



FLYGETS UTVECKLING 2008



Innehåll

Förord	3
FLYGMARKNADENS UTVECKLING	4
Passagerartrafik globalt	4
Den svenska luftfartens utveckling	9
Geografisk tillgänglighet	12
KOSTNADER OCH PRISER	16
Biljettprisutvecklingen	16
Driftkostnader	18
Avgifter inom svensk luftfart	20
Svaga resultat för flygbolagen skapar större behov av ekonomisk tillsyn	22
FLYGET OCH MILJÖN	24
Miljöpåverkande utsläpp	24
EU:s utsläppshandelssystem	28
Svenskarnas attityder till flyget och miljön	31
SÄKERHET	33
Fördjupad europeisk harmonisering på flygsäkerhetsområdet genom utvidgat uppdrag åt EASA	33
SSP – State Safety Program	35
Haverier inom svensk luftfart	38
Kartläggning av allmänflyget	39
Utvärdering av H50P	41
Från flygsäkerhetsåret 2008	42
FLYGPLATSER	43
Driftbidrag	43
Passagerarutvecklingen på svenska flygplatser	45

INNEHÅLLSFÖRTECKNINGEN ÄR KLICKBAR.

Förord

Under 2008 kom luftfartsmarknaden att präglas av finanskrisen och lågkonjunkturen, vilket även avspeglas i denna rapport i olika avseenden. Flygbolag och flygplanstillverkare har tvingats till besparingar och neddragningar för att möta nedgången som inleddes under årets sista del och denna trend verkar fortsätta under 2009. När det gäller flygsäkerhet ligger Sverige i framkant och landets flygsäkerhetsstandard är väl i nivå med jämförbara länder.

Flygets utveckling är en rapport som beskriver olika delar av luftfartsmarknaden och deras utveckling under 2008. Rapporten syftar till att ge intresserade av luftfart en övergripande bild av händelser under det gångna året. Den publicerades första gången 1999 och denna upplaga kommer att bli den sista i luftfartsmyndighetens regi, eftersom Luftfartsstyrelsen från och med den 1 januari 2009 ingår i Transportstyrelsen.

I den nya myndigheten representeras alla trafikslag, inte bara luftfart utan också vägtrafik, järnvägstrafik och sjöfart. Det som tidigare var Luftfartsstyrelsen bildar luftfartsavdelningen i den nya myndigheten Transportstyrelsen. Även fortsättningsvis kommer en av myndighetens viktigaste uppgifter att vara att arbeta för en hög flygsäkerhet genom information, regelutveckling, tillståndsgivning och tillsyn.



Lena Byström Möller
Luftfartsdirektör



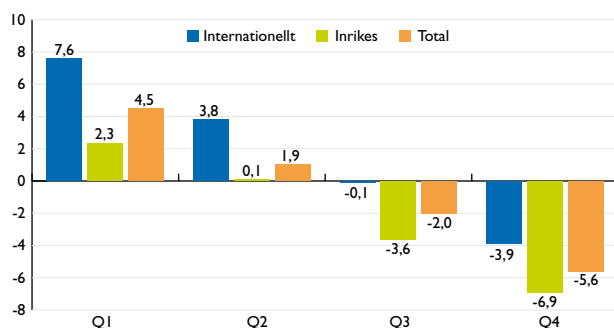
FLYGMARKNADENS UTVECKLING

Passagerartrafik globalt

Aldrig förr har flygindustrin stått inför en sådan kris som idag och aldrig förut har den påverkat hela kedjan inom flygbranschen, såsom flygplatser, handling, catering, underhåll, etc. som nu är fallet. Flyget som tidigare ansågs vara en dynamisk sektor har omvandlats till en instabil och osäker sektor. Omkring 35 flygbolag gick under 2008 i konkurs och det samlade underskottet för flygbolagen uppgick till 8,5 miljarder dollar, dvs. 73 miljarder svenska kronor.

Den samlade förlusten 2008 för de IATA-anslutna¹ flygbolagen uppgick till totalt 8,5 miljarder dollar, eller ca 73 miljarder svenska kronor, varav omkring hälften uppstod under fjärde kvartalet. Nedgången under senare delen av 2008 kom förvånande snabbt, även för IATA. Organisationen spådde så sent som i april att medlemsflygbolagen skulle åstadkomma ett överskott på 4,5 miljarder dollar, senare under hösten reviderade man prognosen och beräknade att förlusten för 2008 skulle uppgå till 5 miljarder dollar. Detta visar på det kraftiga raset för flygbolagen under senare delen av 2008. Samma utveckling kan skönjas för flygplatserna, se figur 1.

FIGUR 1
Passagerarutveckling på världens flygplatser under 2008.



Källa: ACI

Trots den kraftiga nedgången mot slutet av 2008 ökade antalet passagerare med 0,8 procent till 2,29 miljarder. Flygfrakten uppvisar också en marginell tillväxt på 1,1 procent till 49,9 miljarder ton, vilket kan jämföras med 3,9 procent föregående år.

Den globala krisen 2008

Aldrig tidigare har ett enda år varit så förödande för den globala flygbranschen som 2008. De tydligaste händelserna är:

- **Konkurser bland mindre och medelstora flygbolag.** Flera mindre och medelstora flygbolag försattes under 2008 i konkurs, däribland Sterling, m.fl.
- **Neddragning av kapaciteten och flygplansflottan.** Kombinationen av minskad efterfrågan och överkapacitet tvingade flygbolagen till drastiska förändringar av trafikprogram. Även i Europa sker en omstrukturering. Bland AEA-flygbolagen² genomfördes under 2008 en 3-procentig minskning av kapaciteten, en rätt så blygsam nivå om man betänker att flygbolagen uppvisade ett ”passagerartapp” på 8 procent för året 2008.³ I Asien påbörjades kapacitetsreduceringen på allvar under fjärde kvartalet av 2008. Den globala flygplansflottan genomgick en minskning under 2008 då 2 300 flygplan togs ur trafik, vilket ska jämföras med 1 167 under 2007. För 2009 förväntas 400 flygplan fasa ut som ett resultat av krisen i branschen.⁴
- **Konsolidering och sammanslagning inom flygmarknaden.** En tydlig trend under 2000-talet är konsolidering och samarbete mellan flygbolag. Sedan 2004 då Air France och KLM slogs samman har antalet uppköp och hopslagningar intensifierats och nya konstellationer som Lufthansa/Swiss, Delta/Northwest, US Airways/America West och United/Continental har uppstått. En fortsatt konsolidering av flygmarknaden är att vänta, inte bara i Nordamerika och Europa utan även i Asien. I Europa befinner sig flera medelstora europeiska flygbolag i en sårbar ekonomisk situation, där det skenande oljepriset under slutet av 2007 och första halvåret

2008 försvagat flygbolagens självständighet. Flera uppköp har genomförts såsom Lufthansas förvärv av Austrian Airlines, Brussels Airlines och bmi samt Air France/KLM:s förvärv av VLM, Martinair och 25 procent av Alitalia.⁵ För 54 miljoner pund förvärvade British Airways det franska flygbolaget L'Avion. Vueling och Clickair gick samman och Virgin Atlantic diskuterar köp av bmi av Lufthansa. En annan intressant utveckling under 2008 är att även LCC⁶ -flygbolagen inleder samarbeten och fusioner.⁷ Flygbolagsallianser såsom Star Alliance, One World och Sky Team är också ett sätt för flygbolagen att i ett finansiellt trängt läge sänka kostnaderna för att åstadkomma samordnings- och stordriftsfördelar.⁸ Trenden med flygbolag som införlivas i någon form av allianser kommer följaktligen att fortskrida. Till sist; konsolidering, fusioner och förvärv av flygbolag främjas av den värdeminskning som under de senaste åren kan skönjas. Flygbolag säljs och förvärvas ekonomiskt fördelaktigt.⁹

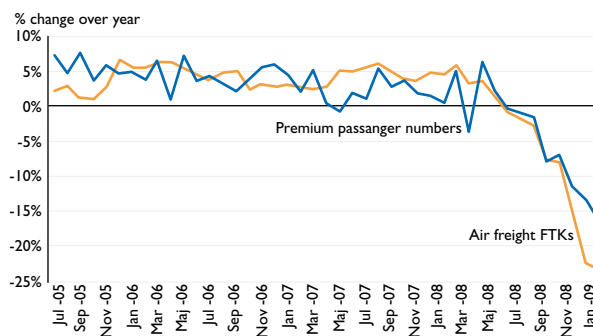
• **Kina och Indien uppvisar en tillbakagång under 2008.** Under större delen av 2000-talet har Kina och Indien uppvisat en oavbruten BNP-tillväxt som främjat en påtaglig tillväxt på flygmarknaden. Men 2008 bröts denna trend. I Kina har händelser som naturkatastroferna under året, upploppen i Tibet, utebliven besöksnäring i samband med OS, den minskade exporten m.m. bidragit till trafikminskning såväl inrikes som utrikes.¹⁰ Indien uppvisar på samma sätt en påfallande nedgång av flygtrafiken under 2008, efter år av tillväxt.¹¹ Kombinationen av en svag inhemsk ekonomi, överkapacitet på marknaden, de stigande bränslepriserna, höjning av biljettpriserna och passagerare som överger flyget till förmån för tågresande har inneburit en urvattning av flygbolagens ekonomiska bas. IATA förutspår en minskning av efterfrågan med 2 till 3 procent för 2009.¹²

• **Asiens ekonomi och flygmarknad i "fritt fall".** Asien befinner sig i den värsta ekonomiska stagnationen i modern tid, en stagnation som får konsekvenser för flertalet asiatiska flygbolag. Det är främst under fjärde kvartalet 2008 som detta blir uppenbart för flygbolagen. I december minskade den internationella trafiken med 9,7 procent.

• **Affärsresenärer flyr business class.** En tydlig trend är att affärsresandet i business class sjunker. På helåret 2008 sjönk affärsresandet med 2,8 procent. För flygbolagen är detta oroande, då affärssegmentet utgör grunden för flygbolagens yield och intäkter. Normalt utgör affärsresenärerna omkring 8 procent av det totala antalet passagerare, men står för ca 15–20 procent av intäkterna för flygbolagen. I december 2008 sjönk affärsresandet med 13,3 procent och i januari 2009 med 16 procent, jämfört med motsvarande period föregående år. Även biljettpriset på affärsresor sjunker, under december med 6 procent.¹³ I Europa uppvisade AEA-flygbolagen 1,3 miljoner färre affärsresenärer i jämförelse med 2007, och då är det främst den intra-europeiska trafiken som minskar.¹⁴ En nedgång med ca 3 procent på helåret 2008 innebär ett årligt intäktsbortfall på 15 miljarder dollar för världens flygbolag.¹⁵

• **Flygfrakten faller.** Efterfrågan på flygfrakten faller mer än passagerarvolymen, i december 2008 med 22,6 procent och under januari 2009 med 23,3 procent.¹⁶ Flygfrakten utgör 10 procent av flygbolagens intäkter och anses vara en mycket viktig barometer av det ekonomiska tillståndet i världen. Flygfraktens volym ökade med 4 procent jämfört med föregående år. Det totala värdet på frakten uppgick till 35 procent av värdet på handlat gods internationellt sett. Enligt IATA kommer flygfrakten under 2009 att minska med 5 procent.

FIGUR 2
Utvecklingen av affärsresande och flygfrakt mellan juli 2005 och januari 2009.



Källa: IATA mars 2009



• **Bristen på kapital.** Finanskrisen har resulterat i att flygbolagen inte längre har samma möjlighet till lån för att finansiera förvärv av nya flygplan. Flera flygbolag kommer under 2009 att få leverans av nya flygplan, som det ännu inte är klart med finansiering av. Flera flygbolag kommer därför i den mån det är möjligt att skjuta upp eller dra tillbaka optioner på leverans av nya flygplan.

Regionala skillnader

Många anser att den dystra utvecklingen kommer att fortsätta under 2009–2010 och att vi kommer att uppleva ytterligare konkurer och sammanslagningar av flygbolag. Enligt IATA:s¹⁷ senaste prognos, från mars i år, antas flygbolagens förluster under året (2009) uppgå till 4,7 miljarder dollar och intäkterna väntas minska med 12 procent, motsvarande 62 miljarder dollar.¹⁸ Flygbolagens totala skulder kommer att uppgå till 170 miljarder dollar. När det gäller efterfrågan spår IATA att passagerarflyget minskar med 5,7 procent och fraktflyget med 13 procent under 2009.¹⁹

USA väl rustat för kris

De amerikanska flygbolagen inledde kapacitetsneddragningen redan i slutet av 2007 och har tack vare de kraftigt genomförda neddragningarna ett starkare utgångsläge än flygbolagen i Europa och Asien.²⁰ Många, inklusive IATA, bedömer att de amerikanska flygbolagen kommer att generera ett överskott på sammanlagt 100 miljoner dollar under 2009. Däremot kommer efterfrågan att sjunka med 7,5 procent, något som kompenseras av en kapacitetsreduktion på 7,5 procent. Det finns en viktig anledning till att den amerikanska flygmarknaden står sig bättre rustad inför 2009 än andra, nämligen balansen mellan efterfrågan och kapacitet. En effektiv och grundlig uppföljning av efterfrågan och utbud sedan slutet av 2007 har banat väg för en viss optimism inför 2009.

Största flygbolag mätt i antal passagerare	Delta Air Lines 106,1 miljoner
Mest lönsamma flygbolag	Southwest Airlines 178 miljoner dollar
Mest olönsamma flygbolag	Delta Air Lines 8,922 milj dollar
Största flygplats i regionen mätt i antal passagerare	Atlanta Hartsfields International 90,039 miljoner

Källa: Transportstyrelsen

Överkapacitet och förluster i Europa

Under 2008 minskade antalet passagerare för AEA-an slutna flygbolag med 1,7 procent jämfört med 2007. Antalet passagerare för 2008 uppgick till 355,5 miljoner. Däremot ökade antalet passagerare bland ELFAA-an slutna²¹ flygbolag med 10 procent, från 120,7 till 149,5 miljoner passagerare. Konkurrensen i kombination med dels en svag tillväxt på 2,9 procent, dels en minskning av efterfrågan på 6,5 procent kommer att resultera i ett fortsatt negativt utfall för de europeiska flygbolagen. IATA spår att dessa förväntas nå en förlust på 1 miljard dollar under 2009 och bedömer att förlusterna bottenar i oförmågan att hantera den överkapacitet som råder i regionen.

Europas ledande flygbolag mätt i omsättning är Lufthansa som efter förvärv av Swissair och Austrian Airlines nu också är världens största flygbolag. Mätt i antalet passagerare är Air France-KLM Europas största och har också det största nettoresultatet för 2008 i Europa.

Största flygbolag mätt i antal passagerare	Air France-KLM 74,8 miljoner
Mest lönsamma flygbolag	Air France 1 068 miljoner dollar
Mest olönsamma flygbolag	Alitalia 681 miljoner dollar (2007)
Största flygplatsen i regionen mätt i antal passagerare	London/Heathrow 67 miljoner

Källa: Transportstyrelsen

Värst är läget i Asien

Den finansiella krisen kom under mitten av 2008 att på allvar svepa över de asiatiska ekonomierna. De asiatiska flygbolagen drabbades under senare delen av året. Affärsresandet och fraktkonsumtionen uppvisar på flera håll i regionen ett fritt fall. Det är utan tvekan så att de asiatiska flygbolagen befinner sig i en svårare situation än flygbolagen i USA och Europa. Det finns två huvudsakliga skäl till detta. Det första är att flygfrakten, som utgör omkring 20 procent av de asiatiska flygbolagens omsättning, sjönk dramatiskt. Bara under december föll den med 26 procent i jämförelse med december 2007. Även under januari 2009 sjönk den, med 23 procent. För det andra har business class (premium class) traditionellt utgjort en stor andel av de asiatiska flygbolagens omsättning, tack vare den erkänt höga servicestandarden. Andelen business class-passagerare har sjunkit med 20 procent under senare delen av 2008²² och kommer under 2009 att fortsätta falla. Vid sidan av de två nämnda faktorerna ska även tilläggas att en svag inhemsk marknad i kombination med en högt export-orienterad industri visat sig bidra till att regionen drabbats hårdare än USA och Europa. IATA spår att de asiatiska flygbolagen uppnår en sammanlagd förlust på 1,7 miljarder dollar för 2009, vilket är ett avsevärt sämre resultat än föregående prognos på 1,1 miljarder dollar i förlust. Sammanfattningsvis kommer efterfrågan i regionen enligt IATA att minska med 6,8 procent, men kapaciteten kommer endast att sjunka med 4 procent.

Största flygbolag mätt i antal passagerare	China Southern Airlines 58,2 miljoner
Mest lönsamma flygbolag	Singapore Airlines 823 miljoner dollar
Mest olönsamma flygbolag	China Eastern Airlines 2 204 miljoner dollar
Största flygplatsen i regionen mätt i antal passagerare	Tokyo Haneda 66,7 miljoner

Källa: Transportstyrelsen

Motsatt trend i Mellanöstern

En region som visar en annan trend är Mellanöstern, där de arabiska flygbolagen ännu inte i samma omfattning drabbats av krisen. När flygbolagen i Europa, USA och Asien drar ned på sin kapacitet genomför flygbolag som Emirates, Qatar Airways, Etihad, Air Arabia m.fl. en kapacitetsökning med nya rutter på den intra-arabiska marknaden, och även på det interkontinentala linjenätet.

