

Växjö flygplats betydelse för den regionala utvecklingen



Innehåll

1	Bakgrund och syfte	4
2	Rapportens disposition	4
3	Infrastruktur, välfärd och tillväxt	5
3.1	Samhällsekonomiska kalkyler	7
3.2	Politik och investeringsbeslut	8
3.3	Sammanfattning	9
4	Den regionala utvecklingen och dess bestämningsfaktorer	10
4.1	Mekanismer för regional utveckling	10
4.2	Restid, tillgänglighet och den regionala utvecklingen	11
4.2.1	Tillgänglighet	11
4.2.2	Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg	11
4.2.3	Slutsatser	12
4.3	Regionförstoring skapar förutsättningar för regional tillväxt	12
4.3.1	Befolkningsstorlekens betydelse	12
5	NUTEK-utredningens förslag	13
5.1	Presentation av metoder, indikatorer, mått och kvalitativa bedömningar	13
6	Flygplatsen i Växjö	16
6.1	Inledning	16
6.2	Beslutet att bygga en ny länsflygplats i Växjö år 1975	16
6.3	Det politiska ställningstagandet; "Det är en belastning att vara utan länsflygplats"	17
6.4	Näringslivets inställning	17
6.5	Några avslutande kommentarer	18
6.6	Regionalekonomiska indikatorer	18
6.6.1	Befolkningsutveckling	18
6.6.2	Sysselsättningsutveckling och näringsstruktur	19
6.6.3	Medelinkomst, skattekraft och småhuspriser	19
6.6.4	Passagerarutvecklingen på Växjö flygplats	19
6.6.5	Slutsatser	20
7	Samhällsekonomiska effekter av den nya flygplatsen	21
7.1	Inledning	21
7.2	Några utgångspunkter	21
7.3	Tidskalkylering	22
7.4	Konsumentöverskottet	23
7.5	Existerande/tillkommande trafikanter	23
7.6	Tidsbesparingar till följd av etableringen av Växjö flygplats	23
7.7	Sifferexercis	23
7.8	Slutsatser	24
8	Vad anser beslutsfattare i Kronobergs län om infrastrukturen?	25
8.1	Sammanfattning	25
8.2	Slutsatser	26
9	Sammanfattning och rekommendationer	27
9.1	Sammanfattning	28
9.2	Rekommendationer	41
	Referenser	29
	Bilaga 1	30

1. Bakgrund och syfte

I september 1998 beslutade regeringen att ge Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) uppdraget att i samverkan med berörda myndigheter vidareutveckla mått och metoder för att precisera etappmål för de transportpolitiska delmålen i proposition Transportpolitik för en hållbar utveckling (1997/98:56) och proposition *Svenska miljömål – Miljöpolitik för ett hållbart Sverige* (1997/98:145). Uppdraget innebar bland annat att SIKA i samverkan med Luftfartsverket, NUTEK och andra berörda myndigheter skulle utveckla metoder och mått för att precisera och följa upp delmålet avseende en positiv regional utveckling. Regeringen påpekade att arbetet bör inriktas på att utveckla indikatorer eller mer avgränsade mått för transportsystemets påverkan på de regionala utvecklingsförutsättningarna. Arbetet har bedrivits av en arbetsgrupp som på SIKA:s uppdrag letts av NUTEK. Resultatet har dokumenterats i en särskild underlagsrapport från SIKA.¹

Det konstaterades i ett tidigt skede av arbetet att det fanns ett klart behov av att identifiera empiriska studier som kunde tjäna som underlag för gruppens slutsatser och rekommendationer. Luftfartsverket erbjöd sig att genomföra en delstudie som översiktligt skulle belysa en flygplats betydelse för den regionala utvecklingen. Valet föll på Växjö flygplats i Kronobergs län.

År 1975 fattades beslutet att bygga en ny flygplats i Växjö. Luftfartsverket gjorde bedömningen att detta beslut av flera skäl kunde vara av intresse att analysera ur ett ex post perspektiv. Eftersom regeringen i sina direktiv uttryckt önskemål om att få förslag på nya indikatorer och mått på transportsystemets inverkan på den regionala utvecklingen menade Luftfartsverket att studien också skulle kunna modelleras (kompletteras) med sådana tänkbara ambitioner för ögonen. Kan man till exempel utnyttja uppfattningar och synpunkter från beslutsfattare som sådana indikatorer och mått? I syfte att få underlag för rekommendationer om denna väg var framkomlig beslöt Luftfartsverket att genomföra en teststudie, Växjö flygplats och dess regionala påverkan.

Denna rapport har författats av Johan Holmér, Luftfartsverket och Hans Eisler, konsult. Länsstyrelsen i Kronobergs län har medverkat i rapportarbetet (Olof Lundin och Allan Karlsson). Luftfartsverket och Länsstyrelsen i Kronobergs län svarar gemensamt för innehållet.

¹ Se SIKA rapport 2000:1 Vidareutveckling av de transportpolitiska delmålen, underlagsrapport "Mått på regionala utvecklingseffekter".

² Ibid

2. Rapportens disposition

I avsnitten tre, fyra och fem försöker rapporten att skapa en *bas* för analysen av Växjö flygplats betydelse.

I **avsnitt 3** görs ett försök att med breda penseldrag fånga upp vissa grundläggande aspekter på förhållandet mellan infrastruktur och ekonomisk utveckling. Vi ger en kort beskrivning av en grundläggande teknik, den samhällsekonomiska cost/benefitkalkylen, med vars hjälp man söker utvärdera olika investeringsalternativ. Vi pekar på vanligt förekommande kritik mot metoden. Speciellt noteras att kalkylen, som den kommer till användning, leder till att flygets betydelse tenderar att underskattas. Vi refererar till ett antal undersökningar som visar att många viktiga investeringsbeslut inom infrastrukturen tycks fattas huvudsakligen på rent politiska grunder. Avsnittet avslutas med en kort sammanfattning.

I **avsnitt 4** fokuseras framställningen på den regionala utvecklingen och dess bestämningsfaktorer. Olika hypoteser lanseras när det gäller vilka faktorer och mekanismer som kan vara av relevans. Begrepp som *tillgänglighet*, *åtkomlighet* och *regionförstoring* introduceras och relateras till regional utveckling. *Restiden* anses av vissa forskare ha en alldeles särskilt stor betydelse när det gäller effekter på den regionala utvecklingen. Av strategisk betydelse är därvid att effekterna av (ökade) tidsvinster ej är "proportionella"; det avgörande synes vara om man passerar – eller inte passerar – vissa kritiska trösklar.

Avsnitt 5 innehåller en sammanfattning av förslag på mått och indikatorer när det gäller infrastrukturens betydelse för den regionala utvecklingen. Dessa kommer i allt väsentligt från den grupp i vilken Luftfartsverket tillsammans med ett antal verk och myndigheter medverkat på regeringens uppdrag.²

I **avsnitt 6** redovisas orsaken till tillkomsten av Växjö flygplats. Därefter görs ett försök att identifiera faktorer av betydelse för beslutet att bygga flygplatsen i Växjö år 1975. Vi försöker relatera olika ekonomiska indikatorer till flygplatsens tillkomst och flygets utveckling. Källor är intervjuer, pressklipp samt en del utredningsmaterial.

Avsnitt 7 ägnas åt att söka beskriva de samhällsekonomiska effekter den nya flygplatsen kan tänkas ha åstadkommit. Delar av en samhällsekonomisk kalkylmodell används för att uppskatta flygplatsens ekonomiska effekter, med fokus på tidsvinstkalkylering.

I **avsnitt 8** sammanfattas den rapport som har genomförts av Luftfartsverket och Länsstyrelsen i Kronobergs län: Vad anser beslutsfattarna i Kronobergs Län om infrastrukturen?

Avsnitt 9 sammanfattar rapporten, tillsammans med slutsatser. Avsnittet avslutas med en rekommendation.

3. Infrastruktur, välfärd och tillväxt

Vilken betydelse har investeringar i infrastrukturen (här menas vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser) för välfärdsutvecklingen i samhället? Finns det orsakssamband som förklarar att investeringar i infrastrukturen leder till ökningar i välfärden och den ekonomiska tillväxten? Kan man göra det troligt att utvecklingen i en viss given region påverkas positivt om infrastrukturen inom regionen och/eller mellan regionen och andra regioner förbättras?

Något tillspetsat kan man konstatera att de tänkbara svaren tyvärr är många fler än frågorna. Rapporten kommer endast översiktligt att redogöra för de frågor som ställdes inledningsvis. Men några få tankeslingor har denna rapport tagit fasta på.

Det är intuitivt enkelt att förstå varför investeringar i infrastruktur kan förmodas ha positiva ekonomiska och sociala effekter. Byggnation leder till efterfrågan på arbetskraft, kapital, material etc. När anläggningen (till exempel en flygplats) väl är klar, uppkommer en sekundär efterfråga, föranledd av verksamheten på själva flygplatsen. Dessutom kan investeringen leda till förändringar av transport- och reskostnader. En annan mycket viktig aspekt är den ökade tillgängligheten och åtkomligheten som flyget skapar genom betydligt förkortade restider.³ När det gäller gods kan näringslivets transportkostnader reduceras om investeringen innebär en kortare körsträcka eller ökad bärighet. Vidare kan investeringar i infrastruktur öka möjligheterna till arbetspendling. Leder investeringen till förändringar i de logistiska förutsättningarna ligger det också en hög sannolikhet i att beslut om företagslokaliseringar kan påverkas. Därför kan investeringar i transportinfrastruktur verka gynnsamt på den ekonomiska utvecklingen i ett land eller i en region.

Vidgar man perspektivet är det emellertid inte självklart att byggandet av ny infrastruktur (till exempel en flygplats) också ställer sig samhällsekonomiskt lönsamt, trots dess regionalekonomiska betydelse. Ett exempel kan tydliggöra detta: De positiva effekterna i region A kan motsvaras av motsvarande negativa effekter i region B, vars flygplats förlorar trafik till följd av flygplatsinvesteringen i region A. Väljer vi att se flygplatsinvesteringen som ett tänkbart alternativ för att få en samhällsekonomiskt optimal avkastning på begränsade kapitalresurser är det fullt möjligt att det mest lönsamma alternativet inte är att bygga någon flygplats alls i region A, utan i stället satsa resurserna på universitetet i region C. Ur ett samhällsekonomiskt nyttoperspektiv är det alltså inte självklart att det regionalpolitiskt (för att öka välfärden

och tillväxten i region A) är mest rationellt att bygga flygplatsen i region A. *Välfärden* i region A kan få ett högre värde om man istället förbättrar vård, skola och omsorg. *Tillväxten* i region A kan få bäst stimulans om satsningar görs på företagsutveckling, forskning och utveckling.

Det har vidare hävdats att en tänkbar positiv effekt av investeringar i infrastrukturen är det värde som ligger i att *potentiellt* kunna utnyttja infrastrukturen. Denna option kan exempelvis illustreras med att en företagsledare i norra Sverige upplever det som en klar fördel att med kort tidsåtgång kunna företa resor till Stockholm eller övriga Europa. Det finns flera olika sätt att beräkna värden av denna välfärdsvinst och föra in den i en samhällsekonomisk kalkyl, vilket vi återkommer till senare.

Allmänna resonemang av ovan anförd slag har föranlett forskare att söka studera sambanden mellan investeringarna i infrastrukturen och ekonomisk tillväxt/produktivitet. De metodologiska problemen är dock mycket stora. Det visar sig genom att det oftast inte går att dra några entydiga slutsatser av det empiriska materialet. Det finns helt enkelt så många andra faktorer som också påverkar utvecklingen – positivt eller negativt – att det är svårt att formulera bestämda slutsatser om orsakssambandets riktning och styrka.

En inte helt ovanlig slutsats är därför att "en given infrastrukturinvestering varken är en nödvändig eller tillräcklig förutsättning för en viss rumsligt bestämd tillväxt"⁴. Här bör det tilläggas att påståendet endast gäller om infrastrukturen uppfyller en viss minimistandard. Den slutsats som åtskilliga dragit av ovanstående är att den eventuella effekten av förändringar i transportsystemet på den ekonomiska utvecklingen i hög grad beror på kontexten, d. v. s. de situationsspecifika förhållandena i varje enskild region.

Detta betyder att man inte generellt kan hävda att det är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga en väg, en järnväg eller en flygplats. Om det är lönsamt eller inte beror på vilka speciella förutsättningar som i övrigt gäller. Det krävs därför kalkylmodeller som beaktar de förhållanden som konkret föreligger för ett eventuellt investeringsbeslut. Rapporten kommer dock i det följande att argumentera för att de kalkyltekniker som utnyttjas i viktiga avseenden inte uppfyller detta krav.

Snickers (i det följande förkortad S) företräder ett kontextuellt synsätt. Eftersom S forskningsresultat kring flygplatsernas påverkan på den regionala utvecklingen ofta citeras i det här sammanhanget bör vissa av hans resultat och slutsatser refereras till och kommenteras.⁵ S utgår ifrån en teoretisk modell som beskriver konse-

kvenser av förbättringar i en regions transportsystem på realinkomsterna. Två förlopp sägs kunna inträffa av att man förbättrar transportförhållandena för en region eller kommun. Det ena är positivt och det andra är negativt. Det är inte möjligt, hävdar S, att generellt avgöra om den ena eller den andra tendensen överväger.

Modellen är en varuproduktionsmodell. Om de sänkta transportkostnaderna direkt eller indirekt leder till ökad export och därigenom till ökad produktion, ökar inkomsterna. Leder de sänkta transportkostnaderna däremot till ökad import och därmed till lägre produktion minskar inkomsterna. A priori går det därför inte att säga vilken av de två effekterna som kommer att överväga.

Enligt S är resonemanget inte bara tillämpligt på varuproduktionen: *"En ökning av flygkapaciteten i Gällivare kan leda till att datakonsulter i kommunen kan konkurrera på andra regionala marknader i landet. Förbättringen leder dock också till att datakonsulter i Stockholm kan ta planet till Gällivare över dagen och sälja på den lokala marknaden. Resultatet på lång sikt av dessa konkurrerande processer för de enskilda regionerna är svårbedömbart".*⁶

Vår bedömning är att modellen som S presenterar är alltför statisk för att kunna ge vägledning av följande skäl:

1. Modellen innebär att det – allt annat lika – är bättre om förbättringar i transportsystemet leder till att man exporterar än att man importerar. Modern utrikeshandelsteori tar däremot sin utgångspunkt i teorin om komparativa kostnader. Denna säger att det innebär högst välfärd om varje region ägnar sig åt det man är relativt sett bäst på. Om sänkta transportkostnader leder till ökad import leder detta till ökade välfärdsvinster och ger signaler om att resursallokeringen tidigare varit samhälls-ekonomiskt ineffektiv.

2. Ovanstående resonemang kan även appliceras på "konsultfallet" (se tidigare citat). Om Gällivare kommun via lägre flygpriser får ekonomiska möjligheter att köpa in högt specialiserade datakonsulter från Stockholm är detta sannolikt att se som en viss fördel för skattebetalarna i kommunen. Och vinsten stiger om den nya marknaden i Gällivare föranleder Stockholmsföretaget att sätta upp en filial i Gällivare. Inom parentes är det just en utveckling av detta senare slag som för närvarande pågår i vårt land. Dessutom är det rimligt att anta att Gällivarebon har större nytta av goda transportförbindelser till en stor marknad (Stockholm) än Stockholmsbons nytta av goda transportförbindelser till en liten marknad (Gällivare).

S har också redovisat en del statistiskt material som enligt rapporten tyder på att flygplatsernas betydelse för den regionala utvecklingen kan vara begränsad. Två typer av material redovisas: Via en så kallad *multipl regressionsanalys* har rapporten studerat dels vilka faktorer som påverkar per capitainkomsten i landets olika A-regioner, dels dessa faktorerers relativa betydelse för inkomsten. De faktorer som studerats är bl. a. förvärvsgrad, kunskapsandel i arbetskraften, andel företagservice av sysselsättningen, andel privat kapital per sysselsatt, bostadskapital per capita, tillgänglighet till inrikesflygplats, tillgänglighet till internationell flygplats, antal mil järnväg, huvudbana, och bilresetid till närmaste storstad. Undersökningen har genomförts för åren 1970 och 1980. Undersökningarna visar, enligt S, att tillgänglighetsvariabeln när det gäller flyg har en mycket marginell effekt på per capita-inkomsten.

Våra kommentarer till rapportens resultat är följande:

1. Statistiska analyser av det slag som utförts av S har genomförts i många länder och under långa perioder där fokus dock har varit att förklara inkomstutvecklingen på nationell nivå. Det har visat sig vara svårt att identifiera tydliga orsakssamband mellan olika faktorer och inkomstutvecklingen. Exempelvis uppstår ofta en så kallad restfaktor, ibland kallad teknikfaktorn, som en viktig förklaringsfaktor. En dylik oförklarad post finns också i rapportens kalkyler.

2. Utfallet av kalkylerna är ofta starkt avhängigt av hur de olika elementen i ekvationerna specificerats. I de kalkylor vi haft tillgång till finns ingen beskrivning än mindre analys av detta. Det säger sig självt att sättet att beskriva tillgänglighet kan ha stor betydelse för undersökningsresultat. Måts exempelvis tillgänglighet till flyg i avstånd eller tid? Eller, lite tillspetsat, vilken betydelse för undersökningsresultaten kan det tänkas ha att Sveriges tre största städer har sina flygplatser på ett i kilometer räknat betydande avstånd från centrum?

3. Ett välkänt fenomen vid statistiska undersökningar av detta slag är graden och karaktären av *samvariation* mellan de olika faktorer som skall förklara utvecklingen av den beroende variabeln, i detta fall inkomsten. Ju starkare dessa samband är, desto större är – allt annat lika – osäkerheten när det gäller tolkningen. I de delar av rapporten som vi har haft tillgång till finns ingen redovisning av korrelationen mellan de olika oberoende variablerna. Det är sålunda *möjligt* att måtten på tillgänglighet med flyg *samvarierar* med andra mått som *i sin tur synes* har stor betydelse för inkomstutvecklingen.

Självfallet *kan* det i så fall vara tillgänglighet till flyg som i själva verket *ytterst* är den bestämmande variabeln.

4. Studerar man Fabreus studie visar det sig att flygets betydelse för inkomsterna år 1970 var betydande och med en faktor 6 större än bilens (bilresetid till närmaste storstad). Däremot var flygets inverkan betydligt mindre år 1980. Förändringar av detta slag kan naturligtvis tas till utgångspunkt för en diskussion om t. ex. flygets betydelse som en funktion av hur utbyggda systemen är.⁷

5. Den viktigaste frågan som man bör ställa sig när man läser S rapport är emellertid följande. Är det verkligen rimligt att förvänta sig att förändringar i flygets tillgänglighet i ett högt utvecklat industriland (som Sverige förvisso var redan år 1970 och ännu mer år 1980), med väl utbyggd infrastruktur och höga bruttointkomster, skulle ha mer än en marginell betydelse för inkomstutvecklingen i en region? Visar inte regressionsberäkningarna att flygets betydelse egentligen var större än man hade skäl att förvänta sig?

