effektberäkningen, som ger vid handen att Jämtlands län år 2026 – om de bägge flygplatserna inte existerat – hade haft omkring 3800 färre invånare och 2700 färre sysselsatta, ett tapp på 2,8 respektive 3,8 procent. Man kan givetvis även vända på resonemanget och beskriva det som att de bägge flygplatsernas faktiska närvaro i länet har bidragit till att **öka** befolkning och sysselsättning i motsvarande grad.

De bägge flygplatserna beräknas även ha gett ett substantiellt bidrag till produktiviteten i länets näringsliv, det vill säga till produktionsvärdet i förhållande till antalet arbetade timmar. Denna effekt bedöms uppgå till cirka en procent, vilket korresponderar mot ett ökat produktionsvärde på strax över 600 miljoner kr.

Så slutligen har vi effekten på bruttoregionprodukten (BRP), det vill säga genomslaget på den regionala motsvarigheten till bruttonationalprodukten (BNP). Denna effekt speglar den sammantagna konsekvensen av en högre produktivitetsnivå och fler sysselsatta. BRP-effekten beräknas år 2026 uppgå till 2,9 miljarder kr eller 4,7 procent. Sett över hela perioden 2026–2050 summerar BRP-effekten till svindlande 86 miljarder kr.

Tabell 2. Beräknade årliga regionalekonomiska effekter (år 2026) av flygplatserna i Jämtland-Härjedalen. Procentuell effekt inom parentes.

	Jämtland-Härjedalen Airport	Åre-Östersund Airport	Bägge flygplatserna
Befolkning	21 (0)	3728 (2,8)	3749 (2,8)
Sysselsättning	15 (0)	2652 (3,8)	2667 (3,8)
Produktivitetseffekt, mnkr	4 (0)	624 (1)	628 (1)
BRP-effekt, mnkr	17 (0)	2850 (4,7)	2867 (4,8)

Drygt trefjärdelar av BRP-effekten, 2,2 miljarder kr år 2026, kan kopplas till att de bägge flygplatserna bidragit till att skapa fler arbetstillfällen i länets näringsliv.

Ur ett regionalt eller lokalt perspektiv är flygplatsernas betydelse för befolknings- och sysselsättningsutvecklingen högst relevant. I ett bredare nationellt perspektiv är dock dessa effekter knappast att betrakta som en genuin samhällsekonomiska nytta. Det förefaller på det hela taget mycket långsökt att en förändrad tillgänglighet till flygförbindelser i en viss region mer än mycket marginellt skulle kunna påverka rikets befolkningstillväxt eller arbetsmarknadens funktionssätt, de två faktorer som långsiktigt bestämmer sysselsättningsnivån i ekonomin. Snarare bör sysselsättningseffekterna betraktas som resultatet av ett mellanregionalt nollsummespel som uppstår till följd av att vissa branscher har starka preferenser för regioner med god tillgänglighet till flyg. När detta leder till en ökad regional specialisering och klusterbildning kommer produktiviteten i den samlade nationella ekonomin förvisso att stiga, men utan att sysselsättningen i riket som helhet påverkas.

Om man vi beskriva de bägge flygplatsernas genuina, nationella betydelse bör man mot bakgrund av ovanstående resonemang lämna sysselsättningseffekterna därhän och belysa flygplatsens samhällsekonomiska värde enbart utifrån dess påverkan på produktivitsutvecklingen i ekonomin.

Som vi redogjort för ovan så bedöms Åre-Östersund samt Härjedalen Airport år 2026 sammantaget generera en produktivitetseffekt på drygt 600 miljoner kr. Sett över hela perioden 2026–2050 beräknas nuvärdet, det vill säga det med en samhällsekonomisk kalkylränta diskonterade värdet av denna effekt, uppgå till 13 miljarder kr.⁷

Som vi återkommer till nedan så skulle ett beaktande av flygplatsernas negativa klimateffekter reducera denna genuina samhällsekonomiska nytta relativt marginellt, med 3–5 procent eller cirka 400 till 700 miljoner kr. Även klimatavtrycket fullt ut inkluderas kvarstår alltså en genuin samhällsekonomisk nettonytta på väl över 12 miljarder kr.