En viktig förändringsprocess i regionen är uppluckringen av luftfartspolitikerna som tvingats fram av främst tre skäl. För det första har utveckling av nya lågkostnadsbolag skapat en ökning av den intra-arabiska marknaden, vilken påminner om den utveckling av efterfrågan på den intra-europeiska trafiken som Ryanair, easyJet, m.fl. skapade i slutet av 1990-talet och i början av 2000-talet. För det andra, den demografiska utvecklingen visar den snabbaste

tillväxten i världen, över 100 miljoner människor är under 24 år, och genererar nya passagerare. Slutligen är den yngre generationen prismedveten och efterfrågar ett större utbud av intra-arabisk trafik som resultat av arbetsmarknadsutvidgningen i regionen. Ett viktigt startskott och en avsiktsförklaring för liberalisering var Damaskuskonventionen om en multilateral avreglering av luftfarten mellan de arabiska länderna. Processen mot en full avreglering (som inom EU) kvarstår, men vägen dit har blivit rakare än tidigare.

IATA förutspår en ökning av efterfrågan med 1,2 procent under 2009, men samtidigt sker en kapacitetsökning med 3,8 procent som kommer att få konsekvenser för flygbolagens ekonomiska utfall, närmare bestämt en beräknad förlust på 900 miljoner dollar för 2009.

Största flygbolag mätt i antal passagerare	Emirates 22,7 miljoner
Mest lönsamma flygbolag	Emirates Group 405,4 miljoner dollar
Mest olönsamma flygbolag	Kuwait Airways 63,04 miljoner dollar (2007)
Största flygplatsen i regionen mätt i antal passagerare	Dubai Airport 37,4 miljoner

Källa: Transportstyrelsen

Latinamerika

Trots den rådande lågkonjunkturen uppvisar Latinamerika en ökning av trafiken för 2008. Bland ALTA-flygbolagen uppgick antalet passagerare för 2008 till 115,7 miljoner, en ökning med 6 procent från föregående år. Kabinfaktorn för de ALTA-anslutna flygbolagen låg på 71,2 procent, en ökning med 0,3 procent. Latinamerika intar efter Mellanöstern den region som procentuellt har en ökad passagerartillväxt för 2008. En stor del av tillväxten hänger samman med lågkostnadsbolagens ökande marknadsandelar i regionen, sammanlagt uppgår de till ca 20 procent. Trots att flygmarknaden i Latinamerika som helhet kännetecknas av passagerartillväxt och nettovinst, så råder det regionala skillnader. I Brasilien, som är Latinamerikas största marknad, har flygbolagen presenterat nettoförluster. En låg BNP-utveckling under 2008 och en ökad konkurrens från det nystartade lågkostnadsflygbolaget Azul, har bidragit till att Latinamerikas största flygbolag, TAM, för första gången sedan 2004 redovisade en nettoförlust 2008. Även Gol visar en nettoförlust, införlivandet av Varig 2007 har påverkat Gols resultat för året, se tabellen nedan. Däremot redovisar Chilebaserade flygbolaget LAN sitt bästa nettoresultat sedan 2004. Även Panamabaserade flygbolaget Copa presenterade en nettovinst för 2008. LAN visar kanske den intressantaste affärsstrategin i regionen, där lågkostnadsmodellen kombineras med den traditionella nätverksmodellen. Flygbolaget startar med lyckat resultat dotterbolagsverksamheter i länder utanför Chile såsom Ecuador, Argentina, Dominikanska Republiken och Peru. Flygbolagen på de två största flygmarknaderna, Brasilien och Argentina, uppvisar generellt ett negativt resultat för 2008. Men de mindre flygbolagen i regionen uppvisar, i förhållande till den rådande konjunkturen, ett stabilare och även bättre resultat än föregående år. Under de senaste åren har en konsolidering av flygmarknaden genomförts i form av grupperingar som LAN Group, GOL och Varig, TAM och TACA Group.

IATA spår att Latinamerikas flygtrafik 2009 kommer att sjunka med 7,8 procent och att flygbolagen väntas presentera en förlust på 600 miljoner dollar.

Största flygbolag mätt i antal passagerare	TAM Linhas Aéreas Brasilien 30,1 miljoner
Mest lönsamma flygbolag	LAN Airlines Chile 335 miljoner dollar
Mest olönsamma flygbolag	TAM Linhas Aéreas Brasilien -743 miljoner dollar
Största flygplatsen i regionen mätt i antal passagerare	Mexico City Lic. Benito Juarez International 26,2 miljoner

Källa: Transportstyrelsen

Afrika

Under de gångna åren har flyget i Afrika haft en stark passagerartillväxt. Tillväxten har varit fragmenterad hos ett fåtal aktörer såsom South African Airways, Kenya Airlines och Ethiopian Airlines. Mellan åren 1991 och 2006 har trafiken ökat i regionen, dels som ett resultat av att turismen under samma period vuxit med i genomsnitt 6,3 procent årligen, dels p.g.a. att alternativa transportmedel på den intra-afrikanska marknaden saknas. Under 2008 har andelen LCC-trafik ökat med 24,1 procent i regionen, det är den näst största procentuella ökningen efter Mellanöstern, som uppvisade en ökning med 27,8 procent. Antalet passagerare med LCC-flygbolagen uppgick till 6,5 miljoner.

Fortfarande brottas Afrika som kontinent med institutionella och marknadsmässiga hinder. Den s.k. Tamoussoukro-deklarationen från 1999 för en liberalisering av den afrikanska flygmarknaden har inte fått det utfall man räknat med. Fortfarande kvarstår institutionella faktorer som hinder för en utveckling av den intra-afrikanska trafiken. Men trots allt har det under de senaste 10 åren skett en öppning mot liberalisering på de största marknaderna i Afrika. Från flygbolag och AFRAA finns önskemål om att Afrikanska Unionen borde ansvara för de bilaterala luftfartspolitiska avtalen med omvärlden, med EU som modell. Vägen dit är lång och Afrikanska Unionen saknar den politiska plattformen för en sådan position.

Ett annat problem är den afrikanska flygplansflottan som är världens äldsta med ca 750 flygplan äldre än 20 år. Men det finns en tydlig ambition att införliva nya moderna flygplan bland AFRAA-flygbolagen.

Intresset för den afrikanska flygmarknaden har ökat under de senaste åtta åren. Utländska flygbolag, speciellt från Mellanöstern, visar ett stort intresse för att trafikera Afrika. Flygbolag som Emirate, Qatar och Etihad börjar flyga på flera destinationer i Afrika för att mata till sina respektive hubar. Även europeiska flygbolag ser en växande marknad i Afrika.

IATA spår att flygtrafiken i Afrika kommer att sjunka med 7,8 procent 2009 och att de afrikanska flygbolagen kommer att uppvisa en nettoförlust på 600 miljoner dollar.

Största flygbolag mätt i antal passagerare	South African Airways 7,1 miljoner
Mest lönsamma flygbolag	Saknas ekonomisk resultat för 2008
Mest olönsamma flygbolag	Saknas ekonomisk resultat för 2008
Största flygplatsen i regionen mätt i antal passagerare	Johannesburg O.R. Tambo International 18,6 miljoner

Källa: Transportstyrelsen

Behöver fler flygbolag gå i konkurs?

Många flygbolag har prövats hårt sedan liberaliseringsprocessen av luftfartsmarknaden tog fart. Sedan 2000 har flygbolagen endast redovisat två år med positiva nettoresultat, och 2008 bedöms den samlade förlusten uppgå till närmare fem miljarder dollar. Den svaga resultatutvecklingen förklaras av höga bränslepriser, terrorattentat riktade mot flyget och vikande efterfrågan i spåren av en intensiv klimatdebatt, men många flygbolag pekar också själva på en långvarig överkapacitet t.ex. på den europeiska luftfartsmarknaden. Det beror bl.a. på att nationella flygbolag traditionellt har skyddats av stater och utbudet därmed har hållits uppe.

När nu flygbranschen är mitt uppe i ännu en finansiell kris, uppstår frågan om kapaciteten på marknaden kommer att justeras så att de bolag som överlever kommer att förbättra sina resultat på längre sikt. Enligt IATA gick ovanligt många flygbolag i konkurs under 2008, räknar vi även in de tre första månaderna av 2009 handlar det om totalt 40 stycken. Men trots det berördes endast 1,5 procent av kapaciteten på den globala luftfartsmarknaden.

Hur många fler behöver gå i konkurs för att utbudet ska sjunka till nivåer där flygbolagen kan förbättra sina resultat långsiktigt? Eller klarar de överlevande bolagen att förändra sina affärsstrategier så att kapaciteten justeras utan att fler konkurser är nödvändiga?

¹ IATA – International Air Transport Association.

² AEA – Association of European Airlines.

³ Aviation Week, februari 2009.

⁴ Ascend Online Fleets.

⁵ I januari 2009 genomfördes en sammanslagning av Alitalia och ärkonkurrenten Air One. Det nya privatägda bolaget domineras av Compagnia Aerea Italiana. Air France/KLM har 25 procent av det nya företaget.

⁶ LCC = Low Cost Carrier.

⁷ För mer detaljerad information se Flygtendenser Nr 2, 2008.

⁸ Exempel på samordningsfördelar är gemensamma flygplansköp och bränsleinköp (ex. Star Fuel Company), utnyttjande av kombinerat linjenät (code-sharing), utnyttjande av produkter, tjänster och flygplatsfacilitet samt medarbetare. En del av samordningsfördelarna såsom gemensamma flygplansinköp har uteblivit.

⁹ Aktiemarknaden för flygbolag sjönk endast i februari 2009 med 7 procent. Källa: IATA 2 mars 2008.

¹⁰ Flera flygbolag, däribland Finnair, uppvisar en minskning av efterfrågan på resor till Asien och i synnerhet till Kina.

¹¹ Den indiska flygmarknaden tredubblades i passagerarvolym mellan åren 2000 och 2008.

¹² IATA, 23 mars 2009.

¹³ IATA, mars 2009.

¹⁴ År 2000 utgjorde affärsresenärer 20 procent av AEA-flygbolagens passagerare. 2008 låg nivån på 7,8 procent. Källa: AEA.

¹⁵ OAG, 18 februari 2009 och IATA, 19 februari 2009.

¹⁶ IATA, 3 mars 2009.

¹⁷ IATA (International Air Transport Association) ingår ca 230 flygbolag som innehar 93 procent av flygtrafiken i världen.

¹⁸ Som jämförelse kan nämnas att efter 11 september 2001, minskade flygbolagens omsättning med 23 miljarder dollar under perioden 2000 till 2002, ca 7 procent. IATA 23 mars 2009.

¹⁹ IATA 24 mars 2009.

²⁰ Många bedömare spår att de amerikanska flygbolagen kommer att generera vinst för 2009.

²¹ European Low Fares Airline Association – en sammanslutning av lågkostnadsflygbolag i Europa.

²² Aviation Week, februari 2009.

²³ Japan, med regionens största marknad, förväntas få en BNP-minskning på 5,5 procent under 2009.

²⁴ ALTA är ett privat, icke-vinstdrivande samarbetsorganisation som bildades 1980 och består av 32 Latinamerikanska flygbolag.

²⁵ Trafik med lågkostnadsbolag, LCC – Low Cost Carrier.

²⁶ Airlines Business.

²⁷ African Airlines Association.

Den svenska luftfartens utveckling

Det totala passagerarantalet i linjefart och charter på de svenska flygplatserna ökade 2008 i jämförelse med 2007, även om tillväxten var negativ under årets tre sista månader. Ökningen i jämförelse med året innan kan tillskrivas utrikestrafiken, trots att antalet utrikeslinjer blev tolv färre under året. Antalet överflygningar ökade medan volymen flygbefordrad frakt till och från de svenska flygplatserna minskade.

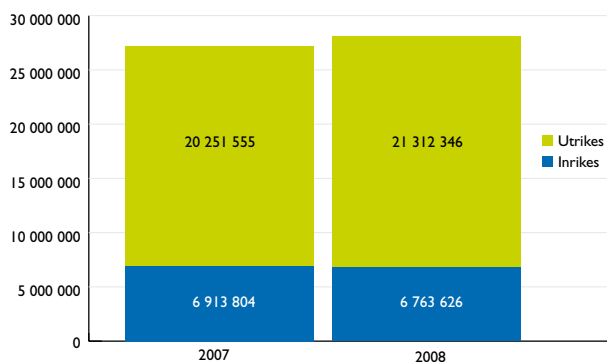


Passagerare

Under 2008 uppgick antalet passagerare i linjefart och charter på de svenska flygplatserna till närmare 28,1 miljoner. Jämfört med 2007 är det en ökning med drygt 0,91 miljoner passagerare, motsvarande 3,4 procent. Utrikestrafiken ökade med 5,2 procent till drygt 21,3 miljoner. Inrikestrafiken minskade däremot under året och uppgick till drygt 6,7 miljoner, vilket innebär en nedgång med 2,2 procent jämfört med året innan, se figur 1.

FIGUR 1

Antal passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser 2007 och 2008.

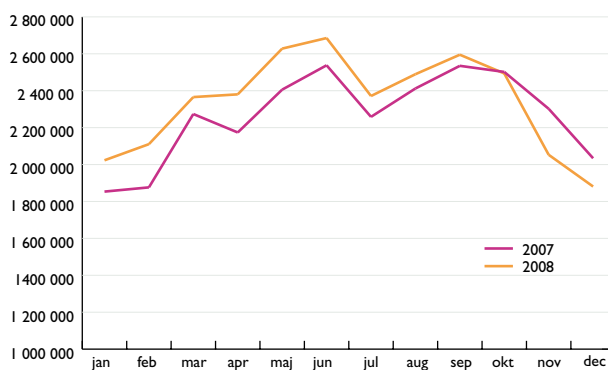


Källa: Transportstyrelsen

Volymutvecklingen var relativt kraftig under första halvåret. Fram t.o.m. juni månad hade passagerarvolymen ökat med drygt 8 procent. Fr.o.m. juli kunde man notera en avtagande tillväxttakt. Denna utveckling fortsatte under sommaren och den tidiga hösten. Från oktober och resten av året var tillväxten negativ. I figur 2 visas den månatliga passagerarutvecklingen.

FIGUR 2

Antal landningar i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser 2007 och 2008



Källa: Transportstyrelsen

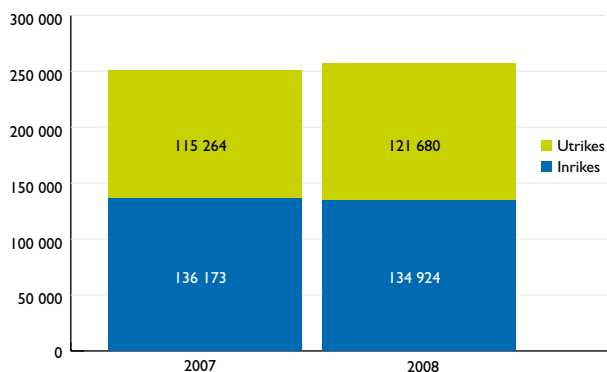
Den huvudsakliga förklaringen till trafikminskningen under hösten är sannolikt den ekonomiska avmattningen i Sverige och globalt. Flyget ligger normalt relativt tidigt i konjunkturfasen och så även denna gång. Långt innan den nu pågående lågkonjunkturen kunde avläsas i den ekonomiska statistiken hade flygets nedgång redan börjat. Inrikesflyget har som visats haft en sämre utveckling än utrikes. Det finns dock inget som entydigt pekar på att det är strukturella förändringar som ligger bakom denna skillnad. Även inrikesflyget ökade under första halvåret 2008. Skillnaden kan kanske i stället förklaras av att en betydande del av utrikesresorna är charterresor som har varit förhandsbokade långt innan de realiserats.

Landningar

Landningarna i linjefart och charter uppgick till drygt 256 600 under 2008, vilket var ca 5 200 fler än under 2007. Landningarna i inrikestrafiken minskade med 1 procent, medan landningarna i utrikestrafiken ökade med 5,6 procent, se figur 3.

FIGUR 3

Antal landningar i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser 2007 och 2008.



Källa: Transportstyrelsen

Linjeförändringar

Under året startades 23 nya reguljära linjer från de svenska flygplatserna, tre av dem var inrikeslinjer. Under samma period upphörde trafiken på 35 linjer, varav tre inrikeslinjer.

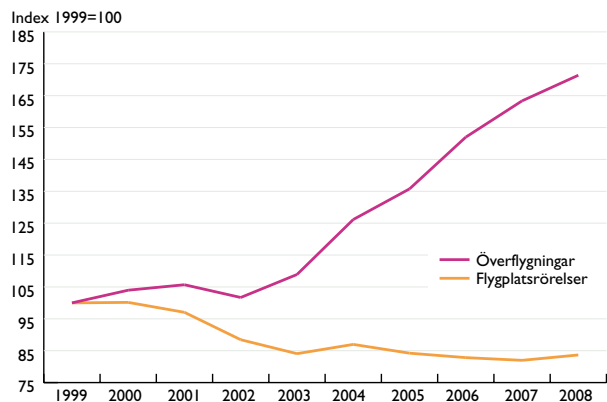
Detta visar en genomgång av den världsomspännande tidtalsdatabasen OAG. Antalet utrikeslinjer blev alltså 12 stycken färre under 2008. Den största enskilda händelsen som lett fram till detta är flygbolaget Sterling Airlines konkurs. Med konkursen försvann ett betydande antal linjer från Stockholm-Arlanda och Göteborg-Landvetter.

Överflygningar

Överflygningar är den trafik som sker i det svenska luftrummet utan att flygplanen startar eller landar på svensk flygplats. Under 2008 uppgick dessa till drygt 310 000, vilket var drygt 14 400 fler än året innan, motsvarande en ökning med 4,9 procent. Utvecklingen av överflygningarna är starkt beroende av trafikutvecklingen i vår omvärld. Detta belyses i figur 4 där utvecklingen av antalet rörelser i linjefart och chartertrafik (starter och landningar) på de svenska flygplatserna jämförs med utvecklingen av antalet överflygningar i det svenska luftrummet.