S rapport hänvisar till fem fallstudier av A-regioner (Gällivare, Karlstad, Norrköping, Linköping, Trollhättan). Med utgångspunkt i statistik avseende passagerare, befolkning, sysselsättning och antal jobb förs en allmän diskussion om flygets betydelse för de namngivna områdena. I samtliga fall hade sysselsättningen vuxit betydligt snabbare än rikets genomsnitt. Däremot visar inte befolkningsutvecklingen på samma resultat. Analysen sägs inte visa på ett entydigt mönster i sysselsättningsutvecklingen som direkt kan förknippas med flygplatsens tillkomst. När det gäller Gällivare är dock S positiv i sin bedömning: *[Flygplatsen] medverkar till att ekonomisk verksamhet kan fortsätta att utvecklas vilken utan flygplats med stor sannolikhet skulle ha försvunnit. Konsekvensen skulle ha blivit ett underutnyttjande av samhällskapital och en långsiktig risk för stagnation. Genom flygplatsen kommer den ekonomiska potentialen att ha större möjlighet att realiseras.*⁸

Slutsatser

Vår slutsats av detta är att tillkomsten av en flygplats endast i undantagsfall skulle vara en händelse av den dignitet som krävs för att ge effekt som "slår igenom" i statistik beträffande inkomster eller sysselsättning på regional nivå (man får väl se om öppnandet av Öresundsbron kommer vissa sig bli av denna storleksordning). Detta synsätt har i vart fall utgjort basen för vår utvärdering av effekterna av Växjö flygplats. Det krävs enligt vår uppfattning andra, mer finkalibrerade tekniker

och metoder för att utvärdera effekter än att ställa övergripande ekonomiska indikatorer mot uppgifter om flygplats och flygtrafik. Detta hindrar självfallet inte att vi delar S uppfattning att *situationsanpassade* analyser är att föredra när det gäller att utvärdera effekter. Vi menar också att dessa kan och bör användas som underlag för förslag på eventuella åtgärder i syfte att öka sannolikheten att förändringar i infrastrukturen leder till positiva regionala effekter. Till detta återkommer vi i vårt rekommendationsavsnitt.

3.1 Samhällsekonomiska kalkyler

Ett grundläggande instrument för att utvärdera samhällsekonomiska effekter av en infrastrukturinvestering är den s. k. cost/benefitanalysen, i det följande förkortad C/B-analys. Samhällsekonomiska kalkyler vid investeringsobjekt har accepterats som *ett* beslutsunderlag bland politiska beslutsfattare, vilket inte minst visar sig i den senaste trafikpolitiska propositionen (1997/98:56). Dessa modeller ställer uppoffringar för investering och drift (till exempel miljöeffekter och olyckor) mot vinster (t. ex. tidsbesparingar). Beloppen sammanvägs så att det är möjligt att utvärdera vilken samhällsekonomisk avkastning som investeringen genererar. Överstiger denna avkastning den miniminivå som har uppställts som krav för att genomföra investeringen skall den genomföras – annars inte.

Kritiken mot samhällsekonomiska kalkylmetoder för transportinvesteringar vill vi sammanfatta i sju punkter:

1. Kalkylen beaktar inte eventuella förekomster av dynamiska effekter. Den tar sålunda inte på ett tillfredsställande sätt hänsyn till nygenererad trafik och effekter utanför trafiksystemet. Åtgärder som är icke-marginella till sin karaktär behöver därför analyseras med andra metoder.
2. Kalkylresultaten kan inte på ett enkelt sätt följas upp och utvärderas. Detta beror, enkelt uttryckt, på att en stor del av tänkbara vinster, t. ex. inbesparad tid, inte fångas upp med gängse statistiska metoder och kan därför inte heller återfinnas i den offentliga statistiken, exempelvis i nationalräkenskaperna.
3. Beräkningsresultaten är mycket känsliga för de antaganden som görs, bland annat när det gäller kalkylröntans höjd och avskrivningsperiodens längd. En speciell komplikation uppkommer vid den monetära värderingen av restid och de olika komponenter som ingår i restiden. De antaganden som görs om sambandet mellan förkortad restid och förändring i resbeteenden har också stor betydelse för kalkylens utfall.

4. Beräkningsunderlagen och kalkylresultaten är svåra att förstå för beslutsfattare till följd av kalkylernas komplexitet.

5. Kalkylerna kan inte isolerat användas som beslutsunderlag. Åtskilliga bedömare menar att de måste kompletteras med andra metoder, mått, indikatorer och kvalitativa bedömningar för att transportsystemets effekter på exempelvis den regionala utvecklingen ska kunna fångas på ett tillfredsställande sätt. Sådana kompletteringar har dessutom ett pedagogiskt värde om de bidrar till att göra beslutsprocessen mer transparent, som även skulle kunna tillföra ökad legitimitet för beslutsprocessen. Dessvärre är det långt ifrån självklart hur en sådan komplettering i praktiken skall göras för att få fram ett relevant beslutsunderlag.

6. Kalkylerna görs *trafikslagsvis* och inte trafikslagsövergripande. De kommer oftast till användning när det gäller att rangordna olika objekt inom ramen för vägväsendet, bansystemen m. m. Ingen direkt hänsyn tas om en viss summa pengar skulle få en högre samhällsekonomisk avkastning om dessa investerades i till exempel flygtransportsektorn än inom någon annan sektor eller vice versa. Ett enkelt exempel kan klargöra denna tankegång ytterligare. Antag att en samhällsekonomisk kalkyl visar att det lönar sig att bygga en järnväg mellan A och B. Skälet till att det lönar sig är att tidsvinsten för tågresenärerna överstiger biljettprisökningen ställd i förhållande till kostnaden för att bygga järnvägen. I detta exempel existerar redan en flygförbindelse mellan A och B. Om kostnaden för att bygga järnvägen (avskrivning plus ränta) i stället användes för att till exempel subventionera flygpriserna skulle den samhällsekonomiska vinsten kunna bedömas bli större än tågalternativet.

7. Beräkningarna tar ej hänsyn till att skilda principer för *kostnadsansvar* gäller för de olika trafikslagen. Exempelvis måste Luftfartsverket i motsats till Banverket och Vägverket "räkna hem" sina investeringar i företagsekonomiska termer vid sidan av den samhällsekonomiska bedömningen, som inte alltid har genomförts. De två beräkningsmetoderna kan ge helt olika resultat. Mycket förenklat kan skillnaden uttryckas på följande sätt:

För att den företagsekonomiska kalkylen skall gå ihop krävs att kunderna över tiden åtminstone betalar den initiala investeringskostnaden samt drift och underhåll. I en samhällsekonomisk kalkyl förutsätts nyttjarna endast betala de kortsiktiga marginalkostnaderna, inklusive negativa externa effekter (utsläpp, buller m. m.). Investeringskostnaden finansieras däremot över statsbudgeten. I en samhällsekonomisk kalkyl utgör dessutom den teo-

retiskt beräknade tidsvinsten normalt en mycket stor intäktspost. I en företagsekonomisk kalkyl saknas denna intäktspost eftersom den inte svarar mot faktiska "kassaflöden". Skillnaderna kan få till följd att det underinvesteras i sektorer som har fullt kostnadsansvar och överinvesteras i sektorer som saknar detta ansvar. Eller: Samhällsekonomiskt lönsamma investeringar kan på grund av ålagda företagsekonomiska restriktioner inte alltid genomföras inom lufttransportssystemet.

De svagheter som återfinns i kalkylerna nämnda under punkterna (6) och (7) observerades delvis av den s.k. Lindbeckkommissionen⁹ som i sitt betänkande bl. a. konstaterar: *"Ett vidare steg är att inte bara prioritera inom en och samma sektor utan även mellan olika sektorer på basis av likartade samhällsekonomiska överväganden. Detta ger potentiellt ännu större vinster"*.¹⁰

3.2 Politik och investeringsbeslut

Det paradoxala är dock att det veterligen inte finns studier som skulle indikera att korrekt genomförda C/B-analyser har initierat felaktiga investeringsbeslut. Problemet tycks snarare vara att man överhuvudtaget oftast inte har gjort dessa kalkyler av detta slag eller åtminstone inte beaktat resultaten i tillräcklig omfattning.

Lindbeckkommissionen konstaterar att studier av beslutsprocessen har visat att den faktiska prioriteringen har mycket litet att göra med den prioritering som gjorts på basis av samhällsekonomiska analyser: *"Lokala eller regionala särintressen och andra påtryckningsgrupper snedvrider besluten, så att den faktiska nyttan av skattemedlen blir mindre än den skulle vara. ... Det är också viktigt att upprätthålla höga krav på beslutsunderlag för större investeringar i infrastrukturen. Föreställningarna om betydande dynamiska effekter (se punkt 1 ovan, vår anm.) som spelat stor roll i debatten om de större projekten, är troligen överdrivna. Störst förutsättningar för sådana effekter finns sannolikt inom informationsteknologin"*.¹¹

I en nyligen utkommen uppföljning av Lindbeckkommissionens arbete konstateras att bristerna som påtalades i den första rapporten kvarstår. Exempelvis hävdas att "många stora investeringar i infrastruktur gynnar speciella grupper i samhället, men uppfyller inte ens lågt ställda krav på ekonomisk avkastning".¹²

Beslutsunderlagets ringa inverkan på investeringsbesluten har också konstaterats av bland annat Falkemark, som sammanfattar: *"Ett genomgående drag i mina trafikfall är hur vanligt det är att man först fattar beslut och sedan inleder en process för att inhämta ett ordentligt beslutsunderlag. Beslutsunderlaget får då främst*

*en legitimerande roll. Motspänstiga fakta tenderar då också att negligeras*¹³. Falkemark drar också av sina undersökningar slutsatsen att det är politiker som i hög grad dominerar beslutsprocessen. Tjänstemännens roll har i huvudsak begränsats till att ta fram faktaunderlag efter önskemål från politiska beslutsfattare. Denna uppgift har de i allmänhet genomfört samvetsgrant. De har inte heller avstått från att lyfta fram för politikerna ovälkomna fakta.

3.3 Sammanfattning

Beskrivningen ovan kan sammanfattas i ett par punkter. Våra kunskaper om kausalitetssambandet mellan infrastruktur och utveckling är bristfälliga. Det finns en hel del som talar för att investeringar i infrastruktur, åtminstone ur ett generellt perspektiv (givet viss minimivä) varken är nödvändiga eller tillräckliga för att stimulera utvecklingen. Effekterna måste uppskattas från fall till fall, beroende på den specifika situationen.

Med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler (C/B-kalkyler) försöker man utvärdera om investeringar i infrastrukturen kan förmodas bli samhällsekonomiskt lönsamma. Olika typer av kritik har riktats mot kalkylerna. Man har pekat på olika typer av tekniska brister – som dock kan sägas vara möjliga att avhjälpa. För flygets vidarekommande är det särskilt besvärande att kalkylerna inte görs transportslagsövergripande och att skillnaderna i de olika trafikslagens kostnadsansvar inte beaktas i tillräckligt hög grad. En annan vanlig typ av invändning är att samhällsekonomiska kalkyler – hur välgjorda de än må vara – inte isolerat kan tjäna som beslutsunderlag. De behöver kompletteras med andra typer av beräkningar och bedömningsunderlag. Det råder dock delade meningar om vilka kompletteringar som kan göras och i så fall på vilket sätt dessa skall beaktas.

Det tycks finnas en betydande konsensus bland forskare att samhällsekonomiska kalkyler, trots alla deras brister, är det mest lämpade urvalsinstrumentet när det gäller att prioritera mellan olika investeringsalternativ, framförallt mellan alternativ inom avgränsade sektorer, exempelvis mellan olika flygplatslägen. Samtidigt visar olika studier att stora investeringsbeslut ofta fattas utan att man först genomfört sådana beräkningar, eller att beslut fattas utan att tillräcklig hänsyn tas till genomförda kalkyler.

³ Flygets möjligheter att tillgodose det transportpolitiska delmålet *Ett tillgängligt transportsystem* har Luftfartsverket nyligen studerat och redovisat i en särskild rapport (SIKA Rapport 2000:1, *Vidareutveckling av de transportpolitiska delmålen*, underlagsrapport "Ett tillgängligt transportsystem").

⁴ Se Westin (1999).

⁵ Se Snickars (1990), Programberedningen för regional utveckling, rapport nr 6, 1990 (Kommunförbundet) Flygplatsernas Betydelse för regional utveckling. Rapporten är i sin tur till stora delar en sammanfattning av en annan skrift som har författats av Fabreus (1990), Flygplatsernas betydelse för kommunal utveckling.

⁶ Ibid, s. 12.

⁷ Se Fabreus (1990), s. 34.

⁸ Se Snickars (1990), s. 28.

⁹ SOU 1993:16

¹⁰ Ibid, s. 128 a.a.

¹¹ Ibid.

¹² Lindbeck m.fl (2000), sid. 59.

¹³ Falkemark (1999), sid 265 a.a.

4. Den regionala utvecklingen och dess bestämningsfaktorer

Begreppet "regional utveckling" kan ges en lång rad olika definitioner. I den ovan angivna NUTEK-utredningen, där Luftfartsverket medverkade, antas begreppet bestå av två huvudkomponenter:

- Positiv ekonomisk utveckling i regionen, som lämpligen mäts med bruttoregionalprodukten (BRP)
- Social och ekonomisk välfärd i regionen

Hur BRP utvecklas på lång sikt avgörs främst av följande faktorer:

- Hur befintliga strukturer utnyttjas
- Graden av strukturomvandling
- Utbildningsnivå
- Tillgång på/tillväxt av kapital
- Befolkningens storlek, tillväxt och sammansättning (påverkar t. ex. tillgången på arbetskraft)
- Tillgänglighet till olika samhällsfunktioner

Social och ekonomisk välfärd i regionen består bland annat av följande delkomponenter:

- Inkomstnivå, disponibel inkomst
- Sysselsättningsgrad
- Tillgänglighet till privat och offentlig service
- Kostnadsläget i regionen (t. ex. boendekostnader)
- Livsmiljön
- Företagskultur och entreprenörstradition

Det är viktigt att betona att det finns en *ömsesidig påverkan* mellan de olika komponenterna. För att kunna upprätthålla en social och ekonomisk välfärd krävs en god ekonomi. Samtidigt förbättrar en god social och ekonomisk välfärd förutsättningarna för en positiv ekonomisk utveckling i regionen. Det finns naturligtvis också en inbyggd *spänning* mellan tillväxt- och utjämningsmål.

I en nyligen genomförd studie från ESO (Expertgruppen för Studier i Offentlig ekonomi) redovisas bl. a. resultaten av en statistisk analys rörande sambandet mellan tillväxt och välfärd under en tioårsperiod (1985-1995) i olika regioner i Sverige. Studien sammanfattar:

"Denna ganska enkla statistiska analys pekar på att politikens mål att utjämna levnadsvillkor i olika delar av landet förefaller i hög grad att uppnås, i vart fall när vad det gäller ekonomisk standard. Resultaten tyder dock på att den långtgående omfördelningen kan ha försvagat drivkrafterna för regional ekonomisk tillväxt. Alla de olika system som påverkar regionerna förefaller medföra att framgång i ekonomisk utveckling i en region inte resulterar i nämnvärt bättre ekonomisk standard för dess invånare".¹⁴

4.1 Mekanismer för regional utveckling

Det tycks inte existera någon enkel teori som kan förklara varför vissa regioner växer och andra inte. Sålunda argumenterar vissa för att centrum utvecklas på bekostnad av periferin, medan andra framhårdar förekomsten av *positiva spridningseffekter* som gynnar omgivande regioner. Det är en öppen fråga om den ekonomiska processen leder till en ökad regional utjämning eller ökad divergens. Kan det vara så att processer för både utjämning och ökade olikheter pågår samtidigt? Handlar det mer om att vara innanför eller utanför en region?

Marknadsmekanismerna kan verka för en *utjämning*. Såväl kapital som arbetskraft dras till regioner där avkastning och löneläge är högst. Den ökade tillgången på produktionsresurser leder emellertid – via "lagen om den fallande gränsnyttan" – på sikt till en nedpressning av vinstnivå och löneläge. Samtidigt stiger kapitalavkastning och löneinkomster i de regioner som stått för den initiala exporten av produktionsfaktorer. Den regionala skillnaden i förutsättningar skulle därför under vissa förutsättningar tendera att utjämnas över tiden.

Modern tillväxtteori fäster en avgörande vikt vid *humankapitalets* storlek och utveckling, ibland benämnd "teknikfaktorn". En grundläggande tanke är att detta kapital, d. v. s. kunskap, inte är underkastad lagen om den fallande gränsnyttan. Den fortsatta avkastningen på humankapitalet skulle därmed kunna sätta de utjämnande mekanismerna ur spel. Detta kan över tiden resultera i växande regionala skillnader.

Teknologispridning är ett annat nyckelbegrepp. Ju större betingelserna för spridning mellan regioner är, desto bättre är förutsättningarna för positiv regional utjämning. Huruvida spridning av teknologi äger rum och hur fort processen i så fall sker beror bland mycket annat på hur olika regioner har kapacitet att ta emot teknologin.

Många forskare betonar fenomenet *kluster* (agglomerationsfördelar) för att förklara utvecklingen i en region. Ett nära samspel med konkurrenter, leverantörer, forskningsmiljöer m.m. bidrar till lärande och innovationsförmåga (teknologi). Direkt och indirekt sätts en press på att reducera kostnaderna, öka produktiviteten och på att förbättra marknadsorienteringen.

Kulturella förhållanden har visat sig kunna påverka den ekonomiska utvecklingen. Särskilt känd i våra dagar har den s. k. *Gnosjöandan* blivit, d. v. s. en form av entreprenörsklimat byggt på bland annat interaktion mellan människorna på orten. Utvecklingen har varit mycket speciell trots att exempelvis infrastrukturen inte erbjuder några jämförelsevis stora fördelar. Vi vet relativt lite om vilka mekanismer som skapar och utvecklar dessa tillväxtkulturer.

Regioners *institutionella utformning* anses också ha stor betydelse för regionernas framgång. Exempelvis kan kommunblocksförändringar och länsindelningar ha stor potentiell betydelse för den regionala utvecklingen.

Det personliga ledarskapet får inte underskattas. Bakom en genomförd förändringsprocess finns det ofta handlingskraftiga personer. Den s. k. managementlitteraturen vimlar av exempel på entreprenörer som skapat framgångsrika företag i de mest perifera regioner. Det finns naturligtvis framgångsrika entreprenörer inom alla områden. Det kan därför på goda grunder antas att förekomsten av "kreativt entreprenörskap" kan vara en viktig förklaring också till en regions positiva utveckling.

4.2 Restid, tillgänglighet och den regionala utvecklingen

De åtgärder inom transportsystemet som anses ha störst effekt på den regionala tillväxten och den sociala och ekonomiska välfärden är sådana som leder till förbättrad tillgänglighet och regionförstoring.

4.2.1 Tillgänglighet

Tillgänglighet kan definieras som "*den lätthet med vilken utbud och aktiviteter i samhället kan nås, varvid såväl medborgarnas som näringslivets och offentliga organisationers behov avses*"¹⁵. Om tillgängligheten ska öka måste uppoffringarna för transport av såväl människor som gods minska. Detta kan ske genom att:

- restid och transporttid minskar
- monetära kostnader minskar
- ökad tillförlitlighet (d. v. s. minskad risk för att transporten inte kommer i tid)
- ökad komfort

Enligt Johansson intar restiden en särställning. Detta motiveras av att tiden är en knapp resurs på ett unikt sätt (dygnet har bara 24 timmar!). Dessutom påverkar, enligt Johansson, restiden på ett icke linjärt sätt benägenheten att resa (se nedan).¹⁶

När det gäller persontransporter¹⁷ kan man bl. a. tala om följande former av tillgänglighet:

- Tillgänglighet inom den lokala arbetsmarknadsregionen
- Interregional tillgänglighet, d. v. s. tillgänglighet mellan olika lokala arbetsmarknadsregioner
- Internationell tillgänglighet

De olika typerna av tillgänglighet har samtliga betydelse för det regionala näringslivet. Betydelsen varierar dock med de enskilda företagens storlek och branschtillhörighet. Beroende på vilken typ av tillgänglighet det rör sig om är det olika trafikslag som dominerar, varvid olika kritiska tidsintervall och prisvillkor gäller. Förutom att

ökad tillgänglighet förbättrar förutsättningarna för tillväxt så leder den även till att det blir lättare för medborgarna att nå offentlig och privat service.

Genomförd forskning visar på att två mätvariabler har en särställning när man ska karaktärisera en lokal arbetsmarknadsregion (de lokala arbetsmarknaderna formeras efter vissa kriterier på pendlingsströmmarna runt de kommuner som utgör lokala arbetsmarknadscentra). Det ena är *företagens tillgänglighet* till utbudet av olika kategorier av arbetskraft. Den andra är *hushållens tillgänglighet* till olika kategorier av arbetstillfällen (eller arbetsplatser).