⁷ En kalkylränta på 3,5 procent har tillämpats, vilket i Sverige är det gängse antagandet vid samhällsekonomiska analyser på transportområdet.

KLIMATEFFEKTER

I förhållande till de positiva regionalekonomiska effekter som redovisas ovan framstår de bägge flygplatsernas klimatavtryck som mycket blygsamt. År 2026 bedöms flygtrafiken på Åre-Östersund och Jämtland-Härjedalen Airport sammantaget generera koldioxidutsläpp på 28 000 ton. Det monetära värdet på dessa utsläpp beräknas år 2026 till 31 miljoner kr, vilket kan jämföras med BRP-effekten som för det aktuella året beräknas vara nästa hundra gånger större (2,9 miljarder kr).

Sett över hela perioden 2026–2050 beräknas nuvärdet av de bägge flygplatsernas klimatavtryck, beroende på scenario för den framtida utvecklingen av ny teknik och nya bränslen inom flygområdet, uppgå till mellan 441 och 698 miljoner kr

Det finns dock goda argument för att ovanstående kalkyl sannolikt överdriver de bägge flygplatsernas klimatavtryck.

Det främsta skälet till detta är beräkningskonventioner i den så kallade ASEK-rapporten, som ligger till grund för vår kalkyl, inte fullt ut beaktar att inrikesflyget sedan år 2012 hanteras inom ramen för EU:s utsläppshandel (EU/ETS) och att den fria tilldelningen av utsläppsrätter till flyget inom detta system kommer att fasas ut helt till år 2026.

Eftersom inrikesflyget från och med år 2026 är en fullt ut integrerad del av EU:s handel med utsläppsrätter kan ett förändrat resande från länets två flygplatser per definition inte påverka nettoutsläppen av koldioxid. Den samhällsekonomiska kostnad som kvarstår kan då kopplas till den så kallade höghöjdseffekten. Denna inträffar när ett flygplan når en sådan höjd att kondensstrimmor bildas, normalt cirka 8000 meter, och är en process som förstärker utsläppens klimatpåverkan. Av de bägge flygplatsernas sammantagna klimatbelastning kan dock endast en knapp fjärdedel hänföras till höghöjdseffekten.

Vidare beaktar inte heller kalkylen att en nedläggning av regionens flygplatser skulle generera en överflyttning av trafik, inte enbart till den klimatvänliga järnvägen utan också till mer klimatbelastande vägtransporter. Det har inte funnit utrymme att inom ramen för detta uppdrag göra en mer exakt bedömning av storleken på denna överflyttning, hur den skulle fördela sig mellan olika trafikslag och vilka konsekvenser detta sammantaget skulle få för utsläppen av klimatpåverkande gaser.

Som ett illustrativt räkneexempel kan man dock notera att personbil på sträckan Östersund-Stockholm släpper ut ungefär 50 procent av den mängd koldioxid som genereras av motsvarande flygresor. För varje resenär som i avsaknad av flygförbindelser väljer att istället åka ensam i bil till Stockholm blir alltså den positiva klimateffekten bara hälften så stor som den vi implicit antagit i vår kalkyl.

Tabell 3. Beräknade klimateffekter av flygplatserna i Jämtland-Härjedalen, miljoner kr.

	Härjedalen Airport	Åre-Östersund Airport	Bägge flygplatserna
Klimateffekt år 2026	-3	-31	-34
Klimateffekt, nuvärde, långsam omställning	-69	-629	-698
Klimateffekt, nuvärde, snabb omställning	-44	-397	-441

AVSLUTANDE REFLEKTIONER

Ett dilemma vid samhällsekonomiska effektbedömningar är att man i regel måste luta sig mot historiska samband för att beskriva de sannolika effekterna av en samtida eller framtida förändring av något slag. Detta närmast oundvikliga, inbyggda svaghet brottas även denna studie med.