FIGUR 4

Utvecklingen av antalet överflygningar i det svenska luftrummet och antalet starter/landningar på svenska flygplatser.



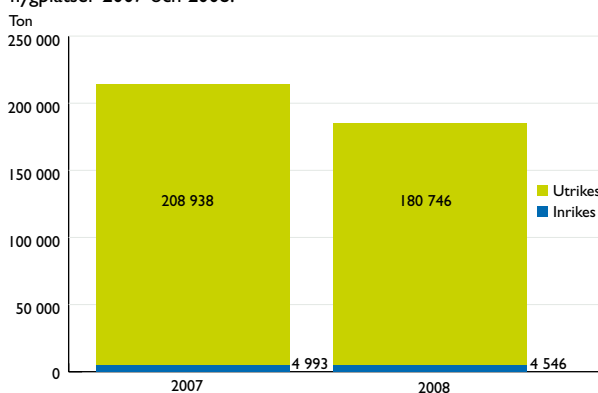
Källa: Transportstyrelsen

Flygfrakt

Den flygbefordrade frakten till och från de svenska flygplatserna uppgick under 2008 till 185 300 ton. De tre flygplatserna Stockholm-Arlanda, Göteborg-Landvetter och Malmö Airport svarade tillsammans för drygt 93 procent av den totala fraktvolymen. Jämfört med 2007 minskade fraktvolymen med drygt 13 procent. Utrikesfrakten minskade med 13,5 procent medan inrikesfrakten, som endast svarade för 2,5 procent av den totala fraktvolymen, minskade med 9 procent mellan åren, se figur 5. Om man studerar utvecklingen månad för månad kan man konstatera att frakten minskade samtliga månader under 2008 jämfört med året dessförinnan. Detta mönster skiljer sig från passagerarutvecklingen som ju hade plussiffror under stora delar av året.

FIGUR 5

Flygbefordrad frakt i linjefart- och chartertrafik på svenska flygplatser 2007 och 2008.



Källa: Transportstyrelsen

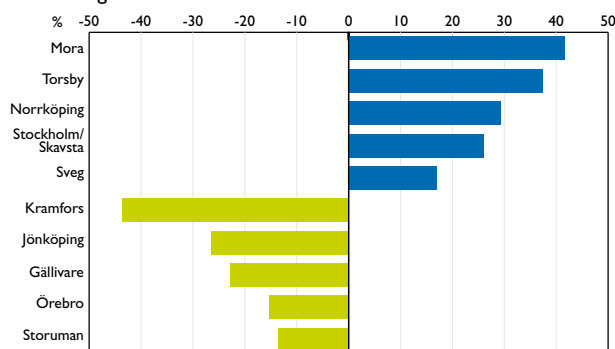
Den flygbefordrade posten ökade med närmare 4 procent under år 2008 och uppgick till ca 27 700 ton. Volymin inrikes minskade med närmare 5 procent, medan motsvarande uppgifter för utrikes visar en ökning med 22 procent.

Flygplatser

Under 2008 ökade antalet passagerare på 24 av de 41 svenska trafikflygplatserna, och minskade således på 17 stycken. I figur 6 visas de 5 flygplatser som haft den bästa respektive sämsta relativa utvecklingen av antal passagerare och landningar. Den bästa relativa passagerarutvecklingen har noterats på Mora och Torsby med volymökningar på 42 respektive 37 procent. I absoluta tal var ökningen störst på Stockholm-Skavsta och Stockholm-Arlanda, 485 000 respektive 229 000 passagerare.

FIGUR 6

Flygplatser med den bästa respektive sämsta passagerarutvecklingen under 2008.

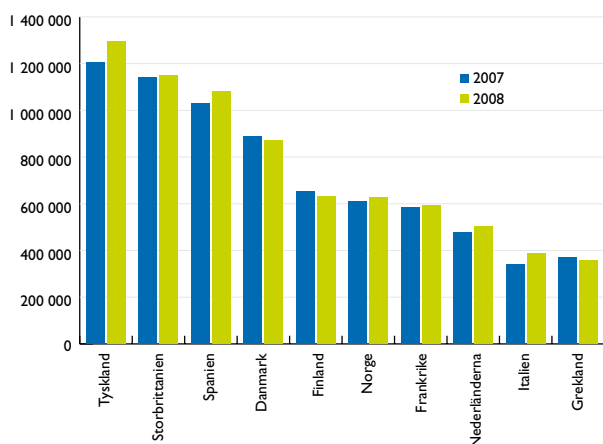


Källa: Transportstyrelsen

Destinationer

Utrikestrafiken ökade som tidigare nämnts med drygt 5 procent 2008 i jämförelse med 2007. Flest var antalet passagerare (avresande efter första destination) till Tyskland följt av Storbritannien och Spanien. Samtliga av dessa länder hade fler än en miljon ankommande passagerare från Sverige. Bland de länder med fler än 100 000 årspassagerare dit trafiken ökade mest under 2008 kan nämnas Egypten (55 procent), Turkiet (25 procent) och Thailand (21 procent). Dessa länder är i första hand turistresmål för svenska semesterfirare. Bland länder dit trafiken minskade kan nämnas Finland (-3,5 procent) och Danmark (-2 procent). I figur 7 visas de tio länder dit antalet passagerare är störst.

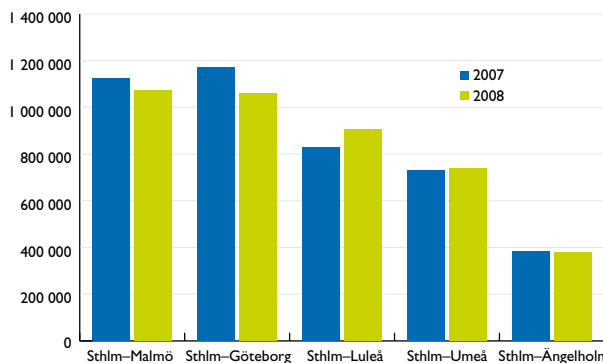
FIGUR 7
Antalet avresande passagerare till de tio största länderna (första destination) 2007 och 2008.



Källa: Transportstyrelsen

När det gäller utvecklingen för de inrikes flyglinjer som går till och från Stockholm har det varit stora skillnader. I följande figur framgår hur utvecklingen har varit på de fem mest passagerartunga linjerna.

FIGUR 8
Antal passagerare på de fem största inrikeslinjerna 2007 och 2008.



Källa: Transportstyrelsen

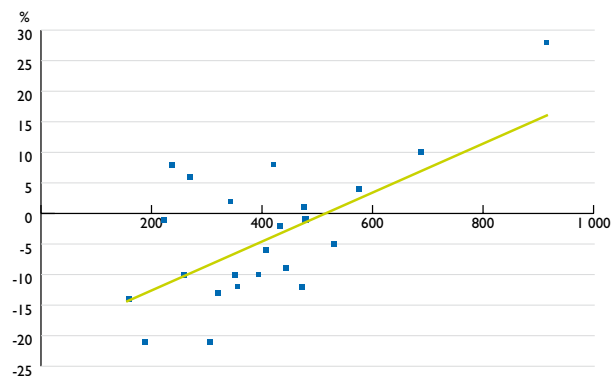
Som framgår av figuren är det två av linjerna som ökat under 2008, nämligen Luleå (5 procent) och Umeå (1 procent), medan övriga tre har minskat. Störst har minskningen varit på linjen Stockholm-Göteborg.

Det förefaller rent allmänt vara så att linjer till och från norra Sverige har haft en bättre utveckling än linjer till södra och mellersta delarna av landet. Totalt har antalet passagerare till norra



Sverige ökat med cirka 3 procent under 2008, medan övriga linjer visar en minskning med 6 procent. Om man studerar avståndsfaktorns betydelse för tillväxten kan man emellertid konstatera att sambandet inte är så starkt som man kanske kan vänta sig. Förklaringsgraden uppgår endast till cirka 40 procent då sambandet skattas, vilket framgår av nedanstående figur (linjer som upphandlas av Rikstrafiken är inte med i figuren). Flygplatser som ligger långt från Stockholm har inte genomgående haft en högre tillväxt än flygplatser som ligger förhållandevis nära Stockholm.

FIGUR 9
Relation passagerartillväxt/flygavstånd på inrikeslinjer till Stockholm.



Källa: Transportstyrelsen

Geografisk tillgänglighet

Hur länge kan du vistas på en ort för ett besök under dagen om du tar flyget tur och retur? Genomsnittet av sådana vistelsetider beräknas för alla svenska flygplatser med linjetrafik för att få ett mått som i jämförelse med tidigare år kan ge en uppfattning om huruvida tillgängligheten under året har förbättrats eller försämrats. I jämförelse med 2007 har 21 regioner under 2008 fått en försämrad tillgänglighet medan tillgängligheten har förbättrats för tio regioner och varit oförändrad för tre. Mest positiv har utvecklingen varit för Växjö och Halmstad.

Definitioner och beräkningsgrunder

Med utgångspunkt från tidtabellsuppgifter¹ för en utvald dag har det för de undersökta flygplatserna beräknats hur lång tid det är möjligt att vistas på destinationsorten vid ett dagsbesök. Mer konkret innebär det att en person som reser med första flighten från Jönköping flygplats i avsikt att besöka Oslo och återvända med sista flighten hem kan vistas totalt 9 timmar i Oslo. Motsvarande om man reser från Oslo till Jönköping kan man spendera 7 timmar i Jönköping. Det förra benämns Jönköpings åtkomlighet till Oslo och det senare Jönköpings tillgänglighet från Oslo.

Vistelsetiden har beräknats från det att flygplanet landat på ankomstflygplatsen till det att sista flygplanet avgår. Kriteriet är att man ska vara tillbaka på hemmaflygplatsen senast kl. 24.00 samma dag. Endast vistelsetider på minst 4 timmar har tagits med eftersom man anser att det inte går att genomföra en meningsfull förrättning med kortare tid till förfogande.

För alla svenska flygplatser² med linjetrafik har sådana vistelsetider beräknats. Genomsnittet av dessa vistelsetider utgör således måttet på respektive flygplatsregions tillgänglighet och åtkomlighet.

Det är ännu inte preciserat vad som avses med en god eller tillfredsställande tillgänglighet. Men att redovisa förändringar mellan åren, ger åtminstone en uppfattning om huruvida tillgängligheten har förbättrats eller försämrats.

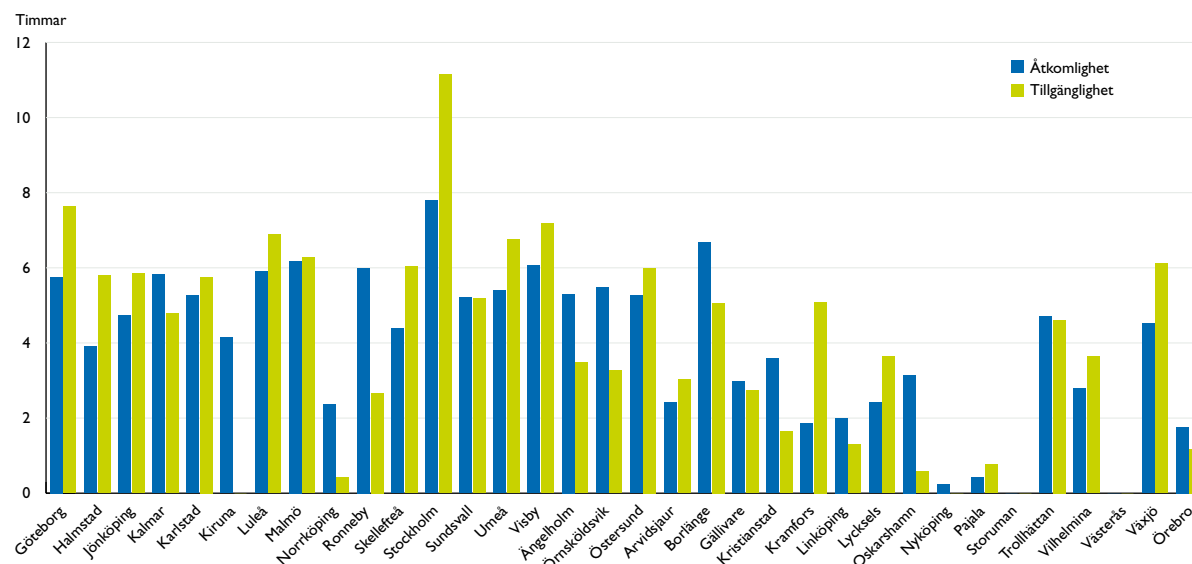
Tillgänglighet och åtkomlighet – inrikes

Möjligheten att över dagen ta sig till och från de olika flygplatserna varierar en hel del. Flygplatser med många direktlinjer och täta avgångar har naturligtvis en bättre möjlighet att nå eller nås av övriga flygplatser. I figur 1 visas de genomsnittliga vistelsetiderna under 2008 för de undersökta flygplatserna.

Stockholm hade både den bästa åtkomligheten och den bästa tillgängligheten. Detta är naturligt eftersom man har direktförbindelser med de flesta andra flygplatser i landet och utgör navet i det svenska flygtransportsystemet. Övriga flygplatser har i regel endast en direktlinje, och då till och från Stockholm. Dessa flygplatsers inbördes relation beror i huvudsak på tidtabellsläggningen, men också avståndsfaktorn har betydelse. Sämst åtkomlighet utöver Nyköping och Västerås, som saknar inrikestrafik, hade Pajala. Låg tillgänglighet hade Kiruna som inte kunde nås från någon annan flygplats för en endagsförrättning. Medianvärdet av samtliga flygplatsregioners vistelsetider vad gäller åtkomlighet har minskat från 5,27 timmar till 4,45 timmar mellan 2007 och 2008, en minskning med drygt 15 procent. Medianvärdet för tillgängligheten minskade från 4,56 timmar till 4,12 timmar, en minskning med närmare 10 procent.

I tabell 1 visas förändringarna av tillgängligheten och åtkomligheten för inrikestrafiken mellan 2007 och 2008 tillsammans med förändringar i antalet tillgängliga eller åtkomliga destinationer. Även de genomsnittliga vistelsetiderna visas.

FIGUR 1
Tillgänglighet och åtkomlighet inrikes. Genomsnittliga vistelsetider 2008.



Källa: OAGMAX

TABELL I

Förändring av tillgänglighet och åtkomlighet inrikes

INRIKES								
	Åtkomlighet				Tillgänglighet			
	Genomsn. vist.tid 2008, tim	Förändring minuter	Antal destinationer 2008	Förändring i antal destinationer	Genomsn. vist.tid 2008, tim	Förändring minuter	Antal destinationer 2008	Förändring i antal destinationer
Göteborg	5,76	-22	24	-1	7,64	-25	28	-2
Halmstad	3,91	-15	20	-1	5,79	80	28	7
Jönköping	4,73	-29	22	-3	5,85	-31	29	1
Kalmar	5,82	-4	23	-2	4,79	7	18	1
Karlstad	5,27	-29	24	-1	5,76	-4	29	5
Kiruna	4,15	13	17	1	0,00	0	0	0
Luleå	5,91	-62	24	-3	6,88	20	27	1
Malmö	6,18	31	25	1	6,27	-65	27	-3
Norrköping	2,36	-18	14	0	0,42	25	2	2
Ronneby	6,00	-35	24	-2	2,67	-69	10	-6
Skellefteå	4,39	-85	20	-5	6,03	9	26	-1
Stockholm	7,79	-18	28	-1	11,15	-29	30	-1
Sundsvall	5,21	-160	19	-9	5,18	-65	20	-4
Umeå	5,39	-2	23	-1	6,76	5	29	5
Visby	6,06	4	25	-2	7,18	20	29	0
Ängelholm	5,30	-113	22	-5	3,48	-82	15	-4
Örnsköldsvik	5,48	9	23	0	3,27	-84	12	-7
Östersund	5,27	-40	23	-2	6,00	-49	29	-1
Arvidsjaur	2,42	65	15	7	3,03	-9	20	-1
Borlänge	6,67	24	25	0	5,06	-36	28	-1
Gällivare	2,97	76	18	9	2,73	-27	18	-3
Kristianstad	3,58	-29	19	-2	1,64	-71	8	-5
Kramfors	1,85	22	12	3	5,09	-7	24	3
Linköping	2,00	-264	11	-17	1,30	-116	7	-12
Lycksele	2,42	65	15	7	3,64	-11	20	-1
Oskarshamn	3,15	113	15	8	0,58	-53	3	-3
Nyköping	0,24	15	1	1	0,00	0	0	0
Pajala	0,42	-47	2	-3	0,76	7	5	2
Storuman	0,00	-95	0	-9	0,00	-153	0	-21
Trollhättan	4,70	-5	21	-2	4,61	-5	26	6
Vilhelmina	2,79	76	17	8	3,64	28	20	-1
Västerås	0,00	0	0	0	0,00	0	0	0
Växjö	4,52	-69	22	-2	6,12	185	27	16
Örebro	1,76	13	8	0	1,18	-9	7	0

Källa: OAGMAX



20 av de 34 undersökta flygplatsregionerna har fått en försämrad åtkomlighet, 13 har fått förbättrad åtkomlighet medan den varit oförändrad på en. Särskilt stor har förbättringen varit för Oskarshamn, Vilhelmina, Arvidsjaur, Lycksele och Gällivare. Utöver Storuman, som inte hade någon trafik vid undersökningstillfället, har Linköping följt av Sundsvall och Ängelholm haft de största negativa förändringarna.