Åtgärder som reducerar restiden i intervallet 20-60 minuter vid arbetspendling får enligt Johansson avsevärt större effekt på resvolymen än om restiden på en länk minskar från t ex 95 till 85 minuter. Orsaken är att restidsförkortningar i det första intervallet ofta upplevs som en betydande förbättring, medan restidsförkortningen i det andra intervallet ofta upplevs som mindre betydande, eftersom restiden ändå blir för lång för daglig pendling. Johansson menar därför att det sannolikt inte finns ett linjärt samband mellan restid och benägenheten att resa.¹⁸

Restidsförbättringar i intervallet 20-60 minuter kan i vissa fall leda till *regionförstoring*, dvs tidigare separata lokala arbetsmarknadsregioner knyts ihop genom förbättrade pendlingsmöjligheter. En effekt av regionförstoring är att utbudet på arbetskraft och arbetstillfällen ökar på den lokala arbetsmarknaden.

Interregionala resor¹⁹ sägs ofta vara mer planerade än inomregionala resor. De är i allmänhet också mer tidskrävande. Ett sätt att kompensera för detta är att välja ett snabbare transportsätt som flyg eller snabbtåg, vilket normalt sett leder till högre resekostnader. En interregional resas högre relativa kostnad kan emellertid kompenseras av att tiden i destinationsorten kan utnyttjas på ett effektivare sätt genom kortare restid.

När det gäller interregionala resor är resbenägenheten högst på restider uppemot två timmar. På restider över tre timmar minskar resandet markant. Detta beror med stor sannolikhet på att det då blir svårt att genomföra resan över dagen. Det kritiska restidsintervallet för interregionala resor ligger, enligt Johansson, på mellan 90 och 180 minuter.²⁰

4.2.2 Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg

Diskussionen i denna rapport har hittills förts utan direkt referens till *flygets* betydelse för den regionala utvecklingen. Vi kommer dock i ett senare avsnitt bland annat att redovisa en enkät- och djupintervjuundersök-

ning som genomfördes år 1999 vilken indikerar att flygförbindelserna – nationellt och internationellt – till och från Växjö flygplats har en stor regionalekonomisk betydelse.

Regionalpolitiken i vårt land har under hela efterkrigstiden bland annat skjutit in sig på att söka förbättra kommunikationerna inom och mellan olika regioner i vårt land. Flygets utveckling har ur detta perspektiv varit mycket positiv, åtminstone sedan mitten av 1960-talet, då flertalet av våra nuvarande flygplatser byggdes. Man kan i dag, morgon och kväll, ta sig mellan i stort sett alla inrikes flygplatser med reguljärflyg inom någon timme. I takt med den ökade europeiska integreringen ökar emellertid behovet av snabba och frekventa kommunikationsmöjligheter mellan de olika metropolerna ute i Europa. Kanske underskattar vi betydelsen av dessa kontaktmöjligheter när det gäller att förbättra förutsättningarna för regional utveckling i Sverige?

Forskare vid bland annat Lunds universitet har intresserat sig för att söka beskriva de svenska kontaktförutsättningarna med Europa. I en rapport utvecklar Erlandsson och Lindell en mätmodell som sedan används för empiriska observationer. Nyckelbegreppen är *åtkomlighet* (= hur många människor kan jag nå i utlandet om jag kommer från en viss plats i Sverige) och *tillgänglighet* (= hur många människor från utlandet kan nå mig på den plats jag bor).²¹

Luftfartsverket har under hösten 1999 och våren 2000 bedrivit ett utvecklingsarbete på detta tema med syfte att med en förenklad och pragmatisk metodik kunna göra löpande utvärderingar av olika svenska regioners (flygplatser) åtkomlighet och tillgänglighet i förhållande till viktiga platser ute i Europa.²² Luftfartsverket avser att studera om måtten/förändringar i måtten har ett *prognosvärde* när det gäller att förutse den regionala utvecklingen i Sverige.

4.2.3 Slutsatser

I den mån Johanssons forskningsresultat är giltiga och generaliserbara är de av stor betydelse vid C/B-analyser.²³ Investeringar som "skall räknas hem" via ett ökat *långväga* resande blir speciellt osäkra om restidsförkortningen inte medför att man bryter igenom "kritiska intervaller". Detta gynnar (allt annat lika) flyget. Tillkomsten av en flygplats kan just innebära att ett sådant tidsintervall passeras. Sannolikheten för att en ny/förbättrad väg eller ett nytt järnvägsspår har sådana dramatiska effekter på den långväga trafiken torde (allt annat lika) vara mindre.

4.3 Regionförstoring skapar förutsättningar för regional tillväxt

Den process som består i att tidigare separata lokala arbetsmarknadsregioner knyts ihop till en ny och större region genom ökad pendling brukar kallas för regionförstoring. Om åtgärder i transportsystemet leder till regionförstoring så har detta positiva effekter för såväl medborgare som näringsliv. För medborgarna är en viktig positiv effekt att antalet alternativa jobb ökar, d. v. s. sannolikheten att till exempel hitta ett likvärdigt jobb vid arbetslöshet ökar. För företagen innebär regionförstoring att antalet möjliga sökanden vid nyrekryteringar kan öka. En annan positiv effekt är att företagens lokala avsättningsmarknader för produkter och tjänster ökar i storlek. Sammantaget leder regionförstoring till att regionen kan bli mindre sårbar om vissa företag eller branscher drabbas av problem.

4.3.1 . Befolkningsstorlekens betydelse

Det finns enligt Johansson²⁴ ett starkt positivt samband mellan storleken på befolkningen i de lokala arbetsmarknadsregionerna och den ekonomiska tillväxten. Detta gäller både tillväxten i befolkning och ökningen av antalet förvärvsarbeten. En viktig orsak till detta är att antalet näringsgrenar samvarierar med befolkningsstorleken. Detta betyder att ju större befolkning en region har desto bättre är förutsättningarna för ett diversifierat näringsliv. NUTEK:s analyser av *regionfamiljer* visar på liknande samband.

¹⁴ SOU 1999:50, sid 159.

¹⁵ Se Vägverkets nationella plan för vägtransportsystemet 1998-2007.

¹⁶ Se Johansson (1999).

¹⁷ Enligt Johansson (1999) kan indelningen även tillämpas på godstransporter.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Definieras som minst 100 km långa resor eller resor som går över en länsgräns.

²⁰ Ibid.

²¹ Erlandsson och Lindell (1996).

²² Se fotnot (3).

²³ Se Johansson (1999).

²⁴ Ibid.

5. NUTEK-utredningens förslag

Underlagsrapporten till SIKA rapport 2000:1, här kallad "NUTEK-utredningen", konstaterar att det är svårt slå fast ett exakt och mätbart samband mellan åtgärder i transportsystemet och regional utveckling. Storleken på de regionalekonomiska effekterna beror på i vilken kontext åtgärderna sätts in, till exempel vilka specifika behov näringslivet i regionen har av åtgärder i transportsystemet. För att få en bild av dessa behov måste näringslivet i respektive region analyseras. Först därefter är det möjligt att uttala sig om i vilken mån åtgärder i transportsystemet har goda förutsättningar att leda till regional tillväxt i en viss region, samt vilka åtgärder som är bäst lämpade att nå detta syfte.²⁵

Enkla, mekaniska samband är sålunda problematiska att hitta i praktiken. Istället har ett antal nyckelfaktorer valts ut, som på goda grunder kan antas skapa förutsättningar för en positiv regional utveckling. Den regionala kontexten avgör sedan i vilken utsträckning de förbättrade utvecklingsförutsättningarna också leder till en positiv regional utveckling. Följande faktorer antas ha störst betydelse:

- Förbättrad tillgänglighet/åtkomlighet
- Regionförstoring
- Förbättrad samordning

Fyra huvudgrupper av metoder, indikatorer, mått och kvalitativa bedömningar har identifierats med vars hjälp man kan göra bedömningar av transportsystemets betydelse för en positiv regional utveckling. Grupperna är följande:

- Tillgänglighetsmått
- Enkät- och intervjuundersökningar som mäter graden av tillfredsställelse hos resenärer, näringsliv och beslutsfattare
- Kvalitativa bedömningar av samspelet med andra aktörer och verksamheter
- Ekonomiska kvantitativa analyser

5.1 Presentation av metoder, indikatorer, mått och kvalitativa bedömningar

Arbetsgruppen har tagit fram ett antal metoder, indikatorer, mått och kvalitativa bedömningar med vars hjälp transportsystemets bidrag till positiv regional utveckling kan bedömas. Tanken är dock även att de ska kunna tjäna som urvalskriterium mellan olika förslag till åtgärder i transportsystemet samt kunna bidra till att generera nya åtgärdsförslag.

1. *Genomsnittligt antal arbetstillfällen som kan nås från bostaden*
Antalet arbetsplatser som kan nås inom en rimlig restid är en bra indikator på den lokala arbetsmarknadens funktion och styrka. Mättet kan användas för att mäta måluppfyllelse, men då måste både bosättningsmönster och lokaliseringen av arbetsplatserna hållas konstanta. Framför allt bör mättet emellertid kunna tjäna som planeringsinstrument för infrastrukturinvesteringar.

2. *Andel av befolkningen som når vissa grundläggande funktioner*
Tillgänglighet till privat och offentlig service utgör en väsentlig del av den sociala välfärden. Glesbygdsverket har för närvarande uppdraget att ta fram förslag på tänkbara målpunkter, mål och metoder. Tyvärr är mättet lite trubbigt för att mäta transportsektorns bidrag till ökad tillgänglighet på detta område. Detta beror på att tillgängligheten påverkas av en rad andra faktorer, inte minst den ickekonstanta marknadsmekanismen. Åtgärder inom andra samhällssektorer kan därför i många fall vara mer effektiva för att öka tillgängligheten till privat och offentlig service. Den effektivaste lösningen i flertalet fall är dock troligen en mix av åtgärder inom olika sektorer. Detta understryker behovet av samordning mellan olika offentliga insatser.

3. *Andel av tidsvinster som sker i intervallet 20-60 minuter*
Eftersom forskningen visar att restidsförbättringar i detta intervall har stora förutsättningar att påverka det inomregionala resandet, bör värdet av dessa tidsvinster uppgraderas. Ett mått på tidsvinster i intervallet 20-60 minuter bör kunna användas både som uppföljnings- och planeringsinstrument.

4. *Andel av befolkningen som kan åka till Stockholm över dagen*
Bra kommunikationer med nationella och internationella centra är en viktig aspekt för näringslivet. Tillgänglighet till nationella centra är ofta en förutsättning för att få en god internationell tillgänglighet, eftersom nationella centra ofta fungerar som noder för resor vidare ut i världen.

Nyttan av denna typ av tillgänglighet varierar emellertid mellan olika typer av företag. En rimlig grundnivå på denna typ av tillgänglighet är dock i praktiken ofta ett grundvillkor vid företagslokaliseringar idag. Mättet bör också kunna användas som ett uppföljnings- och planeringsinstrument.

5. *Andel av befolkningen som kan nå ett regionalt centra inom en viss tidsgräns*

I regionala centra (oftast residensstäderna) finns en rad viktiga funktioner inom olika områden samlade. Det rör

sig exempelvis om sjukvård, utbildning, kommersiell service och kommunikationer. Tillgängligheten till tätorter av denna typ kan därför tjäna som proxivariabel för tillgänglighet till en rad olika funktioner som är viktiga för såväl tillväxt som välfärd. Mättet bör både kunna användas som ett uppföljnings- och planeringsinstrument.

6. Andel av tidsvinster som sker i intervallet 90-180 minuter
Forskningen visar att restidsförbättringar i detta intervall har större förutsättningar att påverka det interregionala resandet än restidsförbättringar i andra intervall. Därför bör värdet av dessa tidsvinster uppgraderas. Ett mått på tidsvinster i intervallet 90-180 minuter bör både kunna användas som ett uppföljnings- och ett planeringsinstrument.

7. Regionalekonomiska analyser som analyserar näringslivets behov av åtgärder i transportsystemet samt förutsättningarna för regionförstoring

En viktig slutsats i denna rapport är att effekterna på regional utveckling varierar starkt beroende på den regionala kontexten, bland annat i form av geografiska förhållanden samt den regionala näringslivsstrukturen. Därför finns det ett stort behov av regionalekonomiska analyser som analyserar näringslivets behov av åtgärder i transportsystemet samt vilka förutsättningar som krävs för regionförstoring. Rätt utformade bör dessa kunna bli ett utmärkt planeringshjälpmedel.

8. Kvalitativa bedömningar behöver göras av hur åtgärder i transportsystemet samspelar med varandra och med övrig samhällsplanering

Storleken på effekterna av åtgärder i transportsystemet beror även på hur väl dessa samspelar med varandra, övrig fysisk planering samt övriga regionala utvecklingsåtgärder. Därför behöver graden av samordning analyseras. En sådan analys bör vara en del av beslutsunderlaget.

9. Minimnivå för kvaliteten på transportsystemet

Utifrån näringslivets och medborgarnas behov bör en miniminivå på kvaliteten på regionens transportsystem definieras. Minimnivån bör tillåtas variera mellan olika regioner beroende på geografiska förhållanden och näringslivets sammansättning och behov. Vidare bör den vara resultatet av en regionalekonomisk analys av den typ som delvis har beskrivits i denna rapport.

10. Intervjuundersökningar har en viktig roll som indikator och utvärderingsinstrument

En grundbult i en väl fungerande demokrati är att medborgarna i sista hand skall utvärdera och betygsätta

effekten av politiska beslut oavsett egen kompetens och frågornas komplexitet. Bland annat av detta skäl kan intervjuundersökningar spela en viktig roll som indikator och utvärderingsinstrument av exempelvis infrastrukturinvesteringar inom transportområdet.

I den tidigare redogörelsen har vi pekat på de stora metodologiska problem som uppkommer om man utifrån teoretiska överväganden eller statistiskt material vill göra mer bestämda uttalanden om och hur förändringar i infrastrukturen har påverkat den regionala utvecklingen. Till saken hör också att eventuella slutsatser inte sällan formuleras på ett så tekniskt komplicerat sätt att det kan vara närmast obegripligt svårt att förstå den faktiska innebörden. Därför finns det ett stort behov av kompletterande utvärderingsinstrument som är anpassade till exempelvis önskemål från politiska beslutsfattare.

Det är både möjligt och meningsfullt att be människor, som är verksamma i en region, att bedöma hur väl transportsystemet fungerar i olika avseenden. Man kan också utgå ifrån att människor i regel har en god uppfattning om vilka förändringar de önskar se genomförda. Det går också i vissa fall att få dem att beskriva – avslöja – hur deras prioriteringsordning ser ut. Det är inte heller osannolikt att flertalet människor med en viss typ av samsättningsbakgrund har mer eller mindre genomtänkta uppfattningar om hur sambanden mellan förändringar i infrastruktur och utvecklingen i deras region kan och bör se ut.

Rent principiellt kan dessutom utsagor från personer med egna erfarenheter ha ett stort värde oavsett vad en ”objektiv analys” skulle komma fram till. Låt oss ta ett exempel: Om människor tycker att en väg är dålig eller att tågen eller flyget går för sällan är dessa värderingar att se som fakta oavsett vad de ansvariga beslutsfattarna själva anser.

För att få ett adekvat underlag när det gäller att använda intervjuundersökningar som indikatorer har Luftfartsverket åtagit sig att i samarbete med Länsstyrelsen i Kronobergs län genomföra en omfattande intervjuundersökning bland beslutsfattare i Kronobergs län. Resultaten kan enligt utvärderingen ses som mycket uppmuntrande. Respondenterna i undersökningen har kunnat formulera tydliga ställningstaganden till infrastrukturen i länet. De har också klart uttryckt angivna önskemål och dessutom har de kunnat prioritera mellan olika framtida alternativ.

Det finns naturligtvis ett behov av ytterligare utvecklingsarbete. Men denna rapportens slutsats när det gäller användandet av kvalitativa undersökningar (t. ex. intervjuer och enkätundersökningar) som metod är följande:

Väl designade undersökningar som genomförs med vissa intervall, förslagsvis årligen eller vartannat år, kan ge resultat som fungerar som utmärkta indikatorer på infrastrukturens standard och dess förändringar. Därtill kan sådana undersökningar identifiera intressanta samband mellan infrastruktur och regional utveckling och därmed antyda lämpliga framtida prioriteringar.

11. Ex post-bedömningar bör få större utrymme i framtiden

Intervjuundersökningar har naturligtvis fler tillämpningsmöjligheter än den som angivits ovan. En sådan är att i efterhand (ex post) utvärdera olika investeringsprojekt inom infrastrukturen och därigenom identifiera fördelar, nackdelar, styrkor och svagheter. Erfarenheterna skall kunna tillvaratas när nya projekt övervägs.

Det talas i dag mycket om vikten av "lärande organisationer". Mycket talar för att diskussionen kring regionala effekter av nya infrastrukturprojekt skulle vinna i kvalitet om erfarenheterna från genomförda projekt togs till vara på ett bättre sätt. Inte minst jämförelser av ex ante-kalkyler med ex post-utvärderingar är något som borde vara mycket fruktbart. Ansatser av detta slag har hittills bara gjorts i mycket begränsad skala i Sverige.

Denna rapport kommer också att redovisa investeringsprojektet Växjö flygplats ur ett ex post-perspektiv (fr.o.m. år 1975). Här bör det medges att det självklart finns betydande problem med att genomföra dylika ex post-studier på ett metodologiskt invändningsfritt sätt. Rapportens rekommendation är att det är av stort intresse att utöka antalet fallstudier (andra flygplatser i andra regioner) för att därigenom vidga erfarenhetsramen och förfinas metoder och teknik.

12. Internationell tillgänglighet och åtkomlighet – effekter på regional utveckling

Det har tidigare nämnts att det inom Luftfartsverket nyligen har bedrivits ett utvecklingsarbete med syfte att med en förenklad metodik kunna göra löpande utvärderingar av olika svenska regioners (flygplatser) åtkomlighet och tillgänglighet i förhållande till viktiga platser ute i Europa. Luftfartsverket avser att studera om måtten/ förändringar i måtten har prognosvärde när det gäller att förutse den regionala utvecklingen i Sverige.

²⁵ Se SIKAs rapport 2000:1 *Vidareutveckling av de transportpolitiska delmålen*, underlagsrapport "Mått på regionala utvecklingseffekter".

6. Flygplatsen i Växjö

6.1 Inledning

I detta kapitel skall vi ge en övergripande beskrivning av turerna kring byggandet av flygplatsen i Växjö. Vår ambition är att söka fånga upp hur tjänstemän, politiker, massmedia och påtryckningsgrupper agerade. Vi skall försöka identifiera vilket beslutsunderlag som togs fram och hur det kom att användas.

Det finns en del statistiskt material som kan användas för att studera effekten av flygplatsen. Detta redovisas och kommenteras i detta kapitel. Vidare skall några anspråklösa statistiska beräkningar presenteras i syfte att illustrera vissa element i en tänkt samhällsekonomisk C/B-analys.

6.2 Beslutet att bygga en ny länsflygplats i Växjö år 1975

Det historiska materialet om flygplatsens tillkomst är tyvärr inte omfattande. Huvudkällorna är pressklipp samt intervjuer med politiker, tjänstemän och ett antal näringslivsrepresentanter. Respondenterna har förvånansvärt goda minnesbilder från en tid som ligger 25 år tillbaka i tiden. Det förhållande att bilderna är någorlunda samstämmiga kan möjligen tolkas så att "graden av tillrättläggande" är av mindre betydelse. Därutöver finns också en mindre del utredningsmaterial från tiden för investeringsbeslutet som vi har tagit del av.