Mot bakgrund av de senaste årens mycket dystra utveckling av trafiken på Åre-Östersunds flygplats är det lätt att lockas till slutsatsen att allt är annorlunda nu, att vi trätt in i en ny era där vi blivit väsentligt mer frikopplade från beroendet av flyget som tillskapare av interregional och internationell tillgänglighet.

Så är de effektsamband vi tillämpat i denna rapport i själva verket obsoleta?

Denna fråga går inte att besvara utan att föra i grunden mycket spekulativa resonemang, men låt oss ändå peka på några centrala utvecklingstendenser – globala såväl som regionala – som pekar åt lite olika håll.

Rör vi oss på den globala nivån framstår klimatkrisen och behovet av snabba utsläppsminskningar som den kanske största utmaningen för flygbranschen att hantera. Att göra flygresor helt klimatneutrala kommer att kosta i termer av massiva satsningar på forskning, teknikutveckling och nya flygplanstyper - kostnader som i slutändan måste bäras av flygresenärerna.

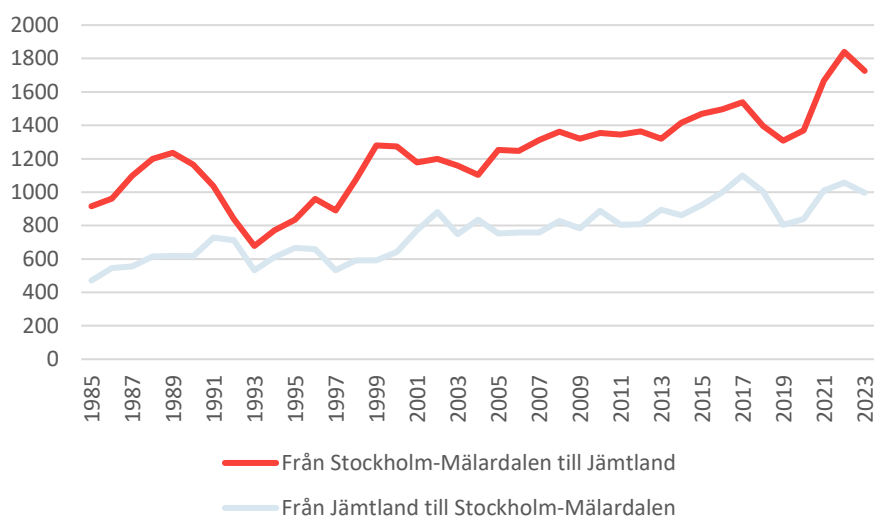
Detta förhållande, tillsammans med en ogynnsam utveckling av konkurrenssituationen på den svenska inrikesmarknaden – med SAS som i stort sett ensam aktör – talar för att vi måste vänja oss vid väsentligt dyrare flygbiljetter framöver, åtminstone på kort till medellång sikt. Detta kommer sannolikt hålla tillbaka efterfrågan på flygresor.

I den andra vågskålen – om vi fortsatt befinner oss på det globala planet – ligger att världsekonomin alltjämt befinner sig i en bestämd rörelse mot snabbt växande interregionala och internationella flöden av kunskap, kapital och arbetskraft. Det torde skapa en fortsatt mycket stark underliggande efterfrågan på långväga tillgänglighet. Ett uttryck för detta är att International Air Transport Association (IATA), trots snabbt stigande kostnader för flygets klimatomställning, i sin senaste prognos ställer i utsikt att antalet flygpassagerare i världen kommer att öka med 3,8 procent per år fram till år 2043.