När det gäller tillgängligheten har denna förbättrats för 10 av regionerna, för 3 har den varit oförändrad. 21 regioner har således fått en försämrad tillgänglighet. De största positiva förändringarna har skett för Växjö följt av Halmstad. Mest negativ har utvecklingen varit för Storuman, Oskarshamn och Linköping.

Tillgänglighet och åtkomlighet – Europa

Som ett mått på den internationella tillgängligheten har vistelse-tider på de från Sverige 33 mest trafikerade europeiska städerna beräknats. Genomsnittet av dessa vistelse-tider utgör likaledes måttet på flygplatsregionens tillgänglighet och åtkomlighet, se figur 2.

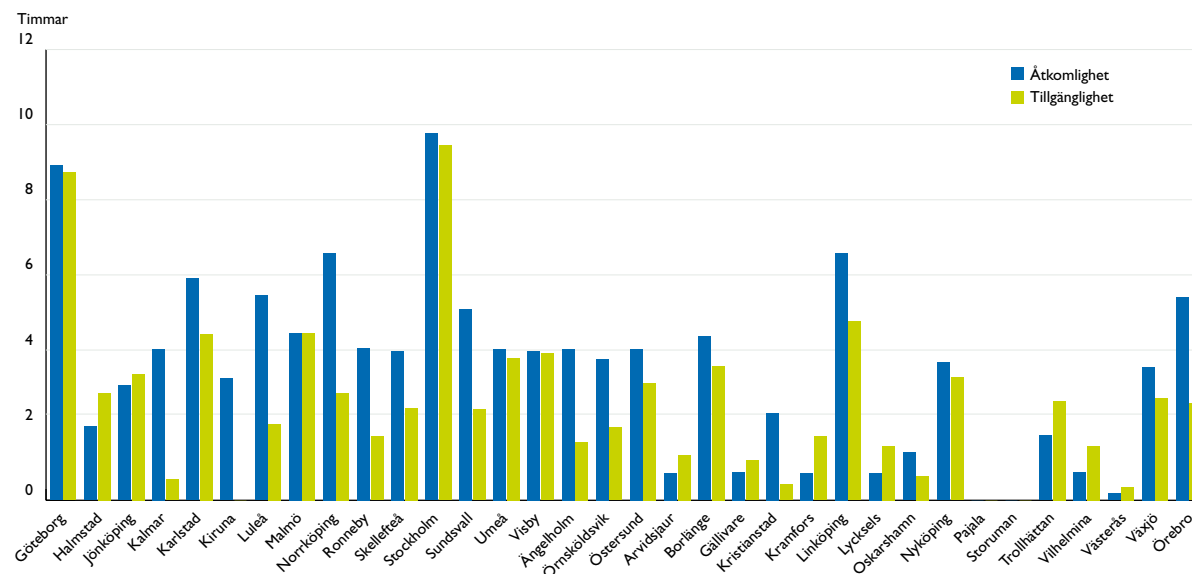
Generellt gäller att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten, dvs. det går bättre att nå ut från Sverige än att ta sig hit för en endagsförrättning. Den bästa tillgängligheten och åtkomligheten under 2008 hade Stockholm följt av Göteborg. Gemensamt för dessa är att de har ett relativt stort utbud av direktavgångar till europeiska städer. Därefter följer flygplatser med goda förbindelser med Köpenhamn, vars flygplats Kastrup utgör den dominerande skandinaviska transferflygplatsen. Flygplatser som har en relativt dålig åtkomlighet ligger i huvudsak i Norrlands inland.

Låg tillgänglighet hade bl.a. Kristianstad, Kalmar, Oskarshamn och Västerås. Kiruna och Pajala kan överhuvudtaget inte nås för en endagsförrättning. Medianvärdet för samtliga flygplatsregioners vistelse-tider för åtkomlighet uppgick till 3,86 timmar, vilket är en försämring med drygt 3 procent jämfört med 2007. Medianvärdet för tillgängligheten ökade med hela 45 procent, och uppgick under 2008 till 2,44 timmar.

I tabell 2 visas de genomsnittliga vistelse-tiderna under 2008 tillsammans med dess förändring jämfört med 2007. Också antalet möjliga destinationer som kan nås, och dess förändring, visas.

FIGUR 2

Tillgänglighet och åtkomlighet Europa. Genomsnittliga vistelse-tider 2008.



Källa: OAGMAX

TABELL 2

Förändring av tillgänglighet och åtkomlighet Europa.

EUROPA								
	Åtkomlighet				Tillgänglighet			
	Genomsn. vist.tid 2008, tim	Förändring minuter	Antal destinationer 2008	Förändring i antal destinationer	Genomsn. vist.tid 2008, tim	Förändring minuter	Antal destinationer 2008	Förändring i antal destinationer
Göteborg	8,91	5	33	1	8,73	22	33	1
Halmstad	1,97	-47	11	-4	2,85	64	16	7
Jönköping	3,06	-167	16	-10	3,36	18	18	2
Kalmar	4,03	-16	20	-1	0,55	-55	2	-4
Karlstad	5,91	-25	26	-2	4,42	5	22	0
Kiruna	3,24	44	18	4	0,00	0	0	0
Luleå	5,45	-5	25	0	2,03	-45	9	-5
Malmö	4,45	0	21	-2	4,45	62	22	4
Norrköping	6,58	-84	29	-1	2,85	147	18	17
Ronneby	4,06	-11	20	-1	1,70	35	7	2
Skellefteå	3,97	-85	20	-5	2,45	35	13	3
Stockholm	9,76	-4	33	1	9,45	9	32	0
Sundsvall	5,09	-98	24	-4	2,42	11	11	1
Umeå	4,03	18	20	0	3,79	64	20	6
Visby	3,97	73	20	5	3,91	18	19	1
Ängelholm	4,03	-40	20	-2	1,55	-5	9	1
Örnsköldsvik	3,76	-118	19	-7	1,94	4	8	-1
Östersund	4,03	-100	20	-6	3,12	-16	19	-3
Arvidsjaur	0,73	-4	4	-1	1,21	-9	8	-1
Borlänge	4,36	0	21	0	3,58	7	20	1
Gällivare	0,76	7	4	0	1,06	0	7	0
Kristianstad	2,33	0	13	0	0,42	-33	2	-3
Kramfors	0,73	5	4	0	1,70	0	8	1
Linköping	6,58	-85	29	-1	4,76	31	28	2
Lycksele	0,73	-4	4	-1	1,45	-11	8	-1
Oskarshamn	1,27	16	7	1	0,64	-35	3	-2
Nyköping	3,67	131	18	11	3,27	96	17	8
Pajala	0,00	0	0	0	0,00	0	0	0
Storuman	0,00	-49	0	-5	0,00	-65	0	-9
Trollhättan	1,73	35	10	4	2,64	69	16	9
Vilhelmina	0,76	-4	4	-1	1,45	5	8	-1
Västerås	0,18	0	1	0	0,36	0	1	0
Växjö	3,55	-13	18	-2	2,73	76	17	11
Örebro	5,42	-11	25	-1	2,58	-31	17	0

Källa: OAGMAX

På 9 av flygplatserna har det skett en förbättring av åtkomligheten under 2008. Den bästa utvecklingen har Nyköping haft med en förbättring av vistelsetiden med närmare 150 procent. Bland flygplatser som har haft en stor försämring kan nämnas Jönköping och Örnsköldsvik, vars genomsnittliga vistelsetid har minskat med 48 respektive 34 procent.

19 av flygplatserna har fått en förbättrad tillgänglighet. Den i särklass största förbättringen har Norrköping haft (620 procent). Även Nyköping och Växjö har utvecklats mycket positivt, den förra ökade med närmare 100 procent och den senare med närmare 90 procent. Sämst har utvecklingen varit för Kalmar (-63 procent) och Kristianstad (-56 procent).

¹ Beräkningar, figurer och tabeller är framtagna med hjälp av tidtabells-databasen OAGMAX

² Hagfors, Torsby, Mora och Sveg flygplatser är inte med i jämförelsen p.g.a. att fullständig tidtabellsinformation inte fanns tillgänglig vid undersökningstillfället.

KOSTNADER OCH PRISER

Biljettprisutvecklingen

Trenden i en uppgång av flygbiljettpriserna har stärkts under 2008. Detta gäller framför allt utrikes linjefart, men även charter och inrikes linjefart. På exempelvis sträckan Stockholm–Göteborg har priserna i den mest flexibla biljettpriskategorin ökat markant hos samtliga bolag som trafikerat sträckan under 2008.

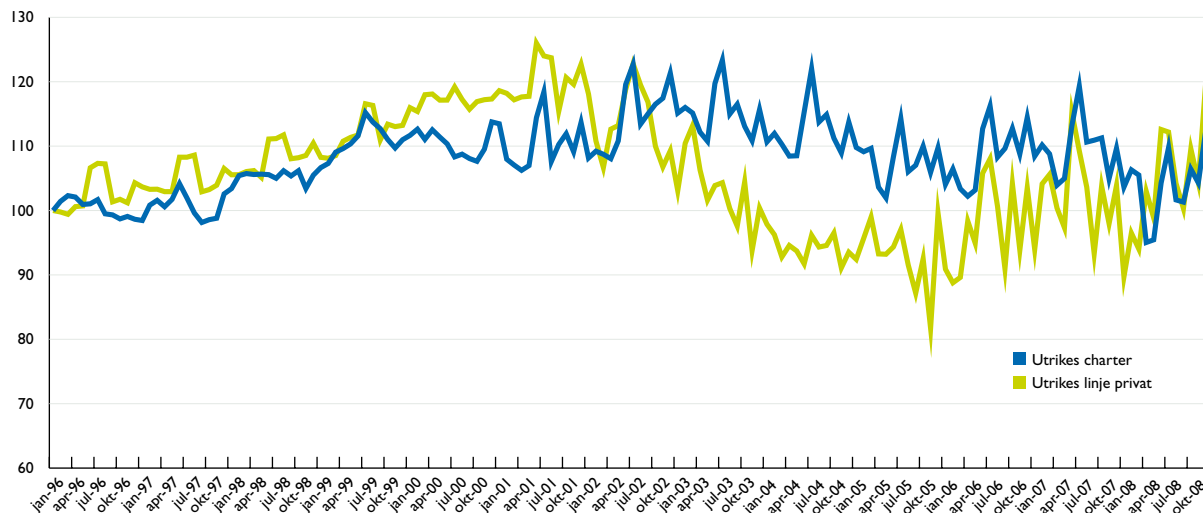
Efter några år av fallande priser visar utrikespriserna sedan 2006 enligt SCB:s prisindex på en uppåtgående trend, vilken stärkts under 2008. Framför allt har priserna för linjefarten stigit, men sedan försommaren 2008 har även priserna på charter ökat. En förklaring till prishöjningarna kan vara flygbolagens ökande bränslekostnader samt ökade kostnader för marktjänster. Passagerarantalet på de svenska flygplatserna har från och med oktober månad 2008 minskat jämfört med motsvarande månader 2007, för december var minskningen över 10 procent. Den minskade

efterfrågan på flygresor driver upp priserna som en följd av att kapacitetsutnyttjandet initialt sjunker då resenärerna blir färre, dessutom sker anpassningen av de fasta kostnaderna inte i samma takt som passagerarantalet minskar.

Jämfört med 2007 var den genomsnittliga biljettprisnivån för utrikes linjefart något högre under 2008. Sista kvartalet 2008 låg dock priserna klart högre än under motsvarande kvartal föregående år och prisnivån låg även högre jämfört med tredje kvartalet 2008. För chartertrafiken var prisnivån lägre under 2008 jämfört med 2007. Sista kvartalet stannade biljettpriserna något under nivån för motsvarande kvartal 2007 men över nivån det tredje kvartalet 2008. Se figur 1 nedan.

FIGUR 1
Prisutvecklingen för utrikes resande 1996–2008.

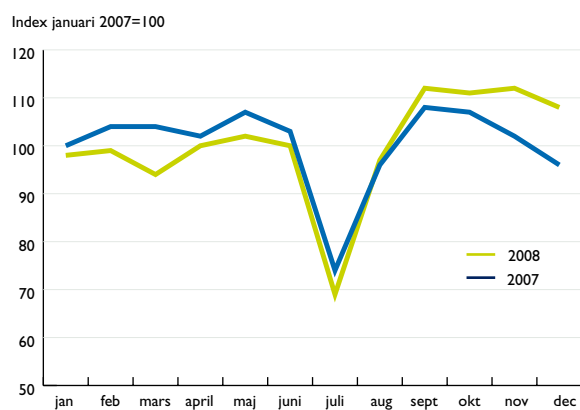
Index januari 1996=100



Källa: SCB (Statistiska centralbyrån)

Transportstyrelsen (tidigare Luftfartsstyrelsen) samlar sedan 2007 in egen biljettprisstatistik för inrikes priser. Detta för att kunna skapa ett prisindex, som avser genomsnittspriser över samtliga sträckor och samtliga bolag, på inrikesmarknaden. Enligt detta index (figur 2 nedan) har biljettpriserna för inrikes passagerartrafik till och med juli månad 2008 varit lägre än under motsvarande period 2007. Från augusti 2008 ligger dock prisnivån högre än året innan, och skillnaderna har accentuerats under fortsättningen av 2008. På årsbasis stannade emellertid den genomsnittliga biljettprisnivån för inrikestrafiken under 2008 på samma nivå som 2007. Under det sista kvartalet 2008 var dock prisnivån högre jämfört med motsvarande period föregående år och markant högre jämfört med tredje kvartalet 2008.

FIGUR 2
Prisutvecklingen för inrikes resande 2007–2008.



Källa: Transportstyrelsen

Prisanalys LfV Res¹

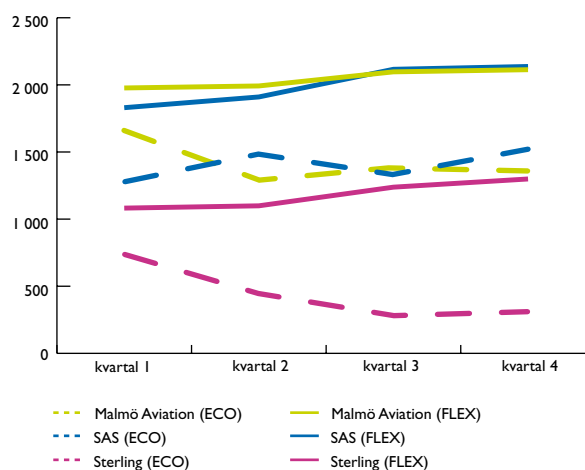
Från och med januari 2008 och fortlöpande har prisstatistik samlats in veckovis för några av de större flygsträckorna, exempelvis Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö och Stockholm–Umeå. Priserna gäller både privat- och affärsresor.² Biljettpriserna, på totalnivå för de observerade sträckorna, har under året stigit både i den mest och i den minst flexibla biljettkategorin.

När det gäller den mest flexibla priskategorin har prisutvecklingen och prisnivån (1 700–2 000 kronor) på biljettpriser två månader innan avgång på sträckorna Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö och Stockholm–Umeå varit relativt likartad under 2008. Priserna i denna biljettkategori har för dessa sträckor stigit under året. Prisnivån när det gäller den minst flexibla biljettpriskategorin har under 2008 legat på omkring 1 200 kronor för sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö, medan den för sträckan Stockholm–Umeå legat på omkring 500 kronor. Priserna i denna kategori och för dessa sträckor har under 2008 i vissa fall mer än fördubblats.

I figur 3 visas utvecklingen av genomsnittspriser per kvartal 2008, för sträckan Stockholm–Göteborg. SAS och Malmö Aviation hade under 2008 de högsta priserna på sträckan. Sterling som höll de lägsta priserna gick i konkurs senare under samma år. Inget annat bolag har trätt in på sträckan efter Sterling-konkursen. Skillnaden mellan de mest och minst flexibla biljettkategorierna varierade under 2008 från 500 och upp mot 1 500 kronor inom respektive bolag. Lågprisaktören Sterling höll under året sina biljettprisnivåer omkring 1 000 kronor lägre än vad konkurrenterna gjorde på de analyserade sträckorna.

Priserna i den mest flexibla biljettkategorin på sträckan Stockholm–Göteborg ökade från första till sista kvartalet 2008 både hos Malmö Aviation och, ännu mer, hos SAS. Malmö Aviation hade dock en högre prisnivå i början av 2008 jämfört med SAS. Sterlings priser i samma biljettkategori ökade under perioden i ännu högre grad än konkurrenternas. Hos Sterling var emellertid prisnivån på sträckan Stockholm–Göteborg, jämfört med de två övriga bolagen, omkring 800 kronor lägre i början av året. Inom den mest flexibla biljettkategorin har SAS och Malmö Aviation generellt sett följts åt i både prisnivå och prisutveckling.

FIGUR 3
Genomsnittspriser Stockholm–Göteborg (morgonavgång) per bolag, 2008.



Källa: Transportstyrelsen

På sträckan Stockholm–Göteborg höjde SAS priset inom den minst flexibla biljettkategorin från första till sista kvartalet 2008, medan Malmö Aviation sänkte priset i samma storleksordning. Emellertid låg SAS, jämfört med Malmö Aviation, på en lägre prisnivå under första kvartalet. Sterlings priser, på samma sträcka och i samma biljettkategori, utgjorde inte ens hälften av den nivå de två övriga aktörerna höll.

¹ LfV Res är en resetjänst som tillhandahålls av LfV (Luftfartsverket) i Norrköping.