Redan på 1940-talet väcktes förslag på att bygga en länsflygplats i Växjöregionen.²⁶ Sedan dröjde det, bland annat på grund av en svag tillväxt av flygtrafiken på 1950-talet, ända fram till år 1961 innan "1957 års Flygplatskommitté" förordade en ny länsflygplats vid Öjaby strax utanför Växjö. Öjabyförslaget kritiserades emellertid av bullermässiga skäl, men operativa och lokaliseringsmässiga argument talade för Öjaby. Dessutom fick förslaget stöd av flygbolagen (SAS och Linjeflyg), Luftfartsverket och inte minst Kronobergs läns landsting, som samma år förband sig att svara för 50% av anläggningskostnaderna som inte skulle täckas av statliga medel.²⁷ Initialt förverkligades inte förslaget eftersom riksdagen i 1963 års trafikpolitiska beslut krävde att den civila luftfarten skulle ge en samhällsekonomisk kostnadstäckning. För den tilltänkta flygplatsen i Öjaby – planerad som sekundärflygplats med kommunalt huvudmannaskap – innebar detta att statliga medel inte kunde utgå till anläggningskostnader för en ny länsflygplats i Växjö.²⁸

År 1968 bildades den s.k. "Länsflygplatskommittén" som påtalade det akuta behovet av att "lösa den för länets fortsatta utveckling vitala flygtrafikfrågan". Den dåvarande flygplatsen söder om Växjö (det militära flyg-

fältet Uråsa ca 25 km söder om Växjö) ansågs inte kunna tillfredsställa nuvarande och framtida kapacitetsbehov med tillräcklig civil säkerhetsstandard och dessutom ansågs den sakna ett tillräckligt upptagningsområde med en pendlingstid på max 45 minuter med bil till flygplatsen.

Under 1960-talet och början på 1970-talet expanderade länets näringsliv; Under åren 1965-1970 ökade selsättningen inom tjänstesektorn med 29 procent och med 13 procent inom industrisektorn (båda sektorernas ökning låg betydligt över riksgenomsnittet, som till och med redovisade en tillbakagång inom industrisektorn under perioden).

Beräkningar visade att antalet kontaktberoende beslutsfattare inom upptagningsområdet skulle öka från 2500 till 3900 personer (+ 55%) om den nya flygplatsen placerades vid Öjaby. Genom ett större upptagningsområde, attraktivare läge, ökad turtäthet och kapacitet för större, komfortablare och snabbare flygplanstyper genom Linjeflygs försorg skulle antalet resor på Öjaby komma att öka kraftigt i förhållande till Uråsa, menade man.²⁹

Kontaktbehovet med omvärlden ökade enligt vissa uppfattningar markant under 1960-talet med krav på snabba och frekventa förbindelser med i första hand Stockholm och i andra hand med Köpenhamn. Växjö flygplats skulle kunna tjäna som ett nav för länets expansion. Som läget var tidigare ansåg Kommittén att man befann sig i en klart handikappad situation i förhållande till närliggande regioner. Ett regioncentrum som Växjö, som saknade en närliggande flygplats med tillräcklig kapacitet, framstod som en mindre attraktiv lokaliseringsort för större företag och myndigheter. Stora företag i Växjö som Svenska Fläkt, Telub (nuvarande Enator) och Södra Skogsägarna hade en rad kontaktberoende befattningshavare, liksom ett flertal små och medelstora företag. Även offentliga förvaltningar och institutioner var beroende av goda transportmöjligheter med flyg, bland annat till följd av tillkomsten av den nya högskolan i Växjö. En genomförd resandeundersökning år 1968 bekräftade detta.³⁰

De prognoser för trafiktillväxten som gjordes, bland annat av Björkman, visade på en kalkylerad trafiktillväxt som åtminstone i efterhand kan ses som väl försiktig. Beslutet att förbereda byggandet av en länsflygplats vid Växjö/Öjaby drevs inte desto mindre igenom, då Björkmans prognos visade på goda möjligheter att uppnå höga beläggningssiffror. Ett huvudskäl ansågs vara den kraftiga expansionen och differentieringen av näringslivet i länet under slutet av 1960-talet.³¹ Verkligheten skulle visa sig ge förespråkarna mer än rätt.

Passagerarvolymen för inrikes linjetrafik uppgick år 1972 till 7 000 och år 1973 till 13 000 på Växjö-Uråsa. År 1974 kalkylerade Länsstyrelsen i Kronoberg att passagerarantalet (inrikes) skulle uppgå till 35 000 - 40 000 år 1980 på Växjö-Öjaby. Det antogs att antalet befattningshavare inom Växjö/Öjabys upptagningsområde skulle öka till ca 4 800 personer år 1980. Motiveringen bakom den beräknade ökningen var förväntade förskjutningar i näringslivsstrukturen, där nya branscher och näringsgrenar skulle generera en hög andel kontaktberoende befattningshavare.³² Det verkliga utfallet hamnade på över 70 000 årspassagerare år 1980. Som vi senare skall se kan det finnas vissa logiska förklaringar till att prognoserna kom att underskatta den faktiska utvecklingen.³³

År 1972 bildades Växjö Flygplats AB. Aktiekapitalet fördelades mellan Kronobergs läns landsting (50%), Växjö kommun (42%) och Alvesta kommun (8%)³⁴. Det är därför lätt att konstatera att finansieringsprocessen var en politisk fråga med viss känslighet, eftersom flera parter skulle dela på kostnaderna för flygplatsbygget, samt att det ur ett kommunalekonomiskt perspektiv var svårt att motivera alltför höga investeringskostnader för att bygga en flygplats.

Inriktningen var att en ny flygplats skulle stå klar år 1975. Styrelseordförande tillika den viktigaste pådrivaren för flygplatsens tillkomst var den centerpartistiske landshövdingen Lars Eliasson. Flygplatsen vid Växjö-Öjaby invigdes, som planerat, den 13 september 1975.³⁵

*6.3 Det politiska ställningstagandet: "Det är en belastning att vara utan länsflygplats"*³⁶

Det faktum att politisk vilja och starka personligheter i kombination kan ha större betydelse än "förmenta fakta" vid beslut om infrastrukturinvesteringar har rapporten beskrivit tidigare. Detta resonemang har visat sig korrekt när man betraktar den politiska beslutsgången bakom byggandet av Växjö flygplats.

Från betydande delar av den politiska sfären i länet fanns det, enligt en del av de intervjuer vi gjort, en betydande tveksamhet att bygga en ny flygplats med kommunala medel. Man önskade sig att staten (Luftfartsverket) skulle bygga den nya flygplatsen och driva den som statlig flygplats med reguljär linjefart. Man hänvisade till att den indelning som då gällde för den regionala trafikplaneringen av luftfarten syftade till att åstadkomma ett nationellt flygplatssystem med primärflygplatser, d. v. s. flygplatser som var lokaliserade till regionala primärcentra, till exempel Växjö i Kronobergs län.

Politiskt drevs motståndet framför allt från centerpartiet. Den tongivande moderata tidningen Smålandsposten

var också emot flygplatsen (redaktör Franzén). Argumenten gick främst ut på att pengarna skulle användas bättre om de gick till social omsorg, vård och skola. Även vänsterpartiet kommunisterna (Vpk) var helt emot att det skulle byggas en "direktörsflygplats med kommunala medel". Men det fanns också en lång rad företrädare från både politiker och näringsliv som var övertygade om att det var av stor betydelse för länets framtid att få en central flygplats i Växjö.

Flera ledande socialdemokrater och moderater i länet slöt upp bakom landshövdingen. Vissa politiker såg en flygplats i Växjö som ett sätt att skapa beredskap och flexibilitet för framtida arbetstillfällen. Om man i framtiden exempelvis skulle behöva sätta press på regeringen att flytta statlig verksamhet till regionen var det bra att kunna hänvisa till en närliggande flygplats med snabba transportmöjligheter till och från Växjöregionen.

Ett allmänt återkommande argument var av typen att andra närliggande primärcentra som redan hade utbyggda transportsystem skulle lyckas locka över de tillväxtskapande verksamheterna. Därigenom riskerade Växjö och hela Kronobergs län att hamna i det ekonomiska bakvattnet.

Det framgår tydligt att förespråkarna för en ny flygplats ville positionera länet och särskilt Växjö inför 1970-talet som ett regioncentrum. En forskarutredning som genomfördes av Göteborgs universitet år 1971 konstaterade att Växjös position som regioncentrum i sydöstra Sverige var "klart markerad och förväntas bestå".³⁷

Att risktagandet trots allt inte kunde negligeras kan möjligen utläsas av det förhållandet att Linjeflyg krävde garantier för att inleda ett mer omfattande trafikprogram.

Den som enligt vissa uppgiftslämnare till slut fick centern med på taget var den dåvarande landshövdingen Lars Eliasson. Han sökte påverka centerpolitiker i länet och fick dem att byta uppfattning. Hade landshövdingen inte lyckats övertyga det starka centerpartiet hade, menar våra uppgiftslämnare, förslaget att bygga en ny länsflygplats förmodligen fallit, åtminstone vid den tidpunkten.³⁸

6.4 Näringslivets inställning

Näringslivet var positivt till en flygplatsinvestering. Man vågade dock, menar några, inte pressa på för hårt. Risken var stor att man skulle bli sittande med svarte Petter och få vara med och betala kalaset. Enligt uppgift från våra djupintervjuer var endast Handelskammaren och Sveriges Köpmannaförbund tydligt och högljutt för ett flygplatsbyggande (de ägde för övrigt inte egna investeringsmedel).

Vid vissa av intervjuerna har det framkommit synpunkter med innebörden att näringslivet idkade någon form av mer eller mindre mjukt kravställande av typen 'Utan flygplats ingen etablering eller utvidgning'. Vissa av de vi talat med har därför hävdat att viktiga beslutsfattare inom näringslivet i Kronobergs läns näringsliv skall ha angivit att deras verksamhet inte skulle vara etablerad i Växjö om det inte fanns god tillgänglighet med flyg. Ett exempel är Svenska Fläktfabriken, som enligt uppgift inte skulle ha flyttat sitt försäljningskontor till Växjö om det inte samtidigt garanterades goda möjligheter att ta sig med flyg till och från Växjö.

Det har inte varit möjligt att få dessa uppfattningar vare sig bekräftade eller dementerade med den tyngd som skulle krävas för att kunna våga dra mer definitiva slutsatser. För vad det kan vara värt har dock frågan ställts till ett antal näringslivsrepresentanter. Dessa personer ställer sig dock tveksamma till att man skulle driva en så påtaglig lobbyverksamhet och att deras lokaliseringsbeslut på ett avgörande sätt skulle ha påverkats av flygplatsens tillkomst. Viktigare synes istället ha varit att kommunen ställde billig tomtmark till förfogande.

Överhuvudtaget tyder företagsintervjuerna på att företagen i regionen i början av 1970-talet inte alls var så starkt fokuserade på behovet av snabba och frekventa kommunikationer med såväl Stockholm som utlandet som man är idag. Då kunde man till exempel finna sig att det tog en hel dag att komma med tåg till Köpenhamn för att därifrån kunna flyga vidare utrikes. Vidare var man beredd att låta sin verksamhet styras av de flygtider till Stockholm som fanns tillgängliga. Idag är snabba och frekventa förbindelser till Stockholm och utlandet naturligtvis "ett måste". Uttrycket "*det är svårt att idag förstå hur man resonerade då*" passar väl in här.

6.5 Några avslutande kommentarer

En intressant fråga gäller vilken eller vilka parter som främst drev på när det gäller flygplatsen. Var det staten, via länsstyrelsen i Kronobergs län, eller var de främsta tillskyndarna kommuner och landsting? De flesta minns det så att det fanns många krafter som samverkade men att landshövdingen spelade en viktig roll.

En hypotes som kan lanseras är att beslutet att bygga en flygplats i Växjö byggde på en känsla, en övertygelse hos ett antal inflytelserika personer, med landshövdingen i spetsen, om att länet och staden krävde en flygplats för att möjliggöra en expansion av regionen, som skulle kunna ge arbetstillfällen och hög aktivitetsnivå. Utifrån ett sådant långsiktigt regionalpolitiskt perspektiv behövde företagsekonomiska kalkyler avseende den tilltänkta

flygplatsens lönsamhet på kort och medellång sikt ej tillmätas någon avgörande roll. Det visade sig ju också att de tre olika prognoser som gjordes över trafikutvecklingen – och som för övrigt gav ungefär samma resultat – grovt kom att underskatta det faktiska skeendet. Saken kan eventuellt också uttryckas så att beslutsfattarna intuitivt kände på sig att en samhällsekonomisk cost/benefitanalys "med dynamiska komponenter" skulle ha visat att flygplatsen var lönsam; regelrätta kalkyler av detta slag utfördes dock inte.

6.6 Regionalekonomiska indikatorer

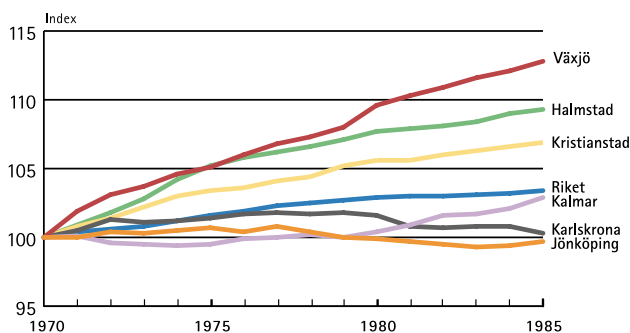
I det föregående har vi refererat till en lång rad av de mått som brukar användas för att identifiera infrastrukturens betydelse för den ekonomiska utvecklingen. Inom ramen för detta projekt har ett omfattande arbete lagts ned för att finna statistik som skulle kunna utnyttjas för att belysa effekterna av tillkomsten av flygplatsen. Resultatet är dessvärre begränsat. Sälunda hade, vid den aktuella tidpunkten, varken kommuner eller länsstyrelser sådana statistiska ambitioner att det finns möjlighet att jämföra utvecklingen från början av 1970-talet och framåt. En mera sammanhängande och utförlig statistik finns endast från slutet av 1980-talet, medan vårt intresse har fokuserat sig kring perioden 1975-1985. Det vill säga, från tidpunkten för flygplatsens öppnande år 1975 tills dess att flygplatsens marknadsandel i förhållande till riket stabiliserades vid mitten av 1980-talet (se vidare i texten).

Den statistik som gått att få fram är därför begränsad och omfattar endast befolkningsutveckling, inkomstutveckling och förändringar i tomtpriser. Materialet redovisas i det följande och har hämtats från Statistiska Centralbyrån (SCB).

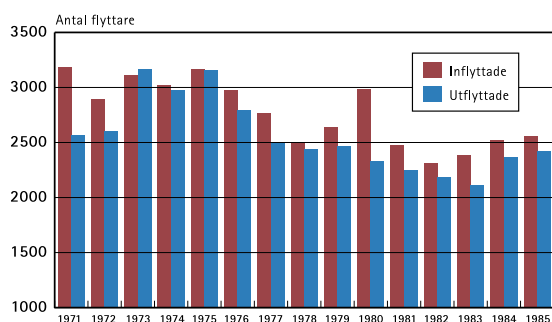
6.6.1 Befolkningsutveckling

Mellan 1970 och 1985 ökade befolkningen i Växjö kommun med 13 procent jämfört med 3 procent i riket som helhet. Utvecklingen var också klart bättre än kringliggande residenskommuner. Ökningen var stadig under hela perioden. Under ett par år i början av 1970-talet och år 1980 var ökningen ovanligt stor till följd av kraftig nettoinflyttning. Växjö's befolkningsutveckling stiger betydligt mer än kringliggande regioner från år 1977 och framåt. Under perioden 1970-1998 uppvisar endast år 1973 ett negativt flyttningsnetto.

Befolkningsutvecklingen i residenskommuner i södra Sverige samt i riket 1971–1985



Antalet in- och utflyttade, Växjö kommun, 1971–1985



6.6.2 Sysselsättningsutveckling och näringsstruktur

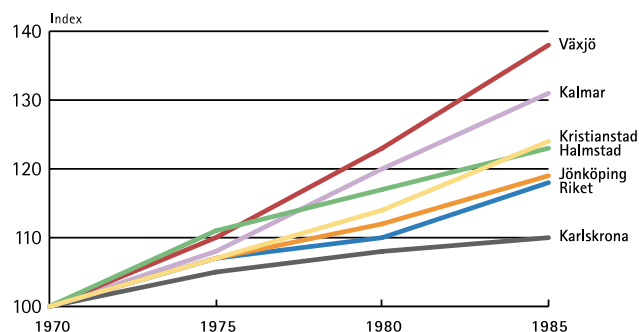
Liksom invånarantalet ökade antalet arbetstillfällen kraftigt i kommunen under perioden. Ökningen uppgick till 38 procent jämfört med 19 procent i riket. Inte heller här nådde någon av residenskommunerna upp till Växjöns nivå. Skillnaden i ökningstakt var särskilt stor mellan åren 1975 och 1980 då antalet arbetstillfällen i kommunen ökade med 12 procent medan riket noterade 4 procent.

Mellan åren 1975 och 1980 var sysselsättningsökningen jämfört med riket särskilt stor inom sektorerna partihandel, kommunikationer och privata tjänster. Privata tjänstesektorn ökade sin andel av den totala sysselsättningen något. Eftersom det totala antalet sysselsatta inom sektorn var litet ger även en procentuellt sett stor ökning emellertid litet utslag på branschstrukturen i sin helhet. När det gäller industrin har verkstadsindustrin ökat antalet sysselsatta kraftigt jämfört med riket.

Även när man studerar hur antalet arbetsställen har förändrats finner man samma mönster. Det är handel, kommunikationer och tjänster som har haft en kraftig ökning jämfört med riket. Under perioden 1975-1985 har Växjö en övervikt av följande branscher jämfört med riket: verkstadsvaror, offentlig förvaltning, jordbruk och skogsbruk samt uppdragsverksamhet. Branscherna upp-

dragsverksamhet, offentlig förvaltning och verkstadsvaror ökade sina andelar av antalet sysselsatta under nämnda period i förhållande till riket.

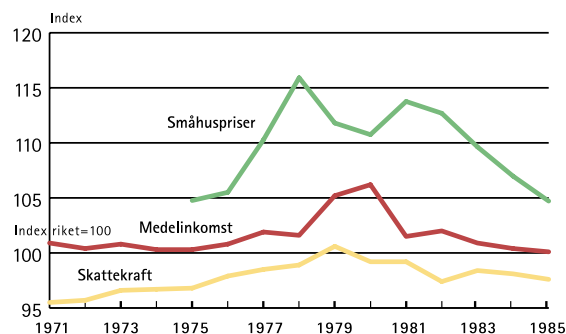
Sysselsättningsutveckling (förvärvsarbetande dagbefolkning) 1970–1985



6.6.3 Medelinkomst, skattekraft och småhuspriser

År 1976 skedde en markant stegring på mellan 5 och 10 procent av småhuspriser och medelinkomst i förhållande till riket. Den kraftigaste relativa ökningen svarade dock småhuspriserna för åren 1977 och 1978. Priserna i Växjö kommun steg med 45 procent dessa två år, vilket skall jämföras med 33 procent i riket som helhet. Ökningen förbyttes sedan i en minskning och återgick år 1982 till de nivåer som gällde före den kraftiga stegringen, d. v. s. i paritet med rikets utveckling. Växjö kommun upplever med andra ord en kraftig ekonomisk tillväxt under en femårsperiod mellan åren 1975 och 1980 i Växjö för att sedan nå ett jämviktsläge med rikets utveckling (se figur).