Inte heller när man tar sin utgångspunkt i Jämtland finns det några uppenbara tecken på en avstannande utveckling vad avser det internationella och interregionala utbytet, tvärtom. Ett exempel är arbetspendlingen över länsgräns mellan Jämtland och Stockholm-Mälardalen som sett över den senaste fyra decennierna har fördubblats. Detta ständigt växande interregionala utbyte, som huvudsakligen utgörs av veckopendlade individer, uppvisar under de senaste åren till och med en accelererande tendens (se figur 4).

Ett liknande mönster går att urskilja när det gäller den för Jämtland så viktiga besöksnäringen, där antalet gästnätter under de senaste två decennierna, med undantag för pandemiåren, under de senaste två decennierna vuxit tämligen stadigt.

Figur 4. Arbetspendling mellan Jämtland och länen i Stockholm-Mälardalen 1985–2023.



Källa: WSP:s bearbetning av data från SCB/Raps-RIS

Jämtlands behov av god interregional och internationell tillgänglighet tycks således bestå, men hur tillgodoses det nu när Åre-Östersund tappat varannan passagerare jämfört med åren innan pandemin?

Ett givet svar är att många fysiska möten ersatts med digitala alternativ, vilket kraftigt reducerat antalet affärsresor. Det historiska mönstret är dock att ökade möjligheter att kommunicera utan att transportera sig, på sikt även leder till ökat resande. Det har i grunden att göra med att förbättrade möjligheter att kommunicera på distans bidrar till att man kan skapa och upprätthålla ett bredare kontaktnät, vilket långsiktigt genererar ett ökat resande.⁸ Mycket talar således för att det vi nu kan observera är de digitala mötenas bruttoeffekt på det långväga resandet, snarare än den lägre långsiktiga nettoeffekten.

Men skulle inte Jämtlands långväga tillgänglighet kunna tillförsäkras genom tågtrafiken, som dessutom är både ett billigare och klimatvänligare alternativ?

Idag tar en tågresor 5 till 6 timmar mellan Östersund och Stockholm. Det innebär att det princip är omöjligt att med rimlig tidsåtgång resa mellan de dessa bägge städer över dagen och normalt sett ska tåget under dessa förutsättningar ha en marknadsandel på endast 20–30 procent.⁹

Det mesta talar för att så kommer att förbli under överskådlig tid. De nu planerade järnvägsinvesteringarna i det hårt belastade stråket Åre-Östersund-Sundsvall-Stockholm kommer av allt att döma endast marginellt förbättra kapacitet och restider.

Så vilar våra effektberäkningar på antaganden som är obsoleta? Sannolikt inte och en försiktig slutsats torde trots allt vara flygplatserna i Jämtland-Härjedalen även i framtiden kommer att ha en nyckelroll för regionens utveckling.

⁸ Andersson & Sylvan, 1997

⁹ Se t ex Lundberg och Nelldal, 2011

APPENDIX. KOMMUNVIS FÖRDELNING AV BERÄKNADE EFFEKTER

BEFOLKNING

Beräknad effekt på befolkningen av flygplatserna i Jämtland-Härjedalen. Procentuell effekt inom parentes.

	Jämtland-Härjedalen Airport	Åre-Östersund Airport	Bägge flygplatserna
2303 Ragunda	0 (0)	104 (-2,1)	105 (2,1)
2305 Bräcke	0 (0)	116 (-1,9)	116 (1,9)
2309 Krokom	1 (0)	530 (-3,4)	531 (3,4)
2313 Strömsund	1 (0)	230 (-2,1)	231 (2,1)
2321 Åre	2 (0)	459 (-3,6)	461 (3,7)
2326 Berg	2 (0)	251 (-3,5)	254 (3,6)
2361 Härjedalen	12 (0,1)	330 (-3,3)	341 (3,4)
2380 Östersund	4 (0)	1707 (-2,6)	1711 (2,6)
<i>Jämtlands län</i>	<i>21 (0)</i>	<i>3728 (-2,8)</i>	<i>3749 (2,8)</i>

SYSSELSÄTTNING

Beräknad sysselsättningseffekt år 2026 av flygplatserna i Jämtland-Härjedalen. Procentuell effekt inom parentes.