² Priser har samlats in för dels den mest flexibla och dels den minst flexibla biljettkategorin, förutsatt att biljetter funnits tillgängliga inom respektive kategori. Insamlingen har skett 2 månader och 2 veckor innan avgång.

Driftkostnader

Trots minskade kapitalkostnader, ökade flygbolagens driftkostnader med drygt sex procent år 2008 jämfört med året innan. Kostnadsökningarna härstammar framför allt från ökade bränslekostnader.

I avsaknad av detaljerade uppgifter om flygbolagens driftkostnader har Luftfartsstyrelsen och LFV utvecklat en modell där driftkostnaderna för ett antal utvalda sträckor simuleras. Modellen innehåller uppgifter både om kostnader förknippade med själva flygplanet, som exempelvis bränsle, underhåll och leasingkostnader, och om kostnader förknippade med passagerarna, som exempelvis kostnader för kabinservice, passageraravgifter och marktjänst. Därtill innehåller modellen kostnader på flygbolagsnivå, däribland kostnader för administration, marknadsföring och biljetthantering.

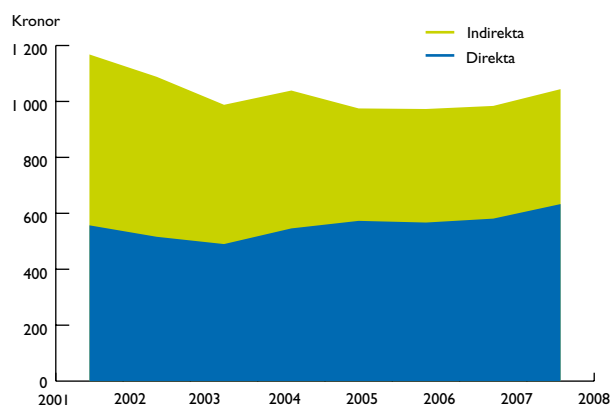
Eftersom simuleringarna är baserade på uppskattningar av flygbolagens kostnadsstrukturer, bör de användas med försiktighet när det gäller absoluta kostnadsnivåer. Transportstyrelsen bedömer emellertid att de ger en god uppskattning av hur kostnaderna förändras över tiden. Modellen uppdateras årligen med ny statistik och utvecklas kontinuerligt för att avspegla förändrade förhållanden inom luftfartssektorn.

Höga bränslekostnader ökade driftkostnaderna

Efter flera år med en stabil utveckling av flygbolagens driftkostnader ökade driftkostnaderna med drygt sex procent¹ år 2008 jämfört med året innan (se figur 1). Kostnadsökningarna härstammar framför allt från ökade bränslekostnader.

FIGUR 1

Indirekta och direkta driftkostnader per passagerare för ett konventionellt flygbolag på sträckan Stockholm-Arlanda-Göteborg med flygplan av typen Boeing 737-600, 2001–2008.

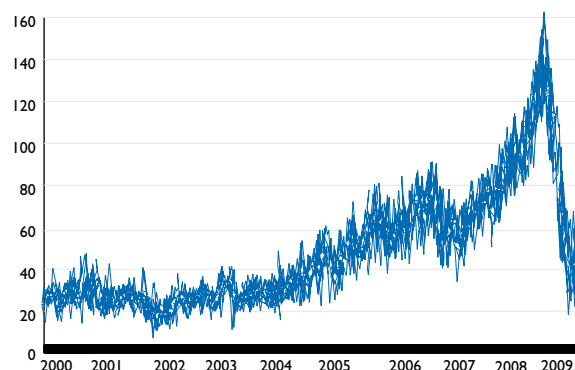


Källa: Transportstyrelsens driftkostnadsmodell

Bränsleprisutvecklingen följer i mycket hög grad utvecklingen på råolja. Under 2008 ökade oljepriserna till rekordhöga nivåer. Vid mitten av året var priset drygt 140 dollar per fat, vilket motsvarade en fördubbling från året innan (se figur 2).

FIGUR 2

Prisutveckling på Brentolja, dollar per fat, 2000–2009.



Källa: EIA

Oljeprisökningen fram till sommaren 2008 orsakades bl.a. av den starka efterfrågan från tillväxtekonomierna i Asien. I samband med turbulensen på de finansiella marknaderna under sensommaren 2008, och förväntningar om en begynnande lågkonjunktur, minskade emellertid oljepriset kraftigt under det andra halvåret och understeg i november 2008 50 dollar fatet. I modellen används helårets genomsnittliga bränslepris, vilket gör att bränslekostnadsminskningen under det andra halvåret vägs samman med det första halvårets prisökningar. Bränslepriserna underskattas därmed något för helåret 2008 p.g.a. att flygbolagen i hög grad säkrar sina framtida bränslekostnader. Det dröjer därför ett antal månader innan de sjunkande oljepriserna får genomslag på bolagens kostnader.

Till skillnad mot bränslekostnaderna minskade kapitalkostnaderna för flygbolagen år 2008 jämfört med året innan. Efter år 2001 dämpades efterfrågan på flygplan mycket kraftigt, vilket återspeglades i kraftigt sänkta priser när det gäller både leasing och köp av flygplan. När efterfrågan på flygresor efter ett par år återhämtade sig stabiliserades flygplansvärdena, för att 2008 åter sjunka. Orsakerna till de minskade kostnaderna för flygplan är i likhet med i början av 2000-talet ett minskat flygresande och därmed en dämpad efterfrågan på flygplan.

TABELL I

Simulerade kostnader per passagerare för nätverksbolag med flygplan av typen Boeing 737-600 på sträckan Arlanda–Landvetter, 2001–2008.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Lönekostnader, besättning	41	50	60	67	58	56	58	65
Bränsle och olja	75	67	61	90	126	127	135	188
Flygplatsavgifter och undervägsavgift	145	157	171	188	184	179	183	183
Övriga operationella kostnader	9	7	6	6	6	6	6	5
Underhåll och översyn	109	99	94	95	96	97	97	98
Kapitalkostnader	178	136	98	100	103	102	102	94
Summa direkta kostnader	557	516	490	546	573	567	581	633
Marktjänst etc.	207	214	213	207	185	199	187	196
Passagerarservice	100	108	119	131	92	85	91	90
Marknadsföring och försäljning	205	170	99	92	63	63	64	63
Administration	21	19	16	12	10	8	10	11
Övriga indirekta kostnader	78	61	51	51	52	51	51	51
Summa indirekta kostnader	611	572	498	493	402	406	403	411
Total kostnad per passagerare	1166	1086	987	1039	975	973	984	1044

Källa: Transportstyrelsens driftkostnadsmodell

I de indirekta kostnaderna ingår bl.a. kostnader för passagerarservice, biljettförsäljning, marknadsföring och administration. De indirekta kostnaderna har successivt minskat sedan modellen konstruerades, men 2008 ökade kostnaderna något som en konsekvens av ökade kostnader för marktjänster.



¹ Kostnaderna är beräknade för ett konventionellt flygbolag avseende sträckan Stockholm–Göteborg och flyg med Boeing 737-600.

Avgifter inom svensk luftfart

Under 2008 har avgifterna mot flygbranschen ökat. Främst har ökningen utgjorts av en höjning av undervägsavgiften, men även avgifterna för säkerhetskontrollen av passagerare och bagage har stigit. Då flygbranschen även i övrigt har varit ekonomiskt ansatt genom höga bränslepriser, överkapacitet och en vikande konjunktur har avgifterna fått en allt större betydelse för flygbranschen, och i synnerhet för flygoperatörerna.

Den svenska flygbranschen debiteras ett antal avgifter främst från LFV och Transportstyrelsen. LFV är ett affärsverk, vilket bl.a. innebär att kostnaderna finansieras genom avgifter. Även för luftfartsdelen inom Transportstyrelsen sker finansieringen genom avgifter.

LFV tar främst ut avgifter i anslutning till nyttjandet av flygplatser och flygtrafikledning. De utgörs huvudsakligen av startavgift, passageraravgift, bulleravgift, avgasavgift och Terminal Navigation Charge (TNC-avgift).

Transportstyrelsen tar ut avgifter för finansiering av tillstånds-/tillsynsverksamheten i form av flygoperativa avgifter, certifikatavgifter, luftvärdighetsavgifter m.fl. som framgår av föreskrift LFS 2008:54. För finansiering av övrig verksamhet för luftfartsdelen tar Transportstyrelsen ut en myndighetsavgift. Vidare administrerar Transportstyrelsen avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och bagage, GAS, vilket innebär att flygoperatören faktureras för avresande passagerare och flygplatserna erhåller ersättning för sina kostnader för denna verksamhet (se nedan).

Eurocontrol debiterar flygoperatören den gemensamt framtagna och fastställda undervägsavgiften. När Eurocontrol fått betalt för sina fakturor fördelas intäkterna till medlemsländerna efter den fastställda fördelningen, vilket innebär att medlemsländernas kostnader för verksamheten ska täckas. För svensk del är det Transportstyrelsen som deltar i arbetet med fastställandet av undervägsavgiften, vilket bl. a. betyder att granskning sker av de kostnader LFV presenterar.

Tabell 1 redogör för de aktuella avgifterna, samt en viss historisk utveckling av vilka avgifter som har tillkommit under de senare åren. Främst är det miljörelaterade avgifter, i form av avgasavgift och bulleravgift, som har tillkommit.

TABELL 1

Typer av avgifter på svenska flygplatser.

1990	1993	1998	2004	2008
Startavgift	Bulleravgift	Avgasavgift	Flygplatsskydd	GAS-avgift
Passageraravgift	Startavgift	Bulleravgift	Avgasavgift	Myndighetsavgift
Securityavgift	Passageraravgift	Startavgift	Bulleravgift	Avgasavgift
TNC	Securityavgift	TNC	Startavgift	Bulleravgift
Undervägsavgift	TNC	Passageraravgift	TNC	Startavgift
	Undervägsavgift	Securityavgift	Passageraravgift	TNC
		Undervägsavgift	Securityavgift	Passageraravgift
			Undervägsavgift	Undervägsavgift

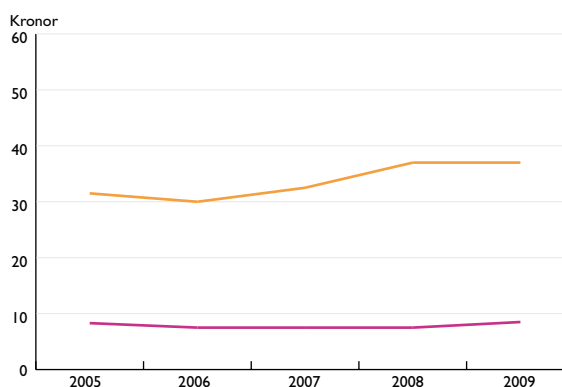
Källa: Transportstyrelsen

Myndighetsavgift

För varje avresande passagerare tas en myndighetsavgift ut. Avgiften uppgick under 2008 till 7,50 kr per avresande passagerare. Dock aviserades under året att en höjning till 8,50 kr per passagerare var nödvändig från den 1 januari 2009.

FIGUR 1

Utvecklingen för myndighetsavgift och GAS-avgift.



Källa: Transportstyrelsen

Avgift för säkerhetskontroll av passagerare och bagage (GAS)

Sedan år 2005 har avgifterna för säkerhetskontroll av passagerare och bagage i Sverige tagits ut genom ett avgiftsutjämningsystem, vilket innebär att avgiften för säkerhetskontrollen är lika stor oavsett flygplats. Detta uppnås genom att det totala kostnadsunderlaget fördelas över det totala antalet avresande och fakturerbara passagerare. Transportstyrelsen är ansvarigt för att förvalta avgiftsutjämningsystemet.

Till följd av vätskeförbudet på flygplan som infördes under

hösten 2006 ökade flygplatsernas kostnader för säkerhetskontrollerna dramatiskt, vilket märktes på 2007 års kostnader. Denna kostnadsökning medförde en höjning av avgiften för säkerhetskontrollen av passagerare och deras bagage. Trots att avgiften hade höjts från 30,00 kr till 32,50 kr så sent som i november 2007, höjdes den ytterligare den 1 januari 2008 till 37,00 kr per avresande passagerare. Detta medförde en ökning av kostnadsuttaget mot flygbranschen med 92 mkr.

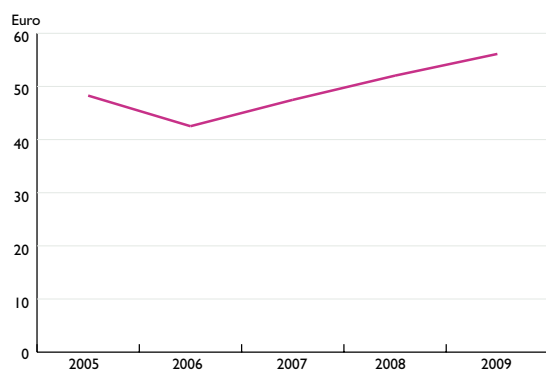
Med anledning av de ökade kostnaderna för säkerhetskontrollerna av passagerare

och bagage påbörjades under 2008 ett arbete med att se över det ovan nämnda avgiftsutjämningsystemet. Identifierade brister i det nuvarande avgiftssystemet är framförallt det faktum att det saknas tydliga incitament för flygplatserna att hålla nere kostnaderna. Detta då de kostnader som uppstår inom avgiftssystemet sprids ut över samtliga flygplatser och debiteras flygoperatörer som reser från svenska flygplatser. Om ett nytt avgiftssystem utarbetas är därför en av målsättningarna att skapa incitament som belönar flygplatser som klarar att tillhandahålla en god säkerhetsnivå till en låg kostnad.

Undervägsavgift

Undervägsavgiften baseras på luftfartygets vikt, sträckans längd samt en enhetsavgift. Enhetsavgiften sätts inom respektive avgiftszon för att täcka de kostnader som är relaterade till flygtrafikföretaget, dvs. de av LRV redovisade kostnaderna och Transportstyrelsens kostnader. Den svenska avgiftszonens geografiska utsträckning är densamma som Sveriges flyginformationsregion (FIR) och Sveriges övre flyginformationsregion.

FIGUR 2
Undervägsavgiftens utveckling.



Källa: Transportstyrelsen

Undervägsavgiften för 2009 uppgår till 56,12 EUR per tjänstenhet, en ökning med ca 8 procent jämfört med 2008 då avgiften uppgick till 52,04 EUR. Undervägsavgiften har höjts till följd av bl.a. ökade lönekostnader för flygledare, högre sociala kostnader samt ökade pensionsavsättningar. I dagsläget pågår arbete med att harmonisera det svenska luftrummet med det danska, dels för att effektivisera arbetet, dels för att på sikt uppnå ökad kostnadseffektivitet.

Flygplatsavgifterna och flygtrafikföretagets ökade kostnader och uttag mot branschen

Avgiftsnivåerna på flygplatser har under flera år varit föremål för debatt inom flygbranschen, och olika organisationer med anknytning till flygbolag som International Air Transport Association (IATA) och Association of European Airlines (AEA) har påtalat de ökade kostnaderna för flygplatsavgifter och flygtrafikföretag. Bl.a. har detta skett till nationella regeringar och till kommissionen. Flygbolagen anser att avgifterna har stigit i för hög grad utan chans till påverkan eller tillräcklig insyn. Flygplatsägarna har i stället hävdade att kostnaderna framförallt är hänförliga till de ökade kostnaderna för säkerhetsskyddet, samt till utbyggnad av infrastrukturen.

Varje flygplatsägare, statlig, kommunal eller privat, är i stort sett fri att fastställa sina egna avgifter. Sverige har dock gjort vissa internationella åtaganden som påverkar en flygplatshållares möjligheter att helt fritt bestämma sina avgifter. Bl.a. har det inom ICAO, FN:s organ för den civila luftfarten, utformats rekommendationer



om principer för prissättning gällande internationell luftfart. Dessa principer innebär framförallt att avgifterna inte får vara diskriminerande, samt att prissättningen ska vara baserad på flygplatsernas kostnader. Principerna innebär vidare att flygplatserna inte heller har rätt att missbruka sin dominerande ställning, vilken ofta är att betrakta som ett naturligt monopol. Slutligen fastslås också att avgiftsjusteringar ska förmedlas till brukarna, såväl svenska som internationella, genom marknadskonsultationer. Flygplatshållarna ska då lämna relevant ekonomisk information till brukarna. Exempelvis rör detta information om vilken typ av tjänst som avgiften avser, hur avgiftsnivån har beräknats, kopplingen till flygplatsens personal, kapacitetsbehov, investeringskostnad och servicekvalitet.

Nytt EU-direktiv

Den 11 mars 2009 utfärdades Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG om flygplatsavgifter. Kommissionen lade fram förslaget i januari 2007, därefter behandlades det av rådet och Europaparlamentet som i sinom tid kunde enas om en kompromisstext i första läsnings.

Direktivet innehåller vissa övergripande principer när det gäller avgiftssättningen på flygplatser inom EU samt regler om sättet för hur avgifterna ska fastställas. Avgifterna får inte diskriminera mellan flygplatsanvändarna (flygföretagen) och de ska vara transparenta.

Direktivet ska tillämpas på flygplatser med mer än 5 miljoner passagerare per år eller, om en sådan flygplats inte finns i en medlemsstat, på den största flygplatsen i medlemsstaten. För Sveriges del berörs alltså tills vidare endast Arlanda. Direktivet ska vara införlivat i nationell rätt senast den 15 mars 2011.