Utvecklingen av medelinkomst, skattekraft och småhuspriser i Växjö kommun i förhållande till riket



6.6.4 Passagerarutvecklingen på Växjö flygplats

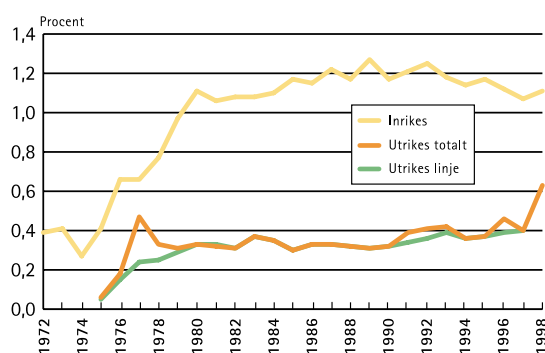
Växjö-Öjaby flygplats invigdes år 1975. Dessförinnan användes Växjö-Uråsa flygplats för reguljär inrikestrafik. Inrikestrafiken ökade markant mellan åren 1975 och 1980 i jämförelse med riket. Under dessa år fördubblades passagerarvolymen i riket, men tillväxten i Kronoberg var

imponerande: Från att ha svarat för 0,4 procent av passagerarvolymen i riket år 1975 till 1,2 procent år 1980³⁹. Växjös andel av passagerarvolymen har sedan dess hållit sig kring den nivån.

Det kan föranleda en slutsats som pekar på ett utjämningsförhållande. Efter tillkomsten av den nya flygplatsen ökade passagerarvolymen för att fem år sedan stabiliseras i någon form av jämviktsläge i förhållande till riket. Detta är egentligen en förutsebar utveckling; Sedan "engångseffekten" av flygplatsens *tillkomst* har ebbat ut är det rimligt att förvänta sig att utvecklingen löper i samma banor som riket i sin helhet.

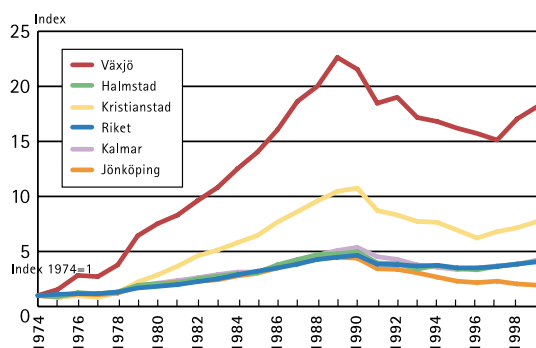
Samma tendens återfinns på utrikestrafiken från Växjö, vilken startade år 1976. Andelen av rikets passagerarvolym i utrikes trafik nådde snabbt (1980) sin andel på ca 0,35 procent. Den har därefter bibehållits fram till år 1997, då vi kan notera en markant ökning. Jämför figuren tidigare med nedanstående figur. Där framgår tydligt att den kraftiga passagerartillväxten i Växjö och den kraftiga regionala tillväxten (mätt i skattekraft, medelinkomst och småhuspriser) uppstår vid samma tidsperiod och följs åt.

Växjös relativa andel av rikets passagerarvolym



Nedanstående figur visar passagerarutvecklingen i Växjö (inrikes avg. och ank.) jämfört med närliggande flygplatser (Kristianstad, Kalmar, Halmstad, Jönköping) och med riket.

Passagerarutvecklingen inrikes 1974–1999



Genomgående har Växjö haft en betydligt snabbare tillväxt i passagerarutvecklingen i förhållande till både riket och de närliggande flygplatserna. Här bör det observeras att Växjö startade från ett lågt passagerarantal år 1974, vilket förvisso inte motsäger den kraftiga tillväxten efter den nya flygplatsens tillkomst år 1975. Jämför man exempelvis med Kristianstad, som hade motsvarande passagerarvolym som Växjö år 1975 kan det konstateras att Växjö har upplevt en betydligt kraftigare expansion. År 1989 var passagerarvolymen på Växjö flygplats 23 gånger högre mot vad den var 14 år tidigare, när flygplatsen invigdes. Ytterligare två omständigheter som endast delvis kan förklara den kraftiga volymökningen är Linjeflygs biljettreform år 1978 vilket kom att gynna fritidsresandet med flyg, samt allmänt hög passagerartillväxt inom det svenska inrikesflyget under 1980-talet. Faktum kvarstår att Växjös tillväxtkurva för inrikesflyget är brantare i jämförelse med riket och grannflygplatser.

6.6.5 Slutsatser

Genomgången av befolknings- och sysselsättningsstatistiken antyder att Växjöregionen haft en dynamisk utveckling jämfört med riket under perioden 1970–1985. Utvecklingen förlöpte dock "jämnt", d. v. s. några hack när den nya flygplatsen invigdes år 1975 går inte att identifiera. Däremot finns sådana hack när det gäller medelinkomst, skattekraft och småhuspriser och flygresenärer.

Vi kommer i det följande lansera hypotesen att tillkomsten av flygplatsen var en bidragande orsak till att regionens marknadsandel när det gäller inrikesflyg fick ett engångslyft. Däremot är det svårare att argumentera för att tillkomsten av en ny flygplats på så kort tid skulle ge ökad skattekraft och öka medelinkomsten. Däremot är det omvända orsakssambandet rimligare; ökad skattekraft och ökade inkomster ökade efterfrågan på flyg.

Materialet antyder att småhuspriserna steg relativt sett mycket kraftigt under perioden 1975 - 1978 för att därefter falla. Det är inte orimligt att tänka sig att byggandet av en flygplats direkt och indirekt skulle kunna leda till ökade priser på såväl mark som byggnader och därigenom leda till ökade småhuspriser. Om så skedde också i Växjös fall har vi däremot inte undersökt.

²⁶ "1944 års flygplatsutredning" presenterade sitt förslag i augusti 1946. Mark reserverades för flygplatsen 4 km öster om Växjö stadscentrum, men förslaget föll senare på ett annat område (Öjaby, där flygplatsen förlades, ligger 8 km nordväst om Växjö stadscentrum).

²⁷ 1961 köpte landstinget dessutom det erforderliga markområdet vid Öjaby.

- ²⁸ En flygplatsinvestering ansågs inte ge tillräcklig samhälls-ekonomisk lönsamhet, i enlighet med de samhälls-ekonomiska kriteriekraven vid infrastrukturinvesteringar i enlighet med 1963 års trafikpolitiska beslut.
- ²⁹ PM "Utredning om resandeunderlaget på länsflygplatsen Växjö/Öjaby" skrivet av Växjö Flygplats AB (1974).
- ³⁰ Genomförd av Björkman (1968).
- ³¹ Se Björkman (1969).
- ³² Länsstyrelsen i Kronobergs län (1974). Utredning om resandeunderlaget på länsflygplatsen Växjö/Öjaby. Utredningen antog vidare att antalet flygresor per befattningshavare och år skulle öka till 7,5, vilket motsvarade en totalsumma på 36 000 resor/år. Utredningens totalbedömning för antalet passagerare i inrikes linjetrafik år 1980 var 40 000, inklusive fritidsresenärer.
- ³³ Björkman (1969) beräknade att antalet flygpasagerare på Växjö/Öjaby i inrikes linjetrafik skulle hamna på mellan 29 500-35 400 år 1980. Björkmans modell byggde bland annat på variabler som jämförande priser och restider för tåg- och flygresor samt trafikpotential från närliggande orter.
- ³⁴ Totalt 6 miljoner i aktiekapital samt kapital för en reservfond motsvarande 20% av de tecknade aktiernas nominella värde.
- ³⁵ Den totala investeringskostnaden vid själva byggandet uppgick till 20 Mkr. Av detta bidrog AMS med 4,5 Mkr. Andra investeringskostnader har därefter tillkommit.
- ³⁶ Tf Landshövdingen i Kronoberg, Per Bjerring (1972).
- ³⁷ Göteborgs universitet, Kulturgeografiska Institutionen (1971), "Interregionala beroenden i Sverige".
- ³⁸ En av de inflytelserika politikerna vid tiden för beslutet har dock inte minnesbilden av att det i grunden fanns så olika uppfattningar på politiskt håll beträffande behovet av en ny flygplats; han anser att alla var överens om att det krävdes en flygplats i Växjö, låt vara att det fanns olika bedömningar om hur bråttom det var att bygga den. Han upplevde inte heller att finansieringsfrågorna utgjorde några större problem.
- ³⁹ Passagerarutvecklingen under de första åren var över förväntan och ledde snabbt till att Växjö flygplats gjorde en framställan om att bli en primärflygplats vilket skulle innebära vissa investerings- och driftsbidrag från staten. I början av 1981 skrevs i Smålandsposten att pengarna inte räckte till att klara ekonomin för Växjö flygplats trots den stora passagerarökningen under alla åren. Statliga lufttransportutredningen presenterade sitt betänkande för kommunikationsminister Ulf Adelsohn i januari 1981. Där framgick att utredningen förordade att Växjö flygplats snarast övergick i statlig regi. Man hade uppmärksammat den goda tillströmningen av passagerare och behovet av flyget från Växjö som en viktig knutpunkt på huvudnätet i landet. Under slutet av 1980 trodde man inte längre på Växjö som statligt ägd flygplats, det skulle bli en fortsatt kommunal drift. I Kronobergs län var man dock inte besviken men räknade med ett statligt stöd för att rätta till underskottet.

7. Samhälls-ekonomiska effekter av den nya flygplatsen

7.1 Inledning

I denna rapport har det tidigare framförts att korrekt genomförda samhälls-ekonomiska kalkyler – alla dess brister till trots – anses vara den bäst kända tekniken för att bedöma om det lönar sig att ur samhälls-ekonomisk synvinkel göra en viss typ av investering i infrastrukturen. Tillkomsten av Växjö flygplats var inte resultatet av en sådan kalkyl. Varför en sådan inte gjordes har inte nu i efterhand gått att klargöra med säkerhet.

Det enklaste svaret är kanske att investeringsbeslutet kom att bli kommunalt och inte statligt. Ett annat är att politikerna – då som nu – var kritiska till kalkylmetoden, som dessutom vid tidpunkten för investeringsbeslutet hade större metodologiska brister än i dag. Vi har tidigare även påtalat att det inte tycks vara ovanligt att kraftfulla beslutsfattare anser sig veta vad som behöver göras även om det inte finns kalkyler – som ju ändå alltid är mer eller mindre osäkra – som stödjer deras uppfattning.

Såvitt vi förstår gjordes det inte ens några försök att göra några *regionalekonomiska* kalkyler i den mening vi i det föregående lagt i detta begrepp (jmf. t. ex. avsnitt 5). Vad som faktiskt verkar ha åstadkommit är en del företagsekonomiska kalkyler baserade på trafikprognoser framtagna av bland annat Björkman⁴⁰. Att dessa kalkyler visade sig bli felaktiga kan eventuellt, som tidigare har påpekats, hänföras till ett antal metodologiska brister, till vilka vi återkommer i det följande.

7.2 Några utgångspunkter

I detta kapitel skall vi nu söka dra samman trådarna från den föregående analysen. Låt oss först sammanfatta några centrala punkter i den tidigare analysen:

1. Det är förknippat med många problem och fallgropar när det gäller att utvärdera långsiktiga effekter av investeringar inom infrastrukturen. De finns många teorier som dessutom inte sällan går på tvärs mot varandra.

2. Empiriskt är det svårt att kunna styrka kausala samband mellan genomförda projekt och resultat. Det ligger i sakens natur att de effekter som åsytas skall uppnås under loppet av en lång rad år, kanske 25 år eller mer. Under så långa perioder händer dessutom så mycket annat i omvärlden som kan ha inverkat på resultatet – positivt eller negativt. Dessa externa påverkansfaktorer kan därför dränka effekterna av det genomförda projektet, i det

här fallet Växjö flygplats. Dessutom är det ofta svårt att korrekt *identifiera orsakssambanden*. Har t. ex. tillkomsten av flygplatsen genererat tillväxt? Eller är det tillväxten som skapat efterfrågan på en ny flygplats? Eller rör det sig om ett växelspel? I så fall, på vilket sätt och i vilken grad? Finns det en risk för dubbelräkningar och hur skall man i så fall eliminera den?

3. Det pågår en omfattande diskussion om mål och medel när det gäller *regional utveckling*. Vi har relativt utförligt refererat delar av denna diskussion och presenterat en rad olika indikatorer som kan tänkas komma till användning när det gäller att utvärdera effekter på regional nivå av investeringar i infrastrukturen.

4. Det förs en intensiv debatt mellan dem som hävdar att alla väsentliga nyttoeffekter av transportinfrastruktur kan "mätas på vägen", med hjälp av konventionell samhällsekonomisk C/B-analys och dem som anser att det kan uppstå stora positiva effekter *utöver* de nyttor som mäts i den konventionella kalkylen.

5. Representanter för den senare gruppen pekar till exempel på s.k. *synergieffekter* i transportsystemet, nyskapad verksamhet och omlokalisering av ekonomiska aktiviteter. Men även andra mekanismer kan tänkas.

6. En sådan mekanism utgår ifrån att kapacitetsbrister kan hämma t. ex. arbetsresor och utvidgning av arbetsmarknadsregioner. En kapacitetsutvidgning kan i en sådan situation ge bestående framkomlighets- och (därmed) tillväxteffekter.

7. En annan mekanism innebär att väsentligt snabbare transporter kan utvidga pendlingsområden. Genom utvidgade arbetsmarknader kan företag tävla om mer och bättre urval av arbetskraft. På det sättet skulle tillväxteffekter kunna uppstå.

8. En ytterligare mekanism är att förbättrade möjligheter till långa eller medellånga resor skulle kunna leda till ökat resande och därmed utvidgade och mer effektiva marknader.

Oavsett om en traditionell samhällsekonomisk kalkyl mäter effekterna på regional nivå på ett tillfredsställande sätt eller inte, kvarstår att *tidseffekten* av en infrastrukturinvestering i vart fall anses ha en avgörande betydelse.

En slutsats vi tycker oss kunna dra är följande: Det är troligt att en investering inom infrastrukturen kan ha

positiva samhällsekonomiska effekter, eller åtminstone positiva regionalekonomiska effekter (via bl.a. synergieffekter), även om kalkyler som endast beaktar effekter "på vägen" (d. v. s. exklusive alla indirekta effekter) inte entydigt pekar på att man kan räkna hem investeringen. Skulle det däremot visa sig att projektet går att räkna hem när man bara beaktar effekterna "på vägen" kan man utgå ifrån att projektet har positiva samhällsekonomiska och/eller regionalekonomiska effekter.

Vi har i den tidigare framställningen pekat på de stora praktiska och metodologiska problem som uppstår även om man begränsar sig till att göra kalkyler "på vägen". Inte minst tidsberäkningarna reser en lång rad komplikationer. Dessa skall i det följande i korthet beskrivas och kommenteras.

7.3 Tidskalkylering

Vi har i vår genomgång pekat på att det enligt vissa forskare, till exempel Johansson, är av stor betydelse inte bara hur stor den eventuella tidsvinsten blir. Minst lika viktigt är *hur stor del* det är av den totala tidsåtgången som påverkas. Av detta skäl kan en i absoluta tal mycket stark reducering av restiden ha mycket små effekter, medan också en begränsad reducering av tiden kan ha kraftiga effekter, exempelvis om den innebär att en kritisk tröskel passeras. Det är givetvis svårt att fånga upp mekanismer av detta slag i en kalkyl.

Ett grundläggande begrepp inom samhällsekonomisk kalkylering är *generaliserad kostnad*. Denna består av både restid och pris för resan vilken motsvarar trafikantens minimivärdering av resan.

Värderingen av tid, eller egentligen tidsbesparingar, är situationsrelaterad. Trafikanter värderar en minskning på 15 minuters tid för byte mellan färdmedel högre än 15 minuters förkortning av åktiden. Trafikanter värderar vidare väntetid till avgång lägre än åktid. De olika tidskomponenterna (väntetid, åktid och bytestid) får därmed olika vikter i en samhällsekonomisk kalkyl. På grundval av olika typer av schabloner söker man väga ihop de olika komponenterna. Exempelvis får restiden vikten 1, bytes-tiden vikten 2 och väntetiden 0,4. Dessa vikter är emellertid enbart schabloner med de uppenbara risker som finns för såväl underskattningar som överskattningar.⁴¹

Den sammanvägda tidsåtgången multipliceras sedan med olika uppsättningar av priser som svarar mot resenärens preferenser för att spara tid. Man skiljer här inte bara mellan de olika tidskomponenterna utan också på typ av *färdmedel* samt typ av *resa* (privat- resp. affärsresor). Variationerna i pris är mycket stora i de olika delcellerna; från 6 kr till 420 kr i timmen.⁴²

Det är rimligt att anta att osäkerheten i dessa värden är mycket stora. Den andra delen i trafikantens uppoffring (eller kostnad) för att göra en resa, är naturligtvis priset för resan. Människor tar hänsyn både till pris och restid när man bestämmer sig för att resa och med vilket färdmedel.

7.4 Konsumentöverskottet

Om vi antar att en resa kostar 1 000 kr, att den viktade restiden är 3 timmar och den viktade timpriset är 100 kr, är sålunda den generaliserade kostnaden 1 300 kr. Till detta minimivärde skall det värde trafikanten tillmäter resan läggas, men som han/hon inte behöver betala för enligt det s.k. konsumentöverskottet. Ett sådant uppkommer rent teoretiskt därför att säljaren normalt inte har möjlighet att utforma sitt prissystem individuellt, det vill säga med hänsyn tagen till den enskilde individens priselasticitet.⁴³

7.5 Existerande/tillkommande trafikanter

Man skiljer i de samhällsekonomiska kalkylerna mellan existerande och tillkommande resenärer. Antag att restiden på en viss linje förkortas med ett visst färdmedel till följd av investeringar i infrastrukturen. De som redan tidigare reste med detta färdmedel gör under vissa förutsättningar en vinst på detta. *Tillkommande resenärer* som lockas av förbättringen gör dock i genomsnitt en mindre vinst än de existerande. De som var nära att välja förbindelsen redan före förbättringen gör en (i stort sett) lika stor vinst som de existerande. De som nått och jämnt väljer den nya förbindelsen har (i stort sett) inte gjort någon vinst alls. I genomsnitt kan de tillkommande sägas ha gjort hälften av den vinst som de existerande trafikanterna har gjort.

Det är lätt att intuitivt förstå varför man i kalkylen bör skilja mellan existerande och tillkommande trafikanter. Däremot är det svårare att förstå hur det skall kunna gå att uppehålla distinktionen om man anlägger ett längre tidsperspektiv, d. v. s. över investeringens ekonomiska livslängd på 25 år eller längre.

7.6 Tidsbesparingar till följd av etableringen av Växjö flygplats

Statistiken som har redovisats i det föregående ger en mycket tydlig bild av vad som hände när Växjö flygplats invigdes hösten 1975. Flygplatsens *marknadsandel* steg mycket kraftigt i förhållande till den situation som rådde när den gamla flygplatsen var i drift. Ett motsvarande "hopp" inträffade några år senare när utrikestrafik inleddes på flygplatsen. Efter dessa "hopp" har passagerar-

utvecklingen på flygplatsen utvecklats i ungefär samma takt som för riket i sin helhet av skäl som anförts tidigare. Eller uttryckt på ett annat sätt: Flygplatsens marknadsandel har varit mer eller mindre oförändrad.

Det är självklart att det bland annat var öppnandet av flygplatsen, med dess goda tillgänglighet och höga kapacitet, som ledde till trafikökningen. Men det fanns också andra förhållanden på flygsidan som bidrog. Man satte in större och bättre flygplan. Man ökade turtätheten till Stockholm. Man införde direkttrafik till Köpenhamn. Man höjde inte biljettpriserna. Man införde prisdifferentierade biljettsystem. Etc.

Ingen kan säga i dag hur stor vikt dessa olika faktorer hade. Men att de samverkade på ett positivt sätt är rimligt att anta. Felet med de prognoser som gjordes i samband med att etableringen av flygplatsen diskuterades var kanske att man inte i tillräckligt hög grad sökte beakta vilka åtgärder, bland annat från flygbolagens sida, som skulle vidtas om och när en ny flygplats kom tillstånd. *Det är naturligtvis inte lätt att så här i efterhand klarlägga varför de olika faktorerna tillsammans fick en sådan stark effekt på Växjö flygplats passagerarvolym. Men en hypotes är att det fanns ett uppdämt och otillfredsställt flygbehov på marknaden. Genom det knippe av förändringar som kom till stånd "förlöstes" efterfrågan. Med referens till den tidigare framställningen kan effekterna ha uppstått därför att åtgärderna ledde till att man passerade en kritisk tröskel.*

Hur stora har då tidsvinsterna blivit genom etableringen av flygplatsen i Växjö? Låt oss diskutera detta med utgångspunkt i resonemangen ovan.