	Jämtland-Härjedalen Airport	Åre-Östersund Airport	Bägge flygplatserna
2303 Ragunda	0 (0)	68 (-2,8)	68 (-2,8)
2305 Bräcke	0 (0)	74 (-2,6)	74 (-2,6)
2309 Krokom	1 (0)	385 (-4,5)	385 (-4,5)
2313 Strömsund	0 (0)	145 (-2,8)	146 (-2,8)
2321 Åre	1 (0)	356 (-4,8)	357 (-4,8)
2326 Berg	1 (0)	172 (-4,7)	173 (-4,7)
2361 Härjedalen	8 (0,2)	236 (-4,3)	245 (-4,5)
2380 Östersund	-3 (0)	1216 (-3,5)	1219 (-3,5)
<i>Jämtlands län</i>	<i>15 (0)</i>	<i>2652 (3,8)</i>	<i>2667 (3,8)</i>

PRODUKTIVITETSEFFEKT

Beräknad produktivitetseffekt år 2026, miljoner kr, av flygplatserna i Jämtland-Härjedalen. Procentuell effekt inom parentes.

	Jämtland-Härjedalen Airport	Åre-Östersund Airport	Bägge flygplatserna
2303 Ragunda	0 (0)	24 (0,8)	24 (0,8)
2305 Bräcke	0 (0)	14 (0,7)	14 (0,7)
2309 Krokom	0 (0)	58 (1,3)	59 (1,3)
2313 Strömsund	0 (0)	34 (0,8)	34 (0,8)
2321 Åre	0 (0)	73 (1,3)	73 (1,3)
2326 Berg	0 (0)	38 (1,3)	39 (1,3)
2361 Härjedalen	2 (0)	61 (1,2)	63 (1,3)
2380 Östersund	1 (0)	323 (1)	323 (1)
<i>Jämtlands län</i>	4 (0)	624 (1)	628 (1)

BRP-EFFEKT

Beräknad BRP-effekt år 2026, miljoner kr, av flygplatserna i Jämtland-Härjedalen. Procentuell effekt inom parentes.

	Jämtland-Härjedalen Airport	Åre-Östersund Airport	Bägge flygplatserna
2303 Ragunda	0 (0)	107 (3,5)	108 (3,5)
2305 Bräcke	0 (0)	63 (3,3)	63 (3,3)
2309 Krokom	1 (0)	268 (5,8)	269 (5,8)
2313 Strömsund	0 (0)	153 (3,6)	153 (3,6)
2321 Åre	1 (0)	333 (6,2)	334 (6,2)
2326 Berg	1 (0)	173 (6)	175 (6,1)
2361 Härjedalen	10 (0,2)	277 (5,6)	286 (5,7)
2380 Östersund	3 (0)	1476 (4,5)	1479 (4,5)
<i>Jämtlands län</i>	17 (0)	2850 (4,7)	2867 (4,8)

KÄLLFÖRTECKNING

Andersson Å.E. & Sylvan P. (1997). Framtidens arbete och liv, Natur och Kultur

Bowen, J (2002), "Network Change, Deregulation, and Access in the Global Airline", *Economic Geography*, vol 78, nr 4, s 425-439.

Kasarda, J. D. och G Lindsay (2011), *Aerotropolis: The Way We'll Live Next*, Farrar, Strauss and Giroux, New York.

Lundberg, A-I och B-L Nelldal (2011), Konkurrens och samverkan mellan tåg och flyg, Del 2: Tidsserieanalys i Sverige. KTH Stockholm.

WSP (2024), Arlanda betydelse för tillväxt och konkurrenskraft i hela Sverige, rapport författad på uppdrag av Transportföretagen.

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 48 700 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
wsp.com