Svaga resultat för flygbolagen skapar större behov av ekonomisk tillsyn

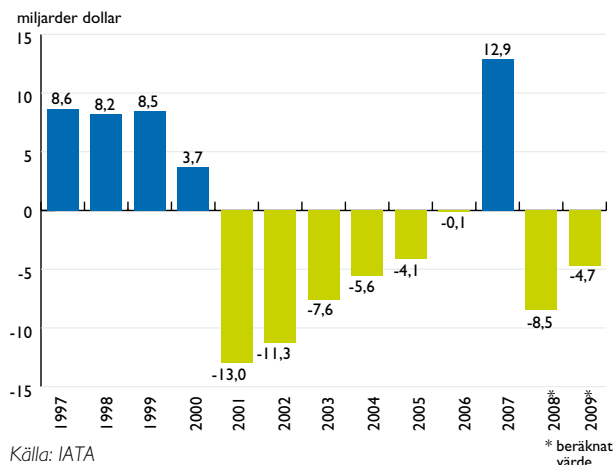
År 2007 var det första året sedan år 2000 som flygbolag världen över redovisade positiva nettoresultat. När nu efterfrågan på flygresor åter minskar, innebär det att ännu en period av finansiella utmaningar väntar flygbolagen. Efter den långa perioden av nettoförluster saknar många flygbolag finansiella buffertar och finanskrisen har därtill minskat finansieringsmöjligheterna för bolagen, något som innebär att ett ovanligt stort antal flygbolag gick i konkurs år 2008. Utvecklingen har accentuerat behovet av myndighetens ekonomiska tillsyn, som bl.a. syftar till att skydda passagerare och övriga verksamhetsutövare i branschen.

Den konjunkturkänsliga flygmarknaden påverkas i hög grad av konjunktursvängningar. I lågkonjunkturer minskar efterfrågan på såväl frakt- som persontransporter, vilket dämpar flygbolagens resultatutveckling. När efterfrågan minskar, sjunker kapacitetsutnyttjandet och kostnaden per passagerare ökar innan bolagen hinner anpassa sin kapacitet. Initialt kan kostnadsökningarna orsakas av sjunkande kabinfaktorer, men när flygbolagen har hunnit anpassa antalet avgångar till efterfrågan, orsakas kostnadsökningarna ofta av ökade fasta kostnader per passagerare. Anpassningen av de fasta kostnaderna sker med en viss fördröjning. Samtidigt som kostnaderna per säteskilometer ökar, gör den dämpade efterfrågan att intäkterna minskar.

År 2008 började starkt för svenskt flyg. Från januari till juni 2008 ökade antalet passagerare i svensk luftfart med drygt åtta procent jämfört med motsvarande period året innan. Det andra halvåret 2008 avtog emellertid tillväxttakten successivt och det fjärde kvartalet var tillväxten negativ jämfört med motsvarande period 2007.

I samband med lågkonjunkturen och terrorattentaten i början av 2000-talet minskade flygbolagens resultat kraftigt och det tog sju år innan flygbolagen åter redovisade positiva nettoresultat, se figur 1. När nu efterfrågan på flygresor åter minskar, innebär det att ännu en period av finansiella utmaningar väntar flygbolagen.

FIGUR 1
Flygbolagens vinstutveckling.¹



Källa: IATA

IATA beräknar att flygbolagen redovisade en förlust på cirka 8,5 miljarder dollar 2008. Den svaga utvecklingen de senaste åren innebär att flygbolagens finansiella buffertar har urholkats och dagens lågkonjunktur kan därför utgöra en större utmaning än den förra lågkonjunkturen. Kostnadsbesparingarna som många flygbolag genomförde efter 2001 har därtill begränsat utrymmet för ytterligare kostnadsminskningar.

Som en följd av den svaga resultatutvecklingen gick runt trettio flygbolag i konkurs 2008.² Svårigheter att finna finansiering under finanskrisen är en av anledningarna till att så många bolag så hastigt varit tvungna att avsluta sin verksamhet. Också antalet uppköp och nya allianser ökade förra året.

Myndighetens ekonomiska tillsyn

Alla flygbolag som mot betalning utför lufttransport av passagerare, post och/eller gods måste ha en operativ licens.³ När flygbolaget första gången ansöker om sin operativa licens måste ledningen eller ägarna visa att de kan uppfylla både faktiska och potentiella åtaganden under 24 månader från och med driftstarten. De ska också ha täckning för rörliga⁴ och fasta⁵ kostnader i enlighet med den upprättade verksamhetsplanen, utan att intäkter från driften de tre första månaderna räknas in.⁶ Utöver det kontrolleras ägarförhållanden och att bolaget har nödvändiga försäkringar.

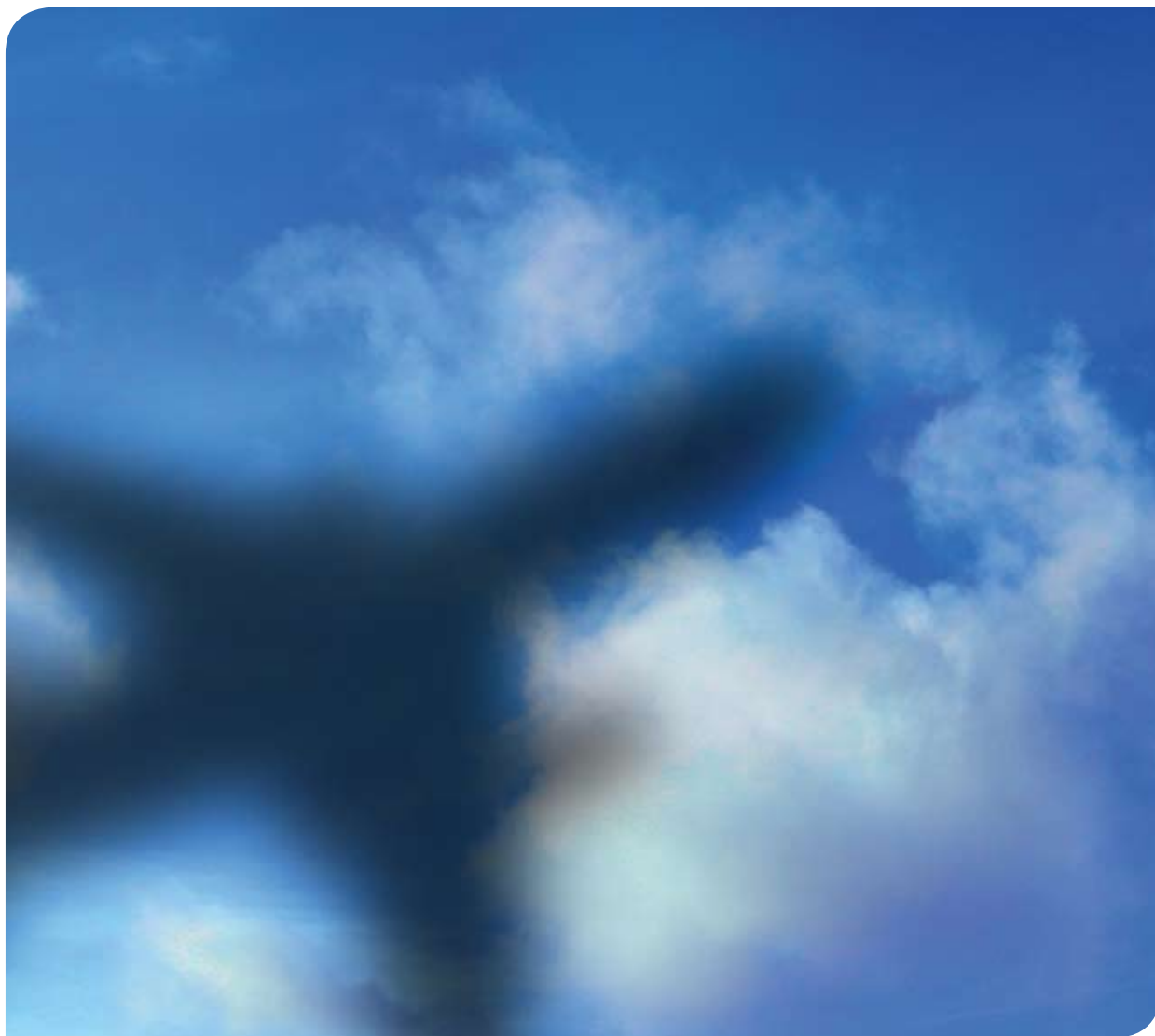
Den svaga resultatutvecklingen har accentuerat vikten av myndighetens ekonomiska tillsyn. Den ekonomiska tillsynen syftar bl.a. till att skydda passagerare och övriga verksamhetsutövare i branschen. Dessutom ska tillsynen beakta så att majoriteten av flygbolag inom EU ägs av EU-medborgare och att flygbolagen till största delen finansieras med medel som genererats inom gemenskapen.

Myndigheten kan när som helst utreda ett flygbolags ekonomiska situation, speciellt om det finns "tydliga tecken" på att ett företag med operativ licens har ekonomiska problem. Utredningen kan leda till att licensen återkallas, antingen tillfälligt eller permanent. Vidare finns möjligheten att bevilja tillfälliga licenser i väntan på en ekonomisk omorganisation. I flygbolagen utförs den ekonomiska granskningen genom en årlig tillsyn, i samband med förnyelse av drifttillstånd, vid förändringar i verksamheten och vid indikationer om ekonomiska problem. Myndigheten kan i dessa fall tidsbegränsa den operativa licensen, om en ekonomisk omorganisation är möjlig, eller i sista hand återkalla den.

Den ekonomiska tillsyn som den svenska luftfartsmyndigheten bedriver utgörs av flera delar. En del av granskningen består i att upprätthålla en dialog med licensinnehavarna. Genom dialogen är det möjligt att fånga upp ekonomiska problem i ett tidigt skede inom bolaget. En annan del är den ekonomiska bedömningen. Till denna del hämtas material från kreditfakta, Bolagsverket och Upplysningscentralen (UC). Dessutom kan detta material kompletteras med uppgifter som inhämtas från möten med innehavarna av drifttillstånd. En del av den ekonomiska bedömningen är granskningen av företagets kassaflöden,⁷ som ofta ger

en bättre bild av dem än studier av t.ex. resultaträkningen. Det är dessutom alltid viktigt att väga in flera faktorer i en bedömning av ett företag, som exempelvis hur känsligt bolaget är för stigande räntor eller lönekostnader.

Skulle ett bolag ändå gå i konkurs, blir en inbetald biljett en så kallad oprioriterad fordran, som hamnar ganska långt ner på den lista av företag, organisationer och personer som har fordringar på flygbolaget. Den ”huvudregeln” gäller i samband med köp av reguljära resor. För paketresor (ett upplägg med resa och andra arrangemang) gäller andra regler.



¹ Vinstutvecklingen beräknad på IATA:s medlemmars resultat

² Willie Walsh, British Airways

³ Rådets förordning (2407/92) om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning).

⁴ Rörliga kostnader är kostnader som varierar i relation till den volym som tillverkas eller de tjänster som produceras.

⁵ Fasta kostnader varierar inte i relation till producerad volym. Exempel på dessa kan vara lokalhyra och personal. Men fasta kostnader är ofta bara fasta så länge företaget ändrar sin producerade volym inom vissa gränser.

⁶ Rådets förordning (2407/92) om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag.

⁷ Visar företagets in- och utbetalningar. En kassaflödesanalys visar kassaflöde från rörelseverksamheten, kassaflöde från investeringsverksamheten och kassaflöde från finansieringsverksamheten. Kassaflödesanalysen speglar bl.a. hur mycket kontanta medel företaget har, hur anläggningstillgångar har finansierats och varifrån de kontanta medlen kommer. Dessutom speglar kassaflödet självfinansieringsgraden och internt tillförda medel.

FLYGET OCH MILJÖN

Miljöpåverkande utsläpp

Under 2008 ökade koldioxidutsläppen från inrikesflyget med 0,5 procent och från utrikesflyget med drygt 4 procent. För att minska flygets miljöpåverkan bedriver flygindustrin ett omfattande arbete med att framställa nya flygbränslen, som inte ska bidra till ökningen av koldioxid i atmosfären. I Sverige och övriga Europa pågår också projekt som går ut på att förkorta flygvägarna, för att minska bränsleförbrukning och utsläpp.

Biobränslen

Inom flygindustrin är intresset stort när det gäller att ta fram ett flygbränsle som inte ökar mängden koldioxid i atmosfären och bidrar till en ökad uppvärmning. Teknik för att framställa biobränslen för flyget finns idag. I olika samarbetsprojekt mellan bränsletillverkare, flygbolag och flygplanstillverkare runt om i världen pågår testning av alternativa bränslen, med goda resultat. Eftersom flygbränslen måste leva upp till internationella standarder för flygplansmotorer fokuseras de flesta av projekten på s.k. ”drop-in”-bränslen, dvs. bränslen som kan blandas med vanligt jetbränsle i befintliga motorer. Andra typer av biobränslen skulle kräva utveckling av nya bränslestandarder och ombyggnad av flygplansmotorer, vilket ligger längre fram i tiden.¹

Utmaningarna i utvecklingen av biobränslen för flyget ligger i att framställa dem i stor skala och att skapa den infrastruktur som krävs för storskalig produktion och distribution. Det är också viktigt att välja biomassa som inte konkurrerar med matproduktion. Oljerika alger kan vara en möjlig kolkälla eftersom de kan odlas i tankar i ökenlandskap.

Kortare flygvägar

Inom Eurocontrol, den europeiska luftrumsorganisationen, pågår projektet SESAR – Single European Sky ATM Research. Tanken med SESAR är att samordna det europeiska luftrummet för att förbättra flygplatskapaciteten och rätta ut flygvägarna så att bränsle sparas och utsläppen minskas. I samband med genomförandefasen (2014–2020) räknar man med att kunna minska utsläppen från det

europiska flyget med omkring 10 procent. Genom utveckling av ny teknik för den nya generationens flygledningssystem ska detta bli möjligt.

Även i Sverige pågår arbete med att göra flygvägarna kortare. I samband med ett utvecklingsprogram för flygledningsverksamheten driver LfV ett delprojekt som kallas Green Flights, eller Gröna flygningar. Här finns förslag på flera olika åtgärder för att minska utsläppen, bl.a. vill man öka användningen av CDA-inflygningar (Continuous Descent Approach, ”Gröna inflygningar”) till Arlanda och även genomföra en effektivisering av flygvägarna.

Utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser

Miljödata från flygplatser

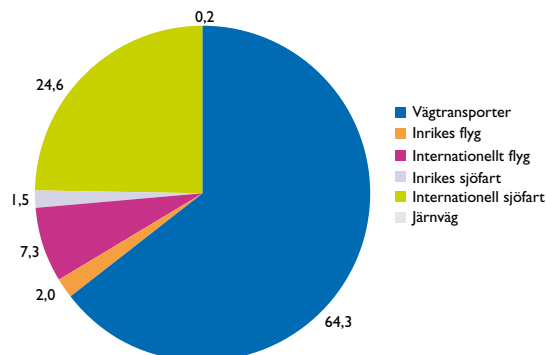
Årets underlag för trafikstatistik avseende emissionsberäkningarna utgörs av data från samtliga svenska flygplatser med reguljär linjetrafik. För dessa 41 flygplatser baseras beräkningarna på trafikstatistik för hela 2008. Jämförelser med tidigare års avgasutsläpp, liksom redovisning av utsläpp i gram per personkilometer, görs endast för de 19 flygplatser som 2004 ägdes av LfV. För dessa flygplatser har beräkningar gjorts sedan 1995, och därmed finns det data från tidigare år för jämförelse.

De avgasutsläpp som redovisas här kan skilja sig från de som rapporteras enligt Sveriges internationella klimatrapportering. Det beror på att de senare beräknas utifrån levererad mängd bränsle i stället för utifrån trafikstatistik.

Luftfartens utsläpp jämfört med andra transportslag och sektorer

Figuren nedan beskriver hur utsläppen av växthusgaser fördelas inom transportsektorn i Sverige år 2007, internationell luftfart och sjöfart inräknad.²

Fördelning av växthusgasutsläpp från inklusive internationellt flyg och sjöfart år 2007.



Ser man till flygets andel, dvs. inrikesflyget och det svenska internationella flyget sammantaget, av de totala svenska utsläppen av växthusgaser så svarar denna sektor för omkring 3,8 procent av utsläppen. Detta speglar i stort det förhållande som gäller även för EU, där flyget totalt står för omkring 3,4 procent av unionens totala utsläpp av växthusgaser.

Utsläpp av koldioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid och ofullständigt förbrända kolväten från flygtrafiken har beräknats för all inrikes trafik och för utrikes avgående trafik fram till första destination. Dessutom har de utsläpp som sker i svenskt luftrum, s.k. nationell trafik, tagits fram – här ingår inte överflygningar.³ Det är värt att notera att från och med 2007 finns inte militärflyg, skolflyg och privatflyg med i beräkningarna.

Utsläpp till luft från flygplatsernas egna verksamheter är små jämfört med de från flygtrafiken. Den markbundna verksamheten står bara för omkring 1 procent av de sammantagna utsläppen från all flygverksamhet, dvs. hela flygningar inrikes och utrikes avgående (ända fram till utrikes destination) samt markverksamhet. I tabell 1 redovisas utsläppen från samtliga svenska flygplatser 2008 i ton och förändring i procent jämfört med året innan.

Det totala antalet landningar för samtliga svenska flygplatser (linjefart och charter) ökade under 2008 med 2,1 procent jämfört med 2007. Antalet passagerare ökade med 3,4 procent. Utrikes-trafiken ökar, både sett till antalet landningar, passagerare och flygsträcka, medan inrikestrafiken minskar i samtliga avseenden.

Utrikestrafikens uppgång medför att utsläppen av koldioxid, kväveoxider och svaveldioxid ökar med omkring 4 procent för 2008.