Den gamla flygplatsen hade en marknadsandel på ca 0,4 procent, medan den nya successivt från år 1975 till år 1980 fick en marknadsandel för inrikesflyg på ca 1,2 procent, en andel som sedan varit mer eller mindre konstant (se tidigare figur). Överslagsmässigt har drygt 3 miljoner enkelresor inrikes gjorts från år 1975 till och med år 1999. Hade flygplatsen haft en marknadsandel på 0,4 procent över hela denna period hade antalet resor uppgått till drygt 1 miljon.

7.7 Sifferexercis

Vi sätter likhetstecken mellan den dryga miljonen resor enligt ovan och antalet *existerande* trafikanter. Vi antar en genomsnittlig tidskostnad per timme på 100 kr och en genomsnittlig tidsvinst på 1 timme (kortare restid till flygplatsen, plus kortare restid och väntetider). Detta ger ett belopp på 100 Mkr för hela perioden 1975-1999. Gör vi en annuitet av summan och räknar med en kalkylränta på 4 procent är nuvärdet drygt 40 Mkr.

I vårt räkneexempel har vi nu kvar 2 miljoner resenärer att beakta. Enligt reglerna för den samhällsekonomiska kalkylen skulle dessa vara tillkommande passagerare som i genomsnitt vann halva tiden, d. v. s. 30 minuter. Med samma kalkylantaganden uppgår beloppet också till 100 Mkr för hela perioden med ett nuvärde på 40 Mkr.

Om man vill fortsätta med denna grovt förenklade kalkyl kan man också införa utrikestrafiken i kalkylen. Från år 1977 t.o.m. år 1999 har det gjorts knappt 750 000 enkelresor. Antar vi att tidsvinsten uppgår till 3 timmar (jämfört med alternativet att flyga via Arlanda) skulle summan uppgå till 225 Mkr. Nuvärdet skulle uppgå till ca 140 Mkr.

Summan av alla tidsvinster skulle sålunda uppgå till drygt 200 Mkr omräknat till nuvärde i dåtidens pengar. I dagens penningvärde skulle beloppet uppgå till storleksordningen 600 Mkr vid ett antagande om årlig genomsnittlig inflation på 4 procent.

Detta räkneexempel har givetvis i viss utsträckning karaktären av en lek med siffror. Man kan naturligtvis rikta en lång rad invändningar mot de antaganden som gjorts. Men vilka korrigeringar som än skulle göras borde dock två slutsatser kunna dras. Den ena är att det sannolikt var samhällsekonomiskt lönsamt att bygga flygplatsen. Det vill säga de resurser som investerats i flygplatsen samt de resurser som åtgår för drift och underhåll av flygplatsen har sannolikt kunnat förräntas till en ränta som överstiger den samhälleliga kalkylräntan. En indikation på detta är att de totala investeringskostnaderna för flygplatsen (1975-1999) har uppgått till drygt 135 Mkr⁴⁴, de ackumulerade företagsekonomiska underskottet uppgick till 35,5 Mkr under perioden 1975-1988; sedan år 1989 redovisar flygplatsen ett företagsekonomiskt överskott på i genomsnitt 3 Mkr per år.⁴⁵ Den andra slutsatsen är att effekterna sannolikt inte är så dramatiskt stora att vi har skäl att tro att de på ett lätt och entydigt sätt går att identifiera och härleda i statistik av mer övergripande natur, avseende t. ex. produktion, inkomster eller sysselsättning.

7.8 Slutsatser

Inledningsvis i detta avsnitt formulerades hypotesen att om en samhällsekonomisk C/B-analys visar att en infrastrukturinvestering är lönsam så torde en kalkyl som dessutom beaktar olika indirekta effekter också visa på lönsamhet och detta även om man ser det ur ett mer strikt regionalekonomiskt perspektiv.

Nu har vi inte i denna rapport genomfört en regelrätt C/B-kalkyl. Vad vi har gjort är att presentera vissa kalkyler avseende en – om också viktig – intäktspost, nämligen

minskningen av restiden till följd av den nya flygplatsen. Men vår hypotes är inte desto mindre att en mera fullständig kalkyl skulle ha visat på ett samhällsekonomiskt positivt nuvärde om uppoffringar ställts mot intäkter.

Vi har också sökt fånga upp de regionalekonomiska effekterna av flygplatsen med hjälp av statistiska serier. Materialet är emellertid knapphändigt. Dessutom är det alltid förknippat med stora problem att identifiera orsaks-samband utifrån tidsseriematerial.

Emellertid finns det också andra metoder att utvärdera effekten av t. ex. investeringar i infrastrukturen. I den tidigare refererade NUTEK-utredningen, vars uppgift har varit att utveckla indikatorer eller mer avgränsade mått för transportsystemets påverkan på de regionala utvecklingsförutsättningarna, konstateras att "intervjuundersökningar har en viktig roll som indikator och utvärderingsinstrument".

Den intervjuundersökning som vi genomfört bland beslutsfattarna i Kronobergs län och som i det följande sammanfattas, kan bl. a. ses som en senkommen utvärdering av byggandet av flygplatsen i Växjö.

⁴⁰ Se Björkman (1969).

⁴¹ Se SIKA Rapport 1999:6, Översyn av samhällsekonomiska kalkylprinciper och kalkylvärden på transportområdet.

⁴² Ibid.

⁴³ Konsumentöverskottet på samhällsekonomisk nivå är varje individs överskott multiplicerad med antalet individer.

⁴⁴ Investeringskostnaderna för Växjö flygplats AB har under perioden 1975-1999 uppgått till 79 Mkr. Summan 115,3 Mkr inkluderar bidrag och stöd från AMS, Länstrafikanlag, m.m. (56 Mkr). De stora investeringskostnaderna har varit flygplatsbyggandet (1975:20 Mkr), banförlängning (1997:42 Mkr), och terminalombyggnation 1998:13 Mkr).

⁴⁵ Siffrorna avser resultat exklusive bidrag och före bokslutsdispositioner i Växjö Flygplats AB. Underskott noteras också för resultatet år 1990 p. g. a. baninvestering.

8. Vad anser beslutsfattare i Kronobergs län om infrastrukturen?

8.1 Sammanfattning

I det följande presenteras resultaten av den undersökning som Luftfartsverket har utfört i samarbete med Länsstyrelsen i Kronobergs län. Delar av arbetet har ingått i SIKAs rapportering till regeringen.⁴⁶

En postal enkät har genomförts under hösten 1999. Den vände sig till omkring 180 beslutsfattare i Kronobergs län enligt en namnförteckning som har tillhandahållits av länsstyrelsen. Svarefrekvensen blev ca 80 procent. Ett syfte med undersökningen var att få en kvalificerad, lätt översiktlig, bedömning av länets infrastruktur när det gäller kommunikationer med särskild tonvikt lagd på flyget och flygplatsen i Växjö. Därutöver har studien syftat till att fånga upp respondenternas syn när det gäller i vilken utsträckning förbättringar i transportsystemen leder till en ekonomisk tillväxt i länet. Slutligen har undersökningen fångat upp respondenternas förslag på åtgärder i syfte att öka tillväxten i regionen. I detta ingick att prioritera olika typer av tänkbara statliga insatser. Enkätundersökningen redovisas i sin helhet i bilaga 1.

Knappt hälften av respondenterna företräder den offentliga sektorn. Detta innebär att denna grupp är *överrepresenterad* i undersökningen.

Närmare 85 procent säger sig vara på tjänsteresa i Sverige minst några gånger per kvartal. Representanterna från den offentliga sektorn reser relativt sett mindre ofta än övriga. Närmare 25 procent av respondenterna säger sig resa utomlands några gånger per kvartal eller oftare. Även utrikes resor görs relativt sett oftare av beslutsfattare från den privata sektorn.

Det vanligaste färdmedlet vid *inrikesresor* är bilen (ca 40 procent) medan tåg och flyg förekommer i ungefär samma omfattning (ca 30 procent vardera). Respondenter från den offentliga sektorn reser inrikes oftare med tåg och mindre ofta bil än övriga personer i undersökningen. När det gäller *utrikesresor* dominerar – inte helt oväntat – flyget helt.

Hur viktigt är det med en flygplats i Växjö?

Omkring 35 procent anser att flygplatsen är helt avgörande för en positiv regional utveckling. Ytterligare drygt 50 procent anser att den är ganska viktig. Om man studerar den relativa andelen av personer som anser att "flygplatsen är helt avgörande" framförs denna aspekt i relativt sett högre utsträckning bland;

- representanter för företagssektorn
- organisationer med mer än 50 anställda
- de som har frekventa kontakter utanför länet (ju fler kontakter och ju mer man reser desto viktigare anser man flygplatsen vara).

8.2. Slutsatser

Den bild som förmedlas av den refererade intervjuundersökningen indikerar att flygplatsen i dag utgör en viktig beståndsdel av länets infrastruktur. Dessa positiva bedömningar tar sin utgångspunkt i en mycket omfattande trafik på flygplatsen såväl inrikes som utrikes. Flygplatsen har redovisat goda ekonomiska resultat. Detta är ovanligt bland flygplatser av motsvarande storlek i Sverige.

Med facit i hand är det därför inte alltför djärvt att våga påstå att investeringsbeslutet vid tidpunkten ifråga var klokt och framsynt. Men samtidigt måste man vara medveten om att det ingalunda är givet eller ens sannolikt att byggandet av flygplatsen isolerat har lett till en positiv förändring i regionen. En lång rad faktorer – varav flygplatsen är en – kan ha varit viktiga drivkrafter bakom tillväxten. Men man kan aldrig vara säker. Orsakssambandet kan sannolikt ha varit det omvända: En positiv utveckling i länet – föranledd av en lång rad förhållanden – har medfört att det varit möjligt att etablera och driva en lönsam flygplats.

En slutsats är att flygplatsen har betytt mycket för länet och kommunerna ifråga. Den upplevdes som "ett lyft" för länet. Regionen skulle ha fått en väsentligt sämre utveckling utan flygplatsen ifråga, menar man från flera håll i länet. Framför allt har flygplatsen bidragit till att konsultföretag i IT-branschen kunnat etableras och utveckla Växjö till något av ett centrum för IT-konsulter. Flygplatsen i Växjö har under perioden utvecklats mycket positivt och varit något av en förebild såväl när det gäller ekonomi som driftsmetoder.

Intervjupersonerna i denna undersökning tycks vara rörande överens om att flygplatsen har betytt oerhört mycket inte bara för deras respektive organisationer utan också för regionen i sin helhet. Att Växjö numera har ett universitet kan delvis hänga samman med de goda flygförbindelserna. Flygplatsens betydelse för universitetets utveckling råder det inget tvivel om.

Ett av de intervjuade företagen pekar på att man inte heller får glömma bort att flygplatsen inte endast är till för dem som reser från regionen: Den är också är mycket viktig för de som vill besöka organisationer i länet. Inrikesflyget till/från Stockholm har fått ökat konkurrens-

kraft i jämförelse med tåget i och med att man startat tågförbindelse mellan Arlanda och Stockholm. Många uttalar sig spontant mycket positivt om flygplatsens marknadstillvända organisation.

⁴⁶ Ibid.

9. Sammanfattning och rekommendationer

9.1 Sammanfattning

Växjöstudien har undersökt både kvalitativa och kvantitativa förhållanden, med stöd av intervjuundersökningar, regionalekonomiska fakta och en samhällsekonomisk tidsvinstbedömning. Studien har särskilt intresserat sig för flygplatsens första 10 år då Växjös passagerarvolym växer kraftigt relativt riket både när det gäller inrikes och utrikes reguljärflyg samt chartertrafik. Därefter uppstår ett utjämningsförhållande vid en nivå som Växjö därefter har bibehållit gentemot riket. Efter tillkomsten av den nya flygplatsen ökade passagerarvolymen för att fem år sedan landa på någon form av jämviktsläge i förhållande till riket. Detta är egentligen en förutsebar utveckling. Sedan "engångseffekten" av flygplatsens *etablering* har ebbat ut är det rimligt att förvänta sig att utvecklingen löper i samma banor som riket i sin helhet.

Från mitten av 1970-talet fram till 1990-talets början skedde en snabb tillväxt av passagerarvolymen i svenskt inrikesflyg, särskilt efter år 1978 då Linjeflyg införde en prisdifferentieringsreform. Detta gynnade tillväxten av fritidsresande med flyg inom Sverige. Samtidigt steg Växjös passagerarvolym betydligt snabbare i förhållande till rikets genomsnitt under åren 1975-1980. Vad var orsaken till den för Växjö flygplats så gynnsamma utvecklingen? Med hjälp av statistiska uppgifter från Växjöregionen har studien analyserat ett antal regionalekonomiska utvecklingsfaktorer. Emellertid tyder resultaten på att när det gäller att finna oberoende samband med hjälp av kvantitativa data blir det genast svårare att isolera flygplatsens effekter från andra faktorer som påverkar den ekonomiska utvecklingen i länet. Detta innebär att studien inte har kunnat finna oberoende (kvantitativa) mätbara samband mellan flygplatsen och den regionala utvecklingen i Växjö.

Regionalekonomisk statistik visar att Växjöregionen upplevde en snabbare ekonomisk tillväxt relativt mot riket under åren 1975-1980. Medelinkomst, skattekraft, villapriser, sysselsättning och befolkningsutveckling har vuxit snabbare än i riket. Den positiva regionala utvecklingen i Växjö kan med säkerhet sägas få *genomslag* i flygplatsens utveckling under samma period. Flygplatsens tillkomst samvarierar med flera ovanstående faktorer. Det är därför svårt att bestämma om vad som är orsak och vad som är verkan för den regionala utvecklingen.

Det samhällsekonomiska betraktelsesättet att värdera restidsvinster mot investeringskostnader har i denna studie pekat på betydande positiva effekter, låt vara att endast ett fåtal faktorer har beaktats.⁴⁷

Resultaten från studiens intervjuundersökning bland Kronobergs läns beslutsfattare i näringsliv och offentlig förvaltning har påvisat flygets betydelse för den regionala utvecklingen. Drygt en tredjedel av svaren, främst företagare som reser mycket i tjänsten, anser att flygplatsen är helt avgörande för verksamheten i regionen. Ytterligare drygt femtio procent menar att flygplatsen är viktig för regionens utveckling. Nio av tio använder flyget vid utrikes tjänsteresor, vid inrikes tjänsteresor utanför länet använder sig tre av tio av flyget. Nio av tio beslutsfattare anser dessutom att flyget från Växjö idag erbjuder goda transportmöjligheter från länet, men sex av tio menar att ytterligare förbättringar av flygets verksamhet från Kronoberg definitivt skulle främja länets ekonomiska utveckling.

Detta leder fram till följande slutsatser i denna rapport:

1. Det är svårt att hitta exakta och mätbara samband mellan transportsystem och en positiv regional utveckling. Det är med andra ord komplicerat att isolera flygplatsernas eventuella betydelse för en positiv regional utveckling i förhållande till andra, externa, tillväxtfaktorer i regionen.
2. Flygplatser är däremot nödvändiga men inte tillräckliga villkor för en positiv regional utveckling.
3. Graden av flygplatsernas "nödvändighet" beror dock självfallet på kontexten, det vill säga de unika regionalekonomiska förutsättningarna i en specifik region. I vissa regioner, främst storstadsregioner, blir sambanden svårare att identifiera, medan det är betydligt enklare i glesbygdsregionerna.
4. Flygets mest centrala bidrag till den regionala utvecklingen är att det skapar förutsättningar för en god tillgänglighet åt människor och näringsliv. Detta har bekräftats i denna studie och får stöd av bland annat Snickars, som i sin refererade undersökning förklarar flyget som en kritisk betydelsefaktor för en hållbar ekonomisk utveckling för många regioner.
5. För flygets vidkommande är det särskilt besvärande att de samhällsekonomiska kalkylerna inte görs trafikslagsövergripande och att skillnaderna i de olika trafikslagens kostnadsansvar inte beaktas i tillräckligt hög grad.
6. Samhällsekonomiska kalkyler kan inte ensamma tjäna som beslutsunderlag. De behöver kompletteras med olika typer av regionalekonomiska beräkningar och andra bedömningsunderlag.
7. Andra bedömningsunderlag kan vara kvalitativa intervjuundersökningar, som, om de är väl designade för uppgiften, kan spela en viktig roll som indikator och utvärderingsinstrument för beslutsunderlag vid infrastrukturinvesteringar.

8. Tillkomsten av Växjö flygplats år 1975 var en bidragande orsak till att regionens marknadsandel när det gäller inrikesflyg fick ett engångslyft. Däremot är det svårare att argumentera för att tillkomsten av en ny flygplats på kort sikt bland annat skulle ge ökad skattekraft och öka medelinkomsten i regionen. Däremot är det omvända orsakssambandet rimligare: Ökad skattekraft och ökade inkomster i regionen ökar efterfrågan på flyg.

9. Däremot tyder den ökade marknadsandelen på att det fanns en uppdämd efterfrågan på den lokala flygmarknaden. Den nya flygplatsen utlöste en efterfrågeboom, vilket också innebar att den nya kapaciteten ledde till att kritiska tidströsklar kunde passeras.

10. Den *kvalitativa analysen* med hjälp av enkätundersökningar har påvisat att flyget som transportmedel har en avgörande betydelse för den regionala tillväxten i en region. Huvuddelen av företrädarna för näringslivet har i undersökningen uttalat att Växjö flygplats är en nödvändig förutsättning för regionens utveckling.

9.2 . Rekommendationer

Utgångspunkten för våra rekommendationer är en vilja att förbättra luftfartssektorns möjligheter att vidta åtgärder som ökar sektorns effektivitet med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Det gäller att göra studier såväl ex ante som ex post, vilka kan förbättra beslutsunderlaget för investeringsobjekt i infrastrukturen. Det handlar här inte så mycket om att på en övergripande nivå föreslå åtgärder. Det handlar snarare om att utifrån specifika utvecklingsförutsättningar föreslå just de åtgärder som kan bedömas som de mest lämpade.

Nedan följer våra förslag till fortsatt arbete:

1. Utveckla ett methodsamarbete med norska Luftfartsverket om flygplatsernas regionala betydelse. Norska Luftfartsverket har visat intresse för ett samprojekt och har arbetat med metodutveckling under en längre tid, bland annat i samarbete med Cranfield University.
2. En studie för att finna effektiva metoder att samla in och analysera regionalekonomiska data.
3. En metodutveckling för att på ett praktiskt enkelt sätt löpande utvärdera människors värderingar av infrastrukturen. Vi rekommenderar kvalitativa undersökningar (exempelvis intervjuer och enkätundersökningar) som metod av följande skäl: Väl designade undersökningar som genomförs med vissa intervall, t ex årligen eller vartannat år, kan ge resultat som fungerar som utmärkta indikatorer på infrastrukturens standard och dess förändringar. Därtill kan sådana undersökningar identifiera intressanta samband mellan infrastruktur och regional utveckling och därmed antyda lämpliga framtida prioriteringar.

4. Luftfartsverket bör, i samarbete med de andra trafikverken och SIKa, ta fram metoder och tekniker för att genomföra trafikslagsövergripande nyttokalkyler. Detta för att öka medvetandegraden av behovet att även inkludera flygplatser vid transportpolitiska investeringsbeslut, där bland annat flygets behov av anslutande infrastruktur kan beaktas. Nyttokalkylerna kan också användas som stöd för Rikstrafikens arbete med att upphandla olönsam interregional kollektivtrafik för persontransporter.

⁴⁷ Ibid. Snickars varnar för dubbelräkningar och pekar på en rad faktorer som måste beaktas vid restidsberäkningar; Konkurrens från andra transportmedel samt om flyget tar resenärer från andra transportmedel, konkurrens från andra regioner, om "resor företas från en ort eller flyttas till en annan", samt positiva samhällseffekter från hela landet. (s. 28).