I beräkningarna av utsläppen används en schablonmässig be-läggning i flygplanen på 65 procent. Det innebär att det faktiska antalet passagerare inte påverkar beräkningarna av totalutsläpp. De beräknade utsläppens omfattning påverkas i första hand av den totala flygsträckan – främst p.g.a. att en längre flygsträcka ger en högre bränsleförbrukning, men även för att flygplanet får en högre startvikt med mer bränsle ombord vilket också ökar den sammanlagda bränsleförbrukningen. Dessutom påverkas utsläppen av vilka flygplanstyper som används.⁴

Utsläppen från de 19 flygplatser som ingår i jämförelsen presenteras i figur 1–6. Nationell trafik är all inrikes trafik samt avgående och ankommande utrikes trafik inom svenskt luftrum. Utrikes trafik är utrikes avgående trafik fram till första destination. Med totala utsläpp menas utsläppen från flygningar inrikes och utrikes.



TABELL 1

Redovisning av utsläpp från samtliga svenska flygplatser 2008 i ton samt förändring i procent jämfört med 2007 års data.

	Inrikes utsläpp		Utrikes utsläpp		Nationella utsläpp		Utsläpp inom LTO-cykeln ²	
	2008 (ton)	Förändring (%)	2008 (ton)	Förändring (%)	2008 (ton)	Förändring (%)	2008 (ton)	Förändring (%)
Koldioxid (CO ₂)	532 198	+0,6	2 002 039	+4,3	1 621 816	+2,8	297 399	+2,4
Kväveoxider (NO _x)	2 159	+1,0	9388	+3,8	7 037	+1,9	1 076	+5,6
Svaveldioxid (SO ₂)	168	+0,6	634	+4,3	513	+2,8	94	+2,4
Kolmonoxid (CO)	1 177	-5,8	3 235	+3,4	3 413	+0,4	935	-1,3
Ofullständigt förbrända kolväten (HC)	252	-3,7	418	+3,2	576	+0,5	138	-2,3

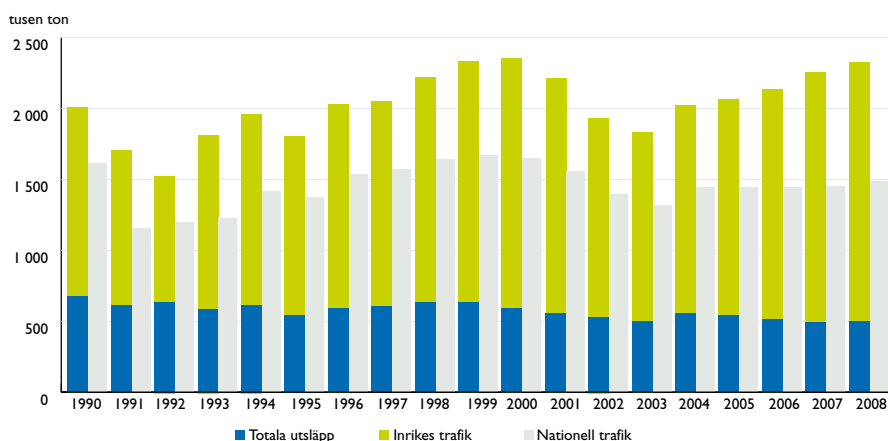
Källa: Transportstyrelsen

Koldioxid

De totala utsläppen av koldioxid (CO_2) ökade 2008 till 2 534 000 ton. Ökningen motsvarar 3,5 procent jämfört med 2007. Inrikes- trafikens koldioxidutsläpp ökade med 0,6 procent jämfört med 2007, se figur 1. Utsläpp av koldioxid per personkilometer ökade något jämfört med 2007, och uppgick till 161 gram per personkilometer, se figur 2.

FIGUR 1

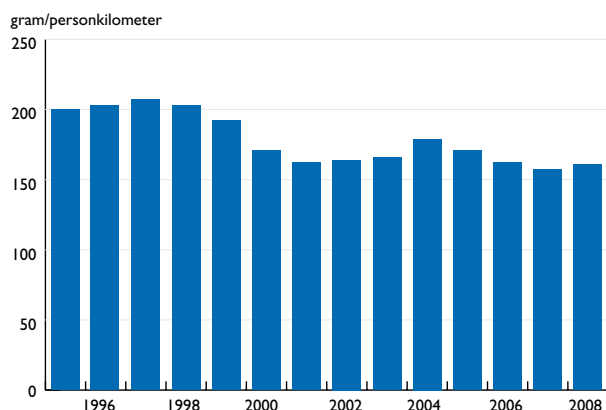
Utsläpp av koldioxid från civil flygtrafik.



Källa: Transportstyrelsen

FIGUR 2

Koldioxid nyckeltal, inrikes.



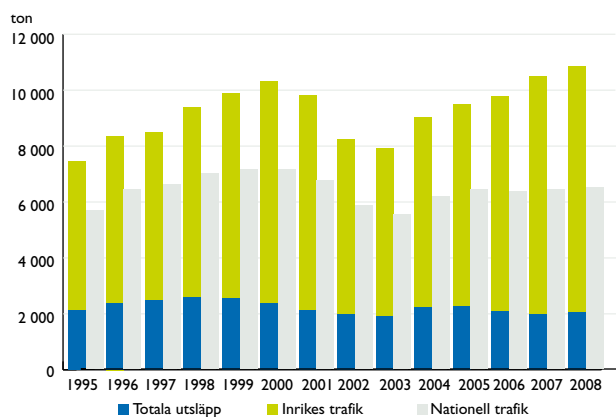
Källa: Transportstyrelsen

Kväveoxider

Kväveoxidutsläppen (NO_x) har under 2008 ökat till 11 540 ton. Ökningen var 3 procent jämfört med året innan, se figur 3. Utsläppen från inrikestrafiken ökade med cirka 1 procent. Utsläppen per personkilometer ökade till 0,66 gram NO_x /personkilometer, se figur 4.

FIGUR 3

Utsläpp av kväveoxider från civil flygtrafik.

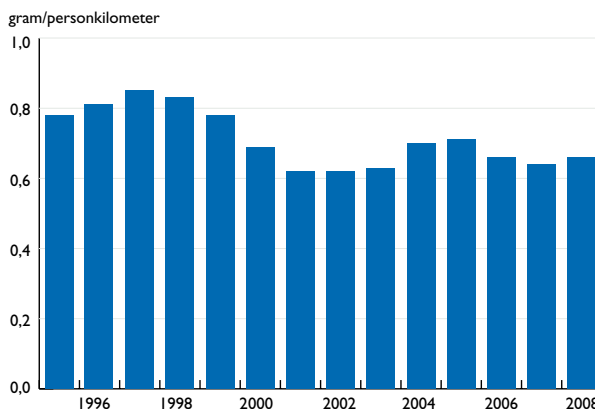


Källa: Transportstyrelsen



FIGUR 4

Kväveoxider nyckeltal, inrikes.



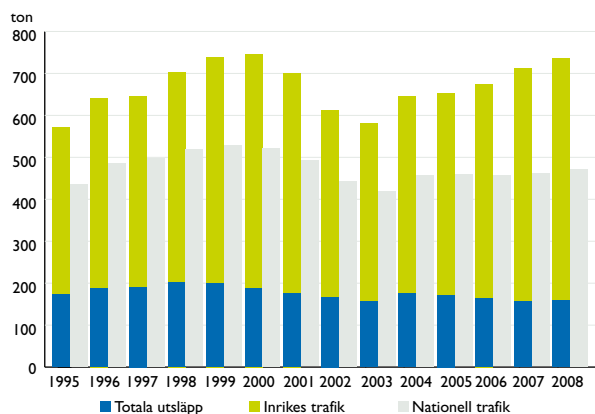
Källa: Transportstyrelsen

Svaveldioxid

Utsläppen av svaveldioxid (SO₂) i avgaser från flygplan varierar på samma sätt som koldioxidutsläppen, av den anledningen att innehållet av svavel i flygbränsle och bildandet av svaveldioxid vid förbränning i stort sett är konstant. År 2008 ökade svaveldioxidutsläppen med 3,5 procent, se figur 5. Svaveldioxidutsläppen från inrikestrafiken ökade med 0,6 procent. Utsläppen per personkilometer ökade något till 0,051 gram SO₂/personkilometer, se figur 6.

FIGUR 5

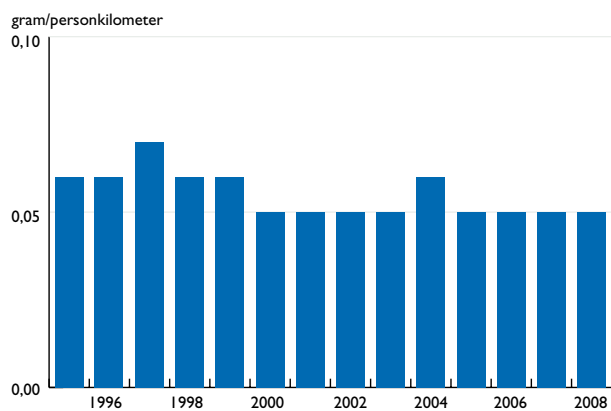
Utsläpp av svaveldioxid från civil flygtrafik.



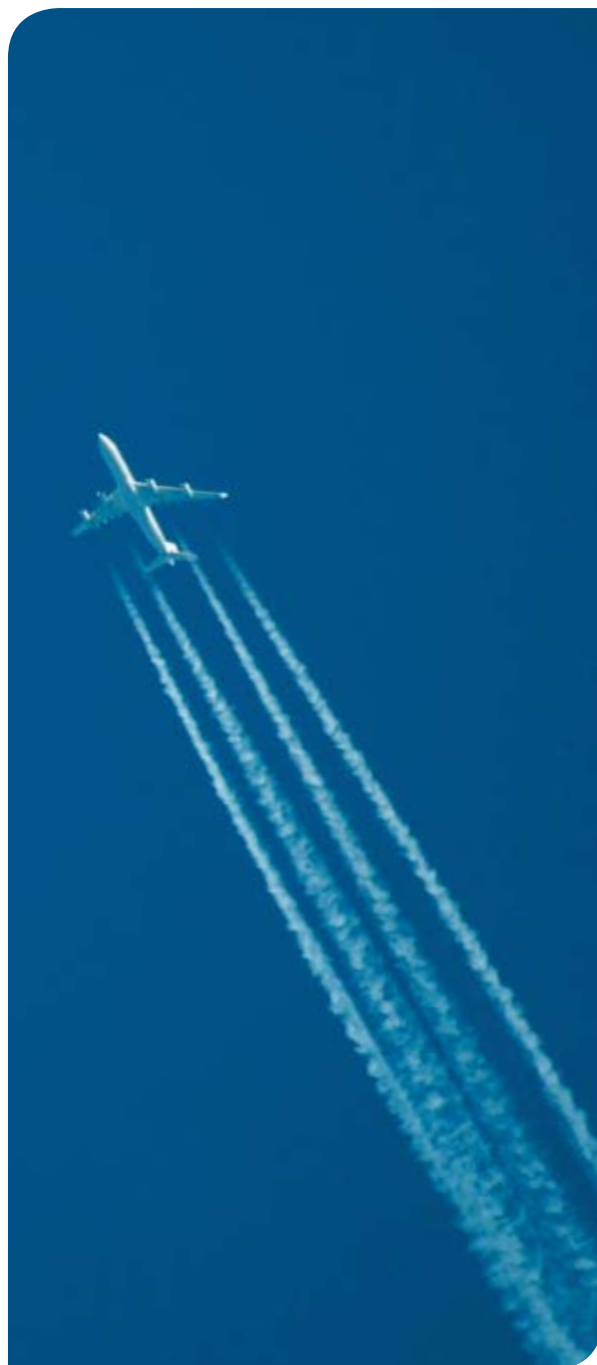
Källa: Transportstyrelsen

FIGUR 6

Svaveldioxid nyckeltal, inrikes.



Källa: Transportstyrelsen



Vad innebär den dämpade trafikutvecklingen för flygets miljöpåverkan?

En nedgång i ekonomin innebär vanligtvis en minskning av antalet flygresenärer. Under sista kvartalet 2008 minskade flygresandet med sex procent jämfört med samma period 2007, sett till antal passagerare. Godstransporterna började minska ännu tidigare.

Om resandet går ner minskar också utsläppen, så ur ett miljöperspektiv kan en nedgång i trafiken vara tillfälligt positiv. Nackdelen är att i kärvare tider minskar möjligheterna att satsa ekonomiskt på miljövänliga alternativ, vilket är en förutsättning för att miljöbelastningen ska minska i ett längre perspektiv.

¹ ICAO Workshop on Alternative Fuels: <http://www.icao.int/WAAF2009/Documentation.htm>

² Sweden's National Inventory Report 2009.

³ Landing and TakeOff cykel = flygrörelser under 915 m höjd inklusive taxning.

⁴ Beräkningsmetoderna finns beskrivna i följande rapporter: FFA TN 1999-11 "Avgasemissioner från civil flygplanstrafik åren 1995 och 1998", vari FFA2-metoden beskrivs, FFA TN 2000-69 "Database Model for Studying Emissions from Aircraft in Variable Flight Profile", FFA TN 2000-14 "FFA Methods for Computing Exhaust Emissions from Aircraft: Description and Validation".

EU:s utsläppshandelssystem

Från och med 2012 ska flyget infogas i EU:s system för handel med utsläppsrätter, en förändring som omfattar alla flyglinjer till och från flygplatserna i unionen. Omkring tre fjärdedelar av det uppskattade behovet av utsläppsrätter för flyget kommer att fördelas gratis. Redan under 2009 genomförs en stor del av förberedelsearbetet. Kommissionen arbetar också med frågan om hur flygets utsläpp av kväveoxider ska begränsas.



Flyget kommer med i handelssystemet från 2012

EU:s utsläppshandelssystem baseras på att det sätts ett tak för hur stora de totala utsläppen av koldioxid (CO₂) får vara under en period. Merparten av utsläppsrätterna för flyget ska delas ut gratis och en del ska auktioneras ut. De flygoperatörer som är anslutna till systemet måste årligen överlämna utsläppsrätter som motsvarar deras faktiska utsläpp. En utsläppsrätt ger innehavaren rätt att släppa ut ett ton koldioxid från fossilt bränsle. Om inte gratis tilldelningen räcker till har verksamhetsutövarna möjlighet att köpa utsläppsrätter på auktion eller av deltagare i handelssystemet som inte använt hela sin tilldelning. I viss utsträckning kan också projektbaserade utsläppsminskningenheter som kan skapas i länder utanför EU överlämnas i stället för utsläppsrätter. På så sätt skapas en internationell marknad för utsläppsrätter och utsläppsminskningenheter där priset bestäms av tillgång och efterfrågan. Genom att tilldela färre utsläppsrätter än vad behovet är för de verksamhetsutövare som är anslutna till systemet kan EU minska koldioxidutsläppen.

I Europaparlamentets och rådets direktiv¹ finns reglerna för hur flyget ska anslutas till EU:s handelssystem för utsläppsrätter. Alla flygningar till och från flygplatserna i EU, även flygningar till/från länder utanför unionen, omfattas direkt av systemet från och med 2012. Att flyget ska börja handla med utsläppsrätter för koldioxid 2012 kan låta avlägset, men övervaknings- och rapporteringsplaner ska finnas färdiga och godkända av tillståndsmyndigheten redan 2009.

Tilldelning av utsläppsrätter

Den totala tilldelningen av utsläppsrätter till flygsektorn, ”taket”, för år 2012 blir 97 procent av medelvärdet av sektorns koldioxidutsläpp under perioden 2004–2006. Tilldelningen per år reduceras för perioden 2013–2020 till 95 procent av detta medelvärde. 15 procent av tilldelningen av utsläppsrätterna ska fördelas genom auktionering. Resterande 85 procent av tilldelningen ska delas ut gratis, varav 3 procent läggs i en reserv för både nya deltagare i systemet och för operatörer med snabb tillväxt. Flygoperatörerna måste ansöka om gratis utsläppsrätter och fördelningen sker enligt ett riktmärke² som förutsätter uppföljning och rapportering av ton-kilometerdata redan år 2010.

Flygoperatörernas samlade behov av utsläppsrätter kommer att överstiga gratis tilldelningen om inte resandet med flyg minskar drastiskt fram till år 2012 och därefter. Med ett antagande om att flygets behov av bränsle ökar några procent per år utan att biobränslen används kommer i runda tal tre fjärdedelar av operatörernas behov av utsläppsrätter att fördelas gratis för 2012 och åren därefter. Resterande andel måste inhandlas via auktionering från staten eller från marknaden med utsläppsrätter. Flygoperatörerna kan använda utsläppsrätter som finns på marknaden och som används av de industrianläggningar som ingår i handelssystemet, men industrin får inte tillgodogöra sig flygets utsläppsrätter.

Frågan om hur man bör använda pengarna från de utsläppsrätter som ska säljas av EU:s medlemsländer till operatörerna är mycket kontroversiell. I EU:s direktiv rekommenderas medlemsstaterna

starkt att använda auktionsintäkterna till klimatåtgärder inom EU eller i utvecklingsländer. Något legalt bindande åtagande att använda intäkterna till klimatåtgärder finns emellertid inte, men länderna ska rapportera till EU hur auktionsintäkterna används. I flera länder, bl.a. Sverige, är man orolig för att staten ska förlora kontrollen över sina intäkter. Om exempelvis skatteintäkterna från vägtrafiken omvandlas till intäkter från ett handelssystem riskerar den svenska staten att fräntas möjligheten att bestämma över vad pengarna ska användas till.