Referenser

Litteratur

Björkman, B. (1969), *Prognos över passagerartrafiken med flyg till och från planerad länsflygplats vid Växjö*. KTH, Stockholm.

Erlandsson, U., Lindell, C. (1996), *Svenska regioners kontakt- och resmöjligheter i Europa*, rapport nr 97, Institutet för regionalforskning, Lunds universitet, Lund.

Fabreus, E. (1990), *Flygplatsernas betydelse för regional utveckling*. Arbetsrapport 1990:1, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm.

Falkemark, G. (1999), *Politik, Lobbyism och Manipulation - svensk trafikpolitik i verkligheten*. Falun.

Johansson, B. (2000), *Planering och Utvärdering av Förändringar i Transportsystem*. Stockholm.

Lindbeck, A., m.fl. (2000), *Politisk makt med oklart ansvar*. SNS 2000, Stockholm.

Snickars, F. (1990), *Flygplatsernas betydelse för regional utveckling*, rapport nr 6, Programberedningen för regionalpolitik, Svenska Kommunförbundet, Stockholm.

Westin, L. (1999), *Transportsystem, Regional dynamik och Samhällsekonomiska kalkyler*. Umeå.

Offentliga publikationer

Länsstyrelsen i Kronobergs län (1974), *Utredning om resandeunderlaget på länsflygplatsen Växjö/Öjaby*.

SIKA, Rapport 1999:6, *Översyn av samhällsekonomiska kalkylprinciper och kalkylvärden på transportområdet*.

SIKA, Rapport 2000:1, *Vidareutveckling av de transportpolitiska delmålen*, underlagsrapport "Mått på regionala utvecklingseffekter". Här kallad "NUTEK-utredningen".

SIKA, Rapport 2000:1, *Vidareutveckling av de transportpolitiska delmålen*, underlagsrapport "Ett tillgängligt transportsystem".

SOU 1993:16, Lindbeckkommissionen.

SOU 1999:50, *Regionalpolitiken - en ESO-rapport om tro och vetande*.

Vägverket, *Vägverkets nationella plan för vägtransportsystemet 1998-2007*.

Intervjuer

180 respondenter för enkätundersökningen, adresser hämtade från länsstyrelsen i Kronobergs län, som använde detta adressregister för kontakter vid arbetet med tillväxtavtalet. Därutöver har ett tiotal djupintervjuer genomförts med politiker, tjänstemän och företagsrepresentanter.

Övrigt

Statistiska uppgifter har hämtats från Statistiska Centralbyrån (SCB), Länsstyrelsen i Kronobergs län, samt Luftfartsverket. I övrigt har en stor mängd tidningsartiklar och utredningsmaterial genomsökts. Dessa material har hållits arkiverat av Länsstyrelsen i Kronoberg samt på Växjö flygplats.

Bilaga 1. Vad anser beslutsfattare i Kronobergs län om infrastrukturen?

Innehållsförteckning

1. Bakgrund/syfte
2. Undersökningens uppläggning
3. Undersökningens representativitet, reliabilitet och validitet
4. Resultatredovisning
 - 4.1 Vad kännetecknar beslutsfattarna?
 - 4.2 Hur viktigt är det med en flygplats i Växjö?
 - 4.3 Utbudet av reguljärflyg på Växjö flygplats
 - 4.4 Förutsättningar för persontransporter till/från länet
 - 4.5 Förändringar i infrastrukturen för persontransporter de senaste tre åren?
 - 4.6 Väger att öka den ekonomiska tillväxten i länet
- 5.0 Sammanfattning

Tabellbilaga

1. Bakgrund/syfte

Hösten 1998 gav regeringen SIKÄ uppdraget att i samverkan med Luftfartsverket, NUTEK och andra berörda myndigheter utveckla metoder och mått för att precisera och följa upp delmålet avseende en positiv regional utveckling. Regeringen påpekade att arbetet bör inriktas på att utveckla indikatorer eller mer avgränsade mått för transportsystemets påverkan på de regionala utvecklingsförutsättningarna. Detta arbete har till stor del kommit att sikta in sig på att identifiera "hårda data". Det har dock visat sig vara förknippat med betydande metodologiska problem att enbart med hjälp av statistisk analys etablera tydliga *orsakssamband* med innebörden att transportsystemet faktiskt påverkar utvecklingsförutsättningarna.

Från Luftfartsverkets sida har det påpekats att det också kan finnas andra mättekniker att tillgå. Luftfartsverket har pekat på att initierade personer, t. ex. viktiga beslutsfattare kan ha en intressant kunskap om infrastrukturen i en region och dess inverkan på regionens tillväxt. Denna kunskap kan visserligen vara bristfällig, ja rentav felaktig. Men den kan också innehålla en stor portion av "sanning", d. v. s. en realistisk syn på hur sambanden verkligen ter sig. Inom forskningen talar man gärna om "tyst kunskap". Därmed avses vanligen att människor med hjälp av intuition – i sin tur baserad på bl. a. långvarig erfarenhet – kan fatta rätt beslut eller inse komplicerade orsakssamband.

Det kan därför ha ett stort värde att tillfråga beslutsfattare om deras uppfattningar om förhållandet mellan

infrastruktur och regional utveckling, under förutsättning att dessa har en grundad uppfattning som i sin tur är baserad på en betydande erfarenhetsbas. Detta värde gäller givetvis även om man själv inte delar de uppfattningar – och värderingar – som framförs. Till detta kommer att intervjuvaren kan ses som en form av feedback för de som har att fatta beslut om och sedan utvärdera effekten av gjorda insatser i syfte att påverka de regionala utvecklingsförutsättningarna.

Luftfartsverket erbjöd sig därför pröva detta tillvägagångssätt genom att genomföra en fallstudie i Kronobergs län, i samarbete med dess länsstyrelse och i samförstånd med berörda kommuner i länet och Växjö flygplats. Undersökningen genomfördes under hösten 1999.

2. Undersökningens uppläggning

Länsstyrelsen i Kronobergs län har en lista på 180 personer i länet som representerar viktiga beslutsfattare inom näringsliv och förvaltning, framtagen vid arbetet med länets *tillväxtavtal*. Personerna i denna lista bedömdes kunna uppfylla de önskade kriterierna hos den målgrupp vi var intresserade av (se ovan). Gruppen var vidare inte större än att samtliga personer skulle kunna tillfrågas för att därigenom undvika urvals- och slumpfel. Undersökningen genomfördes postalt, där respondenterna erhöll frågeformuläret åtföljt av ett missivbrev från Luftfartsverkets generaldirektör. Full anonymitet garanterades och två påminnelser skickades ut i syfte att öka svarsfrekvensen.

3. Undersökningens representativitet, reliabilitet och validitet

Föremålet för vårt intresse är sålunda 180 respondenter. Hur man skall rubricera dem kan vara en smaksak. Vi har valt att benämna dem beslutsfattare, medvetna om att detta begrepp kan ges olika innebörder och tolkningar. Det rör sig främst om personer som har chefsbefattningar, i vissa fall t. o. m. höga befattningar i företag och förvaltning (VD, landshövding m. m.). Såvitt vi förstår är de personer som ingår i registret mer eller mindre subjektivt valda i syfte att ge en täckning av personer med inflytande och beslutsbefogenheter. Resultaten av denna totalundersökning kan sålunda *endast sägas återspegla uppfattningen hos de som besvarat formuläret*. Därmed finns det inte heller några slumpfel av den typ som kan behandlas inom ramen för statistisk signifikansprövning.

Av totalt 180 tillfrågade svarade efter 2 påminnelser totalt 144 personer. Bortfallet är 20 procent vilket är normalt vid undersökningar av denna typ. Man kan anta att bortfallet till stor del består av personer som är oin-

tresserade av och/eller okunniga om frågeställningarna. Bortfallet kan alltså ses som "Vet ej/ej svar" och torde därmed inte snedvrída svarsfördelningen.

Frågorna är – med ett undantag som vi återkommer till – enkla och rättframma. Liknande frågeställningar har använts i otaliga undersökningar i kommunikationssammanhang. Sannolikt skulle man därför få samma svar om frågorna upprepades inom korta tidsintervall. Detta innebär med andra ord att reliabiliteten i undersökningen med stor sannolikhet är hög. Även validiteten (se nedan) påverkas positivt av detta förhållande.

De mest utmanande felkällorna ligger i en eventuell brist på validitet och relevans, d. v. s. om undersökningen verkligen mäter det den avser att mäta. De allra flesta undersökningar som görs har brister i dessa avseenden. Frågan är bara hur stora de är och vilka risker som finns att man drar felaktiga slutsatser av undersökningarna.

Flera av de människor som fått denna enkät kan arbeta med, t.o.m. vara ansvariga för en del av det vi frågat om. Det ligger därmed nära tillhands att vissa – trots anonymitetsskyddet – försvarar tingens ordning, även om de innerst inne vet med sig att det kan finnas brister. Andra som svarat kan ha motiv att vilja påverka avsändare till enkäten i viss riktning. Detta kan leda till att man beskriver nuläget på ett omotiverat negativt sätt. Nästan allt här i världen kan ju förbättras i något avseende. I båda fallen kan validiteten och relevansen i undersökningen bli lidande.

Problemen med bristande validitet av dessa skäl får dock inte överdrivas. Det finns undersökningar som visar att människor faktiskt tar seriöst på undersökningar som har en trovärdig avsändare bl.a. genom att svara uppriktigt och tänka igenom konsekvenserna av sina önskemål. Dessutom har det i olika studier framkommit att ju högre kunskap respondenterna har om ämnet och ju ansvarsfullare befattning de innehar desto större synes sannolikheten vara att – allt annat lika – resultaten blir valida. Dessa förhållanden talar för att validiteten och relevansen i denna undersökning kan anses vara god. Dessutom har – i syfte att öka validiteten – en särskild fråga ställts som skjuter in sig på det s.k. *julklapsteoremet* (ställd inför valet mellan en resa till Mallorca och att tillföra mer resurser till vården väljer jag bägge alternativen samtidigt). Till detta återkommer vi senare.

4. Resultatredovisning

4.1 Vad kännetecknar beslutsfattarna?

I vilken typ av organisationer arbetar då beslutsfattarna i denna undersökning? Detta framgår av tabell 1, som visar att drygt 45 procent arbetar inom en offentlig förvaltning.

Ytterligare knappt 20 procent säger sig arbeta i en intresseorganisation. Detta lämnar endast 35 procent till företagande i dess olika former. Enligt en grov uppskattning torde den offentliga sektorn svara för ca 30-35 procent i länet. Uppenbarligen är beslutsfattarna inom företagsvärlden underrepresenterade i denna undersökning.

Beslutsfattarna kommer – som en konsekvens av ovanstående – till stor del från stora organisationer. Som framgår av tabell 2 kommer drygt 50 procent av beslutsfattarna från organisationer med mer än 50 anställda; ytterligare knappt 10 procent kommer från organisationer med 26 -50 anställda.

Beslutsfattarna arbetar i organisationer som uppenbarligen har omfattande kontakter utanför länet (tabell 5). Majoriteten (70 procent) hävdar att organisationen har mycket eller ganska frekventa kontakter utanför länet och drygt 40 procent säger att de är mycket frekventa.

Respondenterna själva är i stor omfattning på resande fot utanför länet (tabell 6). Närmare 85 procent säger sig vara på tjänsteresa i Sverige minst några gånger per kvartal; 20 procent säger att de gör sådana resor en gång per vecka eller oftare. Representanterna från den offentliga sektorn reser relativt sett mindre ofta än övriga.

Till detta skall läggas tjänsteresorna utomlands (tabell 6). Resfrekvensen för denna typ av resor är betydligt lägre än för resor inom Sverige. Men närmare 25 procent av respondenterna säger sig dock resa utomlands några gånger per kvartal eller oftare; sju procent några gånger per månad eller oftare. Även utrikes resor görs relativt sett oftare av beslutsfattare från den privata sektorn.

Vilka färdmedel använder sig då beslutsfattarna av vid tjänsteresor utanför länet (tabell 7)? Det vanligaste färdmedlet vid inrikes resor är bilen (38 procent) medan tåg och flyg förekommer i ungefär samma omfattning, dock med en viss övervikt för flyget (27 procent respektive 24 procent). Att summan av de tre färdmedlen ej blir 100 procent sammanhänger med att 11 procent ej angivit färdmedel. Rensas "ej svaren" ur sammanställningen blir fördelningen följande: bil 43 procent, flyg 30 procent och tåg 27 procent.

Respondenter från den offentliga sektorn reser inrikes oftare med tåg och mindre ofta bil än övriga personer i undersökningen. Vad detta kan bero på kan inte förklaras med hjälp av frågorna i denna studie. En tänkbar (del)förklaring kan dock vara att offentliga organ i högre grad än privata har resereglementen som förespråkar tåget som färdmedel.

När det gäller utrikesresor dominerar – inte helt oväntat – flyget helt. Rensas "ej svaren" ur materialet (15 procent) svarar flyget för drygt 90 procent av resorna.

4.2 Hur viktigt är det med en flygplats i Växjö?

Hur viktigt anser då respondenterna att flygplatsen i Växjö är för den egna organisationen? Svaren framgår av tabell 3. Det visar sig att ca 35 procent anser flygplatsen vara *helt avgörande*. Ytterligare drygt 50 procent anser den vara ganska viktig.

Materialet har brutits ned på olika delgrupper för att kunna möjliggöra en mer detaljerad analys av likheter och skillnader mellan olika typer av beslutsfattare. Det visar sig att om man studerar den relativa andelen av personer som anser att "flygplatsen är helt avgörande", så framförs denna aspekt i relativt sett högre utsträckning bland

- representanter för företagssektorn
- organisationer med mer än 50 anställda
- de som har frekventa kontakter utanför länet (ju fler kontakter och ju mer man reser desto viktigare anser man flygplatsen vara).

4.3 Utbudet av reguljärflyg på Växjö flygplats

Respondenterna har ombetts betygsätta resutbudet av reguljärflyg avseende såväl inrikes som utrikes reguljärflyg. Svaren framgår av tabell 4. En majoritet anser att utbudet är mycket eller ganska tillfredsställande såväl när det gäller inrikes som utrikes (ca 85 resp. ca 55 procent). Man är dock mer nöjd när det gäller inrikes. Detta framgår ännu tydligare om man enbart ser till andelen som anser att utbudet är *mycket* tillfredsställande. Andelen för inrikes är 15 procent medan motsvarande procenttal för utrikes endast är 4 procent. Det bör dock observeras att andelen "vet ej/ej svar" är mycket högre när det gäller att betygsätta utrikes- än inrikesflyg. "Rensas" materialet från dessa svarsalternativ krymper skillnaden i betygen.

Bryter vi sedan ner materialet på olika delgrupper erhålls en något komplex bild. Mest positiva till utbudet av *inrikes reguljärflyg* är de personer som anser att det är ganska viktigt med en flygplats i Växjö. Andelen är mindre hos såväl dem som anser flygplatsen har en avgörande betydelse som hos dem som inte tycker det är särskilt viktigt. Något samband finns inte mellan frekvensen inrikesresor utanför länet och värderingen av det inrikes utbudet; bland dem som reser ofta och bland dem som reser mer sällan finns det en lika stor andel som är positiva till utbudet av inrikes reguljärflyg. Samma svars-mönster kan identifieras om jämförelsen istället avser utbudet av *utrikes reguljärflyg*.

Det finns skäl att anta att det finns olika typer av samband mellan resfrekvens och värdering av flygutbudet. Det kan finnas ett samband av typen "ju fler resor jag gör desto mindre nöjd är jag med det utbud som faktiskt

finns". Men det kan faktiskt också vara så att sambandet kan vara det omvända: Jag som är en van och frekvent resenär vet vad man rimligen kan kräva av utbudet på Växjö, t. ex. jämfört med det som finns på andra flygplatser. Med andra ord kan man påstå att ju mer van – kun-nig – en resenär är desto positivare blir dennes bedömning. Dessa tendenser går som synes åt olika håll och kan sålunda, om bägge förekommer i statistiksammansättningen, "neutralisera" varandra. Detta kan vara förklaringen till den brist på samband som redovisats ovan. Vårt material medger emellertid inte möjligheter att analysera denna fråga djupare.

4.4 Förutsättningar för persontransporter till/från länet

Hur bedömer då respondenterna förutsättningarna för persontransporter till och från länet med olika färdmedel (bil, buss, flyg och tåg)? Svaren framgår av tabell 8. Av tabellen ser vi att man anser att förutsättningarna för samtliga färdmedel utom buss är klart tillfredsställande om man som mått använder svarsalternativen "mycket goda" *samt* "ganska goda". Bilen toppar (91 procent) följd av flyg (87 procent) och tåg (75 procent). Det bör även observeras att de som svarat upplever sig ha en kunskap i frågan (= antalet ej svar/vet ej är lågt), också här med undantag för bussen. Begränsas jämförelsen till att endast avse det högsta betyget "mycket goda" kan man dock se vissa skillnader mellan färdmedlen. Förutsättningarna för biltransporter anses vara "mycket goda" av ungefär dubbelt så många än när det gäller tåg och flyg. De två senare färdmedlen får i sin tur ungefär lika många röster. Däremot finns det emellertid betydligt fler som anser att förutsättningarna för flyg är "ganska goda" än det finns som anser detta gälla för tåg (72 procent respektive 58 procent).

Det kunde förväntas att respondenterna skulle värdera transportförutsättningarna för olika färdmedel efter egna erfarenheter. Samband av denna typ kan emellertid inte spåras i materialet. En tänkbar förklaring till detta är att många har erfarenhet av flera transportmedel vid inrikes tjänsteresor.

4.5 Förändringar i infrastrukturen för persontransporter de senaste tre åren?

Inledningsvis nämndes det att enkäter ofta utnyttjas i syfte att mäta människors uppfattningar om förändringar i samhället. Dessa kan avse faktiska mätbara förhållanden men samtidigt också innehålla moment av värdering och bedömningar.

I undersökningen har vi ställt frågan om respondenterna tycker att det under de senaste tre åren skett

någon förändring av förutsättningarna för persontransporter till/från länet när det gäller bil, buss, flyg och tåg. En sådan fråga är just ett exempel på vad som angavs ovan. Det kan under perioden ha inträffat objektiva mätbara förändringar av positivt eller negativt slag. Respondenterna kan ha märkt dessa förändringar. Det är möjligt – men inte självklart – att förändringarna också upplevs i linje med vad som är objektiva konstaterat.

Som framgår av tabell 9 har de flesta en uppfattning om det inträffat förändringar eller inte. En mycket stor minoritet (42 procent) har dock ingen uppfattning när det gäller *busstrafiken*. Respondenternas uppfattning, såsom den framgår av tabellen, är att det främst är *tågets* förutsättningar som förbättrats under perioden. Sålunda menar knappt 50 procent att det skett en stor eller liten förbättring när det gäller tåg (drygt 10 procent anser att det skett en stor förändring). I andra hand är det *flygets* förutsättningar som förbättrats; ungefär 35 procent menar att det inträffat en mycket stor (knappt 10 procent) eller åtminstone liten förbättring. När det gäller *bil* anser en majoritet att det inte inträffat några förändringar alls. Endast mindre än fem procent anser att det skett en stor förbättring. När det gäller *buss* är det svårt att dra några slutsatser alls.

Bryts materialet ned på olika delgrupper framkommer följande. De offentligtanställda bland respondenterna anser i relativt större utsträckning än privatanställda att förutsättningarna för *bil* och *tåg* har förbättrats. Däremot går det inte att utläsa ur materialet om det finns något samband mellan erfarenhet av ett visst färdmedel och betygssättningen av detta färdmedels utveckling under de senaste tre åren.

4.6 Vågar att öka den ekonomiska tillväxten i länet

Tre frågor har ställts med sikte på att identifiera och kvantifiera respondenternas värderingar när det gäller faktorer som kan öka den ekonomiska tillväxten i länet:

- En öppen fråga ställdes: "Vilka statliga insatser tycker Du skulle vara mest ändamålsenliga när det gäller att öka den ekonomiska tillväxten i länet?"
- En fråga med bundna svarsalternativ ställdes: "Skulle en förbättring av länets infrastruktur för persontransporter när det gäller bil, buss, flyg, tåg få en positiv effekt på länets utveckling?" (svarsalternativen: Ja definitivt, kanske, knappast, nej inte alls, vet ej/ingen uppfattning)
- Följande prioriteringsfråga ställdes avslutningsvis: "Vi antar att staten under en femårsperiod skulle ge Ditt län ett stort belopp i form av ett villkorslöst bidrag på 100

värdeenheter. Hur skulle Du då önska att man använde detta belopp om syftet med bidraget är att öka den ekonomiska tillväxten i länet? Vi ber Dig göra en fördelning av värdeenheter på de olika förslagen till insatser som Du förordar inom samhällets infrastruktur. Summan av Dina förslag skall bli 100 värdeenheter". Nio svarsalternativ formulerades. Möjlighet att lämna ytterligare förslag gavs.

Vid konstruktionen av frågeformuläret utgick vi ifrån att svaren på den helt öppna frågan och de öppna svarsalternativen i den avslutande frågan delvis skulle överlappa varandra, vilket visade sig stämma. Resultatredovisningen i det följande är därför upplagd så att vi först redovisar svaren på frågorna med bundna svarsalternativ och avslutningsvis redovisar de öppna svaren från bägge frågorna.

4.6.1 Effekter på tillväxten av förändringar i transportsystemet

Vad anser då de som svarat om tanken att förbättringar i länets infrastruktur skulle leda till en positiv utveckling för länet? Någon egentlig stringent definition på infrastruktur har inte givits. Respondenterna har därigenom haft möjlighet att i detta begrepp lägga in vad de själva önskar. Vi har däremot utgått från att när någon talar om en förbättring i infrastrukturen tänker han/hon på sådana dimensioner som snabbhet, regularitet, bekvämlighet, säkerhet och ekonomi. Svaren framgår av tabell 9. Det bör kanske också sägas att forskarna inte alls är säkra på att en förbättring av infrastrukturen till en viss region automatiskt leder till en ökad ekonomisk utveckling i regionen ifråga.

Den *sammanfattande* bedömningen hos de som svarat är att en förbättring för samtliga färdmedel leder till en positiv utveckling för länet, låt vara styrkan i tron varierar för olika färdmedel. Mest säkra är respondenterna när det gäller *tåg* och *flyg*; ca 60 procent anser *definitivt* att länet skulle få en positiv utveckling om infrastrukturen för dessa färdmedel förbättrades. Andelen som anser detta är dock betydligt lägre när det gäller de övriga färdmedlen; ca 45 procent resp. 30 procent anser *definitivt* detta när det gäller *bil* resp. *buss*. Påpekas bör också att andelen vet ej/ej svarat är mycket låg när det gäller ställningstagandet till tåg och flyg. Däremot är det många, knappt 20 procent, som ej svarat när det gäller effekter av förbättringar i bussens infrastruktur.

Bryts materialet ned på undergrupper framkommer det att offentligtanställda är mer positiva än övriga när det gäller uppfattningen att förbättringar i bilens respektive bussens infrastruktur leder till en positiv regional utveckling. Människor som flyger mycket är – inte helt

oväntat – särskilt positiva till flyget som regional tillväxtmotor. Det kan också vara värt att notera att det finns en stark positiv korrelation i synen på de olika transportmedlens betydelse för den regionala utvecklingen. Anser man därför att länet definitivt skulle få en positiv utveckling om infrastrukturen för tåg förbättrades så har man samma uppfattning även när det gäller de övriga transportmedlen o. s. v.

4.6.2 Hur skall statliga bidrag användas för att bäst befrämja regional tillväxt?

I undersökningens avslutande fråga ombads respondenterna att *prioritera* mellan olika metoder i syfte att öka regionens ekonomiska tillväxt. En fiktiv situation skisserades för intervjupersonen, där denne förväntades ta ställning till hur en stor summa statliga pengar borde användas på bästa sätt. Detta skulle ske genom en fördelning av 100 värdeenheter på lämpligt sätt.

Inledningsvis diskuterades undersökningens validitet, där vi påpekade undersökningens sista fråga därvidlag är ett vitt blad. Vi vet helt enkelt inte hur pass valid frågan är. Men att den fungerat enligt intentionerna visar sig genom att de allra flesta såväl besvarat frågan som fördelat ut alla 100 värdeenheter. Resultatet framgår av tabell 11.

Den första slutsatsen som kan dras är att respondenterna skulle vilja använda ca 50 procent av de statliga bidragen inom transportsektorn; den andra hälften skall användas på en lång rad olika områden, främst när det gäller forskning och företagsutveckling.

När det gäller stöd till transportsystemet har det, som framgår av tabellen, ställts upp ett antal alternativ: Förbättring av vägstandard; stimulera buss, tåg och flyg genom subventioner av biljettpriserna; stimulera utnyttjande av de tre färdmedlen genom andra åtgärder (annat än subventionering av priser).

Undersökningen visar att respondenterna klart prioriterar förbättringar i vägstandarden framför insatser inom de andra transportmedlen (drygt 20 värdeenheter går till vägar). I andra hand vill man se förbättrade förutsättningar för flyg och tåg; önskemålen fördelar sig ganska jämt mellan dessa två trafikslag (ca 10 värdeenheter vardera). På tredje plats (drygt 5 värdeenheter) kommer busstrafiken. Generellt gäller att man i något större utsträckning förordar "andra åtgärder" än att "subventionera biljettpriser".

Bryter man ned materialet på olika delgrupper kan inte obetydliga skillnader noteras. Anställda i offentlig tjänst är betydligt mer intresserade av att förbättra vägsystemet och vidta åtgärder på tågets område än personer inom den privata sektorn. Personer i den privata

sektorn är istället relativt sett mer angelägna att de statliga pengarna går till flygtransportsystemet. De som är mest angelägna att förbättra förutsättningarna för flyget är – inte oväntat – de som flyger mycket eller som anser att flygplatsen i Växjö är helt avgörande för den egna organisationen.

Det förhållande att alternativet "förbättra vägstandarden i länet" prioriteras så mycket högre än insatser för övriga transportmedel kräver dock en kommentar. Ingenting av vad som redovisats i det föregående har nämligen antytt att just brister i vägnätet skulle vara ett så stort hinder mot utveckling i länet. Förklaringen kan möjligen sökas i att respondenterna i relativt stor utsträckning inte anser att det är en statlig angelägenhet att via bidrag, upphandlingar etc. söka styra tåg, buss eller flygtrafik. Däremot är det mer naturligt att staten, via Vägverket, förbättrar vägsystemet, eller via sin närings-, finans- och utbildningspolitik skapar regionala förutsättningar.

Till sist; det faktum att respondenterna önskar satsa omkring hälften av ett tänkt statligt stöd – givet i syfte att åstadkomma regional tillväxt – på förbättringar i kommunikationerna, tyder på att transportsystemet anses ha en starkt tillväxtbefrämjande effekt i länet.

4.6.3 Respondenternas egna förslag på statliga tillväxtbefrämjande åtgärder

Undersökningen har lämnat utrymme för egna förslag från de intervjuades sida i syfte att öka den ekonomiska tillväxten i riket. Förslagen kan delas in i fyra huvudgrupper;

1. Utveckling av infrastrukturen
2. Skatteöversyn, satsning på företagandet, företagsutveckling genom forskning
3. Skola, utbildning, forskning
4. Kultur- och turismsatsningar

1. Infrastruktur - Kommunikationer

- Kronobergs län ligger "nära" nationella centra, men saknar bra och säkra stora vägar med motorvägsstatus och hög hastighetsbegränsning för att det ska vara värt besväret och tiden att ofta besöka länet.
- Bättre och större vägar inom och utanför länet och bättre lokal infrastrukturnät bidrar till en större möjlighet för arbetskraftspendling.
- Bra kommunikationer för pendling leder till ökad rörlighet bland arbetskraft. Det kan också ge större möjligheter för distansarbete. Arbetskraft från Storstadsregionen kan få livskvalitet i Kronobergs län men då krävs goda persontransporter till överkomliga priser.

- Man bör göra förbättringar på vägarna E4, väg 23 och 25 som anses viktiga. E4 bör bli motorväg hela vägen.
- En utökning av antalet turer för busslinjer och tågförbindelser inom länet och regionalt anses också vara av stor vikt. Tågen bör trafikera fler småorter.
- Det föreslås ett sammanhållet kommunikationscenter eller -bolag där man kan få tillgång till alla transportmedel där tidtabellerna samkörs. Förslag finns också på att sammanställa transporter, avgångar, kostnader med länkar till respektive bolag som t. ex. SAS och SJ genom en hemsida på internet.
- Utbyggnad av bredbandsnät anses också vara av vikt för att öka tillgängligheten genom IT-kommunikation. Den datatekniska utvecklingen skapar förutsättningar för allt smidigare kommunikation med övriga landet. Därmed ökas möjligheterna att ha kvar sin verksamhet i länet i stället för att flytta.

2. Skatteöversyn och satsning på företagande

Förslag inom området skatteförändringar och satsning på företagande har fått det högsta medelvärdet, ca 31 värdeenheter per svarande;

- Man önskar ett bättre företagsklimat i länet och landet. Sänkta arbetsgivaravgifter, borttagandet av dubbelbeskattning och allmänt bättre ekonomiska möjligheter för de som satsar på egna företag.
- Förslag om förenklade regler för företagare föreslås också. Genom sådana åtgärder skapas förutsättningar för internationellt konkurrenskraftiga företag vilket i sin tur skapar förutsättningar också för ökad sysselsättning i länet.
- En ökad decentralisering av näringspolitiken föreslås som ett medel att få till en ökning av den ekonomiska tillväxten. Genom större självbestämmande över statliga resurser kan bra lokala lösningar nås. Decentraliseringen kan dock gärna föregås av en samordning av insatser för näringslivsutvecklingen på statlig/regional nivå för att sedan decentraliseras till en kommunal nivå, varvid länets olika kommuner samverkar.

3. Skola, utbildning och forskning

- En ökad allmän kunskapsnivå bland arbetskraften samt spetskompetens inom framför allt företagssektorn är av stor betydelse för en positiv utveckling och ekonomisk tillväxt.
- Satsningar bör genomföras inom forsknings- och utbildningsområdet. En ökad kompetens bland befolkningen kräver bra skolor och utbildningar på alla nivåer och de ska finnas inom länet.
- Satsningar bör göras när det gäller utveckling av nya produkter genom forskning och utveckling, vilket förut-

sätter goda universitetsprogram. Därför bör man satsa på universitetet och stimulera kontakterna mellan detta och näringslivet.

- Utbildning och utveckling av IT breddar ungdomars internationella utveckling.

4. Kultur och turism

- Satsningar på och stöd till kultur är andra viktiga åtgärder när det gäller att påverka betingelserna för ekonomisk tillväxt. Med bättre förbindelser, främst via flyget, skulle förutsättningar skapas för att t. ex. under helgerna förlägga större konferenser och kongresser i länet.
- Med bättre kommunikationsmöjligheter kan man göra en nationell satsning för att främja inhemsk och utländsk turism. Exempelvis borde man med statlig hjälp kunna utöka utbudet av kulturevenemang för att därigenom göra länet mer intressant och attraktivt att besöka.

5. Sammanfattning

Knappt hälften av respondenterna företräder den offentliga sektorn. Detta innebär att denna är *överrepresenterad* i undersökningen.

Närmare 85 procent säger sig vara på tjänsteresa i Sverige minst några gånger per kvartal. Representanterna från den offentliga sektorn reser relativt sett mindre ofta än övriga. Närmare 25 procent av respondenterna säger sig resa utomlands några gånger per kvartal eller oftare. Även utrikes resor görs relativt sett oftare av beslutsfattare från den privata sektorn.

Det vanligaste färdmedlet vid *inrikesresor* är bilen (ca 40 procent) medan tåg och flyg förekommer i ungefär samma omfattning (ca 30 procent). Respondenter från den offentliga sektorn reser inrikes oftare med tåg och mindre ofta bil än övriga personer i undersökningen. När det gäller *utrikesresor* dominerar – inte helt oväntat – flyget helt.

Hur viktigt är det med en flygplats i Växjö?

Ca 35 procent anser flygplatsen vara helt avgörande. Ytterligare drygt 50 procent anser den vara ganska viktig. Om man studerar den relativa andelen av personer som anser att "flygplatsen är helt avgörande" framförs denna aspekt i relativt sett högre utsträckning bland

- representanter för företagssektorn
- organisationer med mer än 50 anställda
- de som har frekventa kontakter utanför länet (ju fler kontakter och ju mer man reser desto viktigare anser man flygplatsen vara).

Utbudet av reguljärflyg på Växjö flygplats?

En majoritet anser det vara mycket/ganska tillfredsställande såväl när det gäller inrikes som utrikes. Dock är andelen som är nöjda med inrikes relativt sett mycket högre (ca 85 resp. ca 55 procent).

Förutsättningar för persontransporter till/från länet?

Dessa anses var klart tillfredsställande för *samtliga färdmedel utom buss*. Bilen toppar (91 procent) följd av flyg (87 procent) och tåg (75 procent).

Förändringar i infrastrukturen för persontransporter de senaste tre åren?

De flesta har en uppfattning om det inträffat förändringar med undantag när det gäller busstrafiken. Främst är det *tågets* förutsättningar som förbättrats under perioden, i andra hand *flygets*. När det gäller bil kan svaren närmast tolkas så att inga egentliga förändringar skett överhuvudtaget. När det gäller buss är det svårt att dra några slutsatser alls. De *offentliganställda* bland respondenterna anser i relativt större utsträckning än *privatanställda* att förutsättningarna för bil och tåg förbättrats.

Medel i syfte att befrämja länets ekonomiska utveckling?

Den sammanfattande bedömningen är att en förbättring av länets infrastruktur för persontransporter när det gäller *samtliga färdmedel* skulle leda till en positiv utveckling för länet. Mest säkra är respondenterna när det gäller *tåg* och *flyg*; ca 60 procent anser definitivt att länet skulle få en positiv utveckling om infrastrukturen för dessa färdmedel förbättrades. Andelen som anser detta är betydligt lägre när det gäller de övriga färdmedlen; ca 45 procent resp. 30 procent anser *definitivt* detta när det gäller *bil* resp. *buss*.

Hur använda statliga bidrag för att befrämja den regionala tillväxten?

Respondenterna skulle vilja använda ca 50 procent av de statliga bidragen inom *transportsektorn*; den andra hälften skall användas på en lång rad olika områden framför allt när det gäller *forskning* och *företagsutveckling*.

Respondenterna prioriterar klart *förbättringar i vägstandarden* framför insatser inom de andra transportmedlen. I andra hand vill man se förbättrade förutsättningar för tåg och flyg; önskemålen fördelar sig ganska jämt mellan dessa två trafikslag. På tredje plats kommer busstrafiken. Generellt gäller att man i något större utsträckning förordar "andra åtgärder" än att "subventionera biljettpriiser".

Tabellbilaga

1. Hur rubricerar du din organisation/
verksamhet?

Bas: 144=100%

Kommunal förvaltning	28
Annan offentlig förvaltning	18
Intresseorganisation	19
Privat/kooperativt - tjänstesektorn	12
Privat/kooperativt - tillverkningsindustrin	13
Annat privat/kooperativt	6
Ej svar	4
	<hr/>
	100

2. Hur många anställda har din organisation
i länet?

Bas: 144=100%

0 - 5 anställda	21
6 - 25 anställda	17
26 - 50 anställda	8
Mer än 50 anställda	51
Ej svar	3
	<hr/>
	100

3. Hur viktig för din organisation är flyg-
platsen i Växjö?

Bas: 144=100%

Helt avgörande	34
Ganska viktig	52
Ganska oviktig	11
Mycket oviktig	1
Vet ej/ej svar	1
	<hr/>
	100

4. Hur tillfredsställande för dina behov är
utbudet av reguljärflyg på Växjö flygplats?

Bas: 144=100%

	Inrikes	Utrikes
Mycket tillfredsställande	15	4
Ganska tillfredsställande	68	50
Ganska otillfredsställande	10	21
Mycket otillfredsställande	2	3
Vet ej/ej svar	5	22
	<hr/>	<hr/>
	100	100

5. Hur frekventa kontakter har din organisa-
tion med andra organisationer utanför länet?

Bas: 144=100%

Mycket frekventa	42
Ganska frekventa	38
Sporadiska	17
Inga kontakter alls	1
Vet ej/ej svar	2
	<hr/>
	100

6. Hur ofta gör du tjänsteresor utanför landet?

Bas: 144=100%

	Inrikes	Utrikes
En gång i veckan eller oftare	19	1
Några gånger per månad	38	6
Några gånger per kvartal	27	16
Några gånger per år	13	35
Högst någon gång per år	3	33
Vet ej/ej svar	-	15
	<hr/>	<hr/>
	100	100

7. Vilka färdmedel brukar du använda vid
tjänsteresor utanför länet?

Bas: 144=100%

	Inrikes	Utrikes
Bil	38	5
Buss	-	1
Flyg	27	78
Tåg	24	1
Vet ej/ej svar	11	15
	<hr/>	<hr/>
	100	100

8. Förutsättningar för persontransporter
till/från länet?

Bas: 144=100%

	Bil	Buss	Flyg	Tåg
Mycket goda	35	6	15	17
Ganska goda	56	31	72	58
Ganska dåliga	5	31	10	10
Mycket dåliga	1	6	1	1
Vet ej/ej svar	3	26	2	8
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	100	100	100	100

9. Har det de senaste tre åren skett förändringar för persontransporter till/från länet?

Bas: 144=100%

	Bil	Buss	Flyg	Tåg
Stor förbättring	3	-	8	11
Liten förbättring	26	22	28	38
Ingen förändring	56	33	33	22
Liten försämring	6	3	15	9
Stor försämring	-	-	1	3
Vet ej/ej svar	9	42	15	17
	100	100	100	100

10. Anser du att länet skulle få en positiv utveckling om infrastrukturen förbättrades?

Bas: 144=100%

	Bil	Buss	Flyg	Tåg
Definitivt	44	30	58	61
Kanske	35	36	34	29
Knappast	10	15	5	5
Inte alls	3	1	1	-
Vet ej/ej svar	8	18	2	5
	100	100	100	100

11. Hur bör statliga pengar fördelas för att öka den ekonomiska tillväxten i länet?

Bas: 144=100% = värdeenheter

1. Förbättra vägstandarden i länet	21,0
2. Stimulera busstrafiken genom att subventionera biljettpriserna	2,8
3. Stimulera busstrafiken - andra åtgärder	3,6
4. Stimulera flygtrafiken genom att subventionera biljettpriserna	4,0
5. Stimulera flygtrafiken - andra åtgärder	6,2
6. Stimulera tågtrafiken genom att subventionera biljettpriserna	4,1
7. Stimulera tågtrafiken - andra åtgärder	7,5
8. Stimulera forskningen inom länet	15,4
9. Stimulera företagsutvecklingen inom länet	20,5
Annat	12,9
Ej svar	2,0
	100

Luftfart och Samhälle fyller en av Luftfartsverkets tre roller – sektorrollen.

Luftfart och Samhälle ska medverka till att ur ett samhällsperspektiv skapa förutsättningar för ett säkert, effektivt och miljöanpassat flyg, som kan tillgodose människors och näringslivets behov av resor och godstransporter. Detta innebär att vi ska följa och utvärdera utvecklingen inom den civila luftfarten både nationellt och internationellt. Vi ska i vår roll agera fristående och opartiskt i förhållande till alla aktörer inom luftfartssektorn.



LUFTFARTSVERKET

601 79 Norrköping Telefon 011-19 20 00
Telefax 011-19 25 75 Telex 64250 CIVAIR S
luftfartsverket@ifv.se
www.lfv.se