Listan på undantagen från utsläppshandeln är ganska detaljrik. Undantagna är flygningar med flygplan under 5700 kg maximal startmassa och operatörer som genomför kommersiella lufttransporter med få avgångar inom EU eller med låga utsläpp, under 10 000 ton per år (drygt 3 miljoner liter flygbränsle). Det innebär att i stort sett allt sportflyg och de flesta operatörer som har en ”liten” operativ licens (OL B) inte är berörda av handelssystemet. Även militärt flyg, polis- och tullflyg, brand- och räddningsflyg och flygningar enligt visuella flygregler undantas bland annat.

Administrativa procedurer redan på gång

I Sverige är Naturvårdsverket den myndighet som har huvudansvaret för att hantera handelssystemet och kommer också för flyget att ansvara för tillsyn, övervakning och rapportering samt tilldelning av utsläppsrätter. I arbetet med flygverksamhet ska Naturvårdsverket samråda med Transportstyrelsen. Tidsfristerna blir mycket snäva under 2009. Arbetet med Kommissionens bindande riktlinjer för operatörernas övervaknings- och rapporteringsplaner, det nationella införandet av föreskrifter och flygoperatörernas förberedelser måste ske parallellt. De operatörer som har en svensk operativ licens (OL) kommer att administreras i Sverige. Operatörer som saknar europeisk OL, d.v.s. operatörer som kommer från länder utanför EU samt det allmänflyg som omfattas av systemet kommer att tilldelas ett och endast ett EU-land som administrerande medlemsstat. Principen är att den stat som en operatör flyger mest på utsläppsmässigt blir den administrerande staten. Kommissionen ska publicera en lista på operatörer och administrerande stater senast i januari 2009. Storbritannien, Tyskland, Frankrike och Spanien kommer att bli administrerande medlemsstater för de flesta flygbolag och för allmänflyg med hemvist utanför EU. Även de mindre länderna, inklusive Sverige, kan bli tilldelade s.k. tredjelandsoperatörer att administrera. Som en yttersta påföljsåtgärd, om nationella sanktioner har misslyckats, finns det en möjlighet att införa verksamhetsförbud i ett gemensamt EU-förfarande i större eller mindre omfattning för sådana operatörer som bryter mot kraven i handelssystemet.

Rapporteringen och kravet på överlämnandet av utsläppsrätter grundas på bränsleförbrukningen för de flygningar som omfattas av handelssystemet. Genom att multiplicera bränsleförbrukningen med emissionsfaktorer får man mängden koldioxid. Ett ton flygbensin motsvarar 3,10 ton CO₂ och förbränningen av ett ton JET A1 ger 3,15 ton CO₂. De större operatörerna behöver övervaka och registrera bränsleförbrukningen för varje flygning, alltså den uppmätta bränsleförbrukningen mellan två flygplatser inklusive användandet av hjälpkraftaggregat (APU). Operatörer med ”liten” förbrukning, mindre än drygt 3 miljoner liter flygbränsle om året, kan välja att använda sig av beräknade emissionsvärden från trafikdata, exempelvis från Eurocontrol, och får därmed betydande administrativa lättnader jämfört med de större operatörerna. Operatörernas rapporter ska verifieras av



en ackrediterad kontrollör och redovisas senast den 31 mars. Utsläppsrätter motsvarande flygoperatörens faktiska utsläpp ska för första gången överlämnas till EU:s utsläppsregister senast den 30 april 2013 och därefter årligen.

För kommersiella flygtransportföretag identifieras operatören och dess verksamhet genom den ICAO-kod (ICAO designator) som finns i färdplanen i box 7. Vid wet-lease³ innebär det att det flygbolag som hyr in en annan operatör (som använder det inhyrande företagets ICAO-kod i sin färdplan) ska rapportera och svara för utsläppen för de inhyrda flygningarna.

Inställningen till handelssystemet alltmer positiv

Reaktionerna utanför EU på handelssystemet för flyget är avhängigt av hur framgångsrikt EU och dess medlemsstater är i det internationella klimatarbetet och hur attityden från omvärlden, inte minst från USA, kan utvecklas. Hållpunkter är utgången av de generella klimatförhandlingarnas avgörande möte i Köpenhamn under det svenska EU-ordförandeskapet i december 2009 och arbetet i högnivågruppen i ICAO, Group on International Aviation and Climate Change (GIACC). GIACC ska ta fram en offensiv handlingsplan mot flygets klimatpåverkan till mitten av 2009. ICAO ska därefter ha en uppföljande konferens i oktober i syfte att påverka klimatförhandlingarna i Köpenhamn när det gäller åtgärder mot flygets klimatpåverkan. Utformningen av EU:s handelssystem är inte huggen i sten utan det finns en uttrycklig vilja att anpassa systemet till andra länders motsvarande åtaganden och till en internationell klimatöverenskommelse som inkluderar flyget.

USA:s attityd har förändrats radikalt efter regeringsskiftet och förutsättningarna för att på sikt skapa en mer global lösning, där den överlägset största luftfartsnationen är med på banan, har ökat betydligt. Den grova kritiken mot EU:s handelssystem för flyget har upphört och man är i USA i färd med att själva se på handelssystem som också omfattar den internationella luftfarten. För operatörerna från länder utanför EU finns det ett stort incitament för att snabbt anpassa sig till systemets krav. Om de krånglar riskerar de att förlora de gratis fördelade utsläppsrätterna för hela perioden 2012–2020 som grundas på 2010 års tonkilometerdata, vilka ska rapporteras in till de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna.

Både inom EU och ICAO är man överens om att ett införande av flyget i ett handelssystem som är öppet mot andra sektorer är mer kostnadseffektivt än införandet av skatter eller avgifter för att begränsa klimatpåverkan från luftfarten. I ett handelssystem ("Cap and Trade") fastställs utsläppsnivån för flyget på politisk väg och reduktioner av utsläppen kan ske där de är billigast att genomföra samtidigt som flygsektorn kan växa utan att de totala utsläppen av koldioxid ökar. För de första åren i handelssystemet beräknas biljettpiserna påverkas med någon hundralapp per resa inom Europa. Systemet torde, åtminstone initialt, inte leda till några påtagliga, negativa effekter för trafikförsörjningen interregionalt och internationellt.

Reglering för att minska klimatpåverkan från utsläpp av kväveoxider

Förslaget om att införliva flyget i EU:s utsläppshandel riktar enbart in sig på att begränsa utsläpp av koldioxid (CO₂). Flyget har dock andra klimatpåverkande utsläpp, t.ex. kväveoxider (NO_x). Det finns en trade-off-effekt mellan CO₂ och NO_x, vilket innebär att en optimering av motorprestanda avseende CO₂ kan leda till ökade utsläpp av NO_x. Ett system som enbart syftar till reduktion av CO₂ kan alltså medföra ökade utsläpp av

NO_x. Därför vill Kommissionen arbeta vidare med frågan om reduktion av NO_x-utsläpp och har aviserat att dessa kommer att regleras genom annan lagstiftning som kommissionen skulle lämna förslag till under 2008. Något lagförslag har emellertid inte lämnats eftersom det har visat sig svårt att ta fram ett fungerande styrmedel.

Svårigheten ligger i att styra och värdera klimatteffekterna av utsläpp av NO_x från flyget på ett ändamålsenligt sätt. Kväveoxiderna kan delta i olika processer i atmosfären, och dessa processer kan se olika ut beroende på plats och tid för utsläppen. Detta gör att det är mycket svårt att relatera en viss mängd utsläpp till en specifik påverkan på klimatet. Det går således inte att direkt översätta en viss mängd NO_x-utsläpp till motsvarande mängd koldioxid via en faktor. NO_x-utsläppen kan heller inte mätas vid varje flygning utan måste beräknas via modeller.

Under 2008 har konsultfirman CE Delft haft i uppdrag att i samarbete med intressenterna utreda möjligheten att hantera flygets klimatpåverkande NO_x-utsläpp vid sidan av utsläppshandelssystemet för CO₂. Rapporten från CE Delft innehåller bl.a. en översyn av de vetenskapliga beläggen för NO_x-utsläppens bidrag till den globala uppvärmningen, och man kommer fram till att det inte råder någon tvekan om att flygets NO_x-utsläpp bidrar till den globala uppvärmningen via en ökning av ozonhalterna i atmosfären. Dessutom utreddes förslag på styrmedel utan att något förslag kunde lämnas. I rapporten studeras olika typer av avgifter, skärpning av ICAO:s normer för NO_x-utsläpp samt inkludering av NO_x i EU:s handelssystem.

Sammanfattningsvis anser CE Delft att det tar tre till fem år att ta fram ett fungerande styrmedel för att hantera flygets NO_x-utsläpp. En enhet för att mäta klimatpåverkan från NO_x måste tas fram, liksom ett sätt att räkna fram utsläppen på marschhöjd. Kommissionen har ännu inte tagit slutlig ställning till hur man ska gå vidare med frågan.

Vad innebär handel med utsläppsrätter för flygbolagens kostnader?

För flygbolag, liksom övriga bolag som inkluderas i handelssystemet, innebär ett utsläppshandelssystem sannolikt ökade kostnader, åtminstone på längre sikt när utsläppstaket sänks. När flygbolagen pressas av en dämpad efterfrågeutveckling och finansieringssvårigheter i spåren av finanskris och lågkonjunktur, har bl.a. IATA meddelat att man anser att tidpunkten för att införliva flyget i handelssystemet är felaktig.

I den aktuella utformningen kommer den största delen av de tilldelade utsläppsrätterna att fördelas gratis. Med en fortsatt långsiktig tillväxt av flygtrafiken kommer dock

gratistilldelningen inte att räcka till flygbolagens behov av utsläppsrätter. Ett räkneexempel visar att flygbolagens kostnader för att ingå i handelssystemet skulle bli relativt begränsade sett i relation till de totala bränslekostnaderna.

Med ett handelspris på cirka 20 euro per utsläppsrätt, skulle kostnaderna för utsläppsrätter motsvara knappt tre procent av bolagens bränslekostnader, beräknat på 75 procent gratis tilldelning och ett bränslepris på 4,1 kr/liter. Hur mycket kommer detta att påverka flygbolagen?

¹ 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG.

² Riktmärket för gratis utsläppsrätter (tonkilometer) grundar sig på den nyttolast av passagerare och gods som operatören har transporterat. Riktmärket baseras på antalet rapporterade tonkilometer för 2010 för operatörer som inte är nyttillträdande.

³ Inhyring av luftfartyg med besättning.

Svenskarnas attityder till flyget och miljön

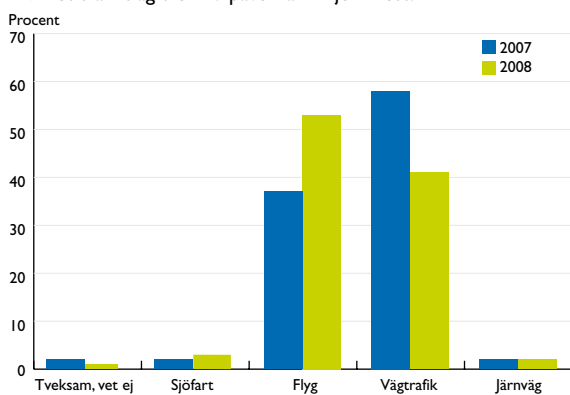
Under de senaste åren har flygets klimatpåverkan på allvar börjat uppmärksammas av media, politiker och allmänhet. Flyget är den sektor som växer snabbast och spås fördubbla sina utsläpp av klimatpåverkande ämnen under den kommande tjuugoårsperioden. Utsläppen per enhet transportarbete är höga, även om totalutsläppen är lägre än för både vägtrafik och sjöfart, och flyget har ofta stämplats som den ”största miljöboven” av de fyra trafikslagen.

Luftfartsstyrelsen deltog under våren 2008 i framtagandet av SIFO-undersökningen Flyget och miljön. Opinionsundersökningen är en uppföljande mätning av tidigare undersökningar där den första gjordes 1990 och den kommer att genomföras igen under 2009.

I den senaste undersökningen kan allmänhetens förändrade bild av flyget och dess miljöpåverkan tydligt märkas. Deltagarna fick bl.a. svara på frågan om vilket trafikslag de tror påverkar miljön mest, se figur 1.

FIGUR 1

”Vilket trafikslag tror du påverkar miljön mest?”



Källa: SIFO

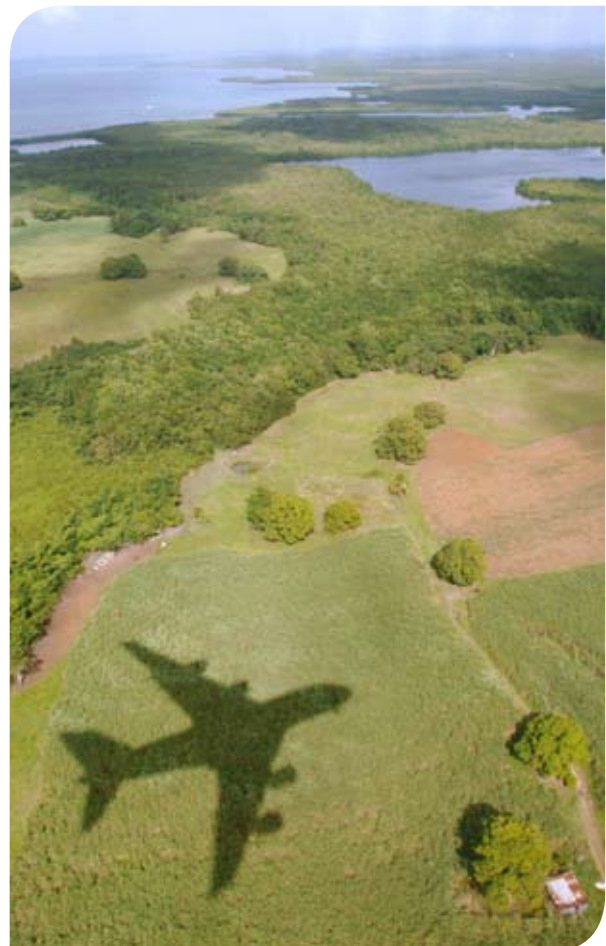
År 2008 gick flyget om vägtrafiken som det trafikslag de svarande trodde påverkade miljön mest. 53 procent svarade flyget och 41 procent vägtrafiken.

Denna fråga har funnits med i flera år och ställts på samma sätt. Det bör dock noteras att frågan eventuellt kan tolkas olika av respondenterna. Man skulle kunna tolka frågan som vilket trafikslag som påverkar miljön mest per enhet transportarbete (t.ex. per personkilometer), men man kan också tolka den som vilket trafikslag som totalt sett påverkar miljön mest.

I Sverige står vägtrafiken för 64 procent av koldioxidutsläppen inom transportsektorn, sjöfarten för 26 procent och då är både inrikes och utrikes sjöfart inräknad. Flyget kommer på tredje plats med drygt 9 procent av utsläppen, inrikes- och utrikesflyg inräknat.¹ Tågtrafiken släpper ut en mycket liten andel koldioxid eftersom elanvändningen för den svenska tågtrafiken till största delen är baserad på så kallad ”grön el”, vilket är el från vatten- och vindkraft.² Transportsektorn står för ca 40 procent av Sveriges

totala utsläpp av koldioxid. Om man ser till de olika trafikslagens samlade utsläpp av växthusgaser och andra klimatpåverkande utsläpp – såsom exempelvis partiklar, kondensstrimmor, kväveoxider m.m. – ökar både flyget och sjöfarten sina andelar av de totala utsläppen inom transportsektorn, men kommer ändå inte upp i vägtrafikens utsläpp.

Flygets utsläpp per personkilometer är dock relativt höga jämfört med de andra trafikslagen. Att åka i ett flygplan med en beleggning på 65 procent ger ungefär samma koldioxidutsläpp per person som att åka ensam i bil.



Tidigare har buller varit den stora miljöfrågan för flygindustrin, men under de senaste decennierna har man gjort tekniska framsteg som minskar den problematiken. Buller kan visserligen vara en stor fråga lokalt, t.ex. i samband med ändring av flygvägar, men klimatpåverkan är för närvarande den dominerande miljöfrågan för flyget.

Det finns tankar på att utveckla bränslesnåla "open rotor"-motorer till flygplanen, men dessa flygplan har en negativ effekt i form av ökat buller. En satsning på ökad bränsleeffektivitet kan således gå emot de mål för tystare flygplan som branschen har satt upp.

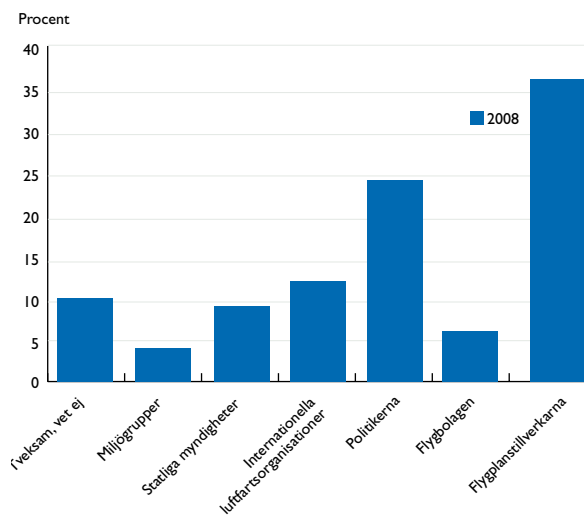
Flyget står för omkring 3 procent av världens koldioxidutsläpp. Deltagarna i undersökningen fick svara på frågan om hur stor andel av världens totala koldioxidutsläpp de trodde att flyget står för. 31 procent svarade "mer än 20 procent" medan endast 13 procent svarade "1-5 procent". Sammantaget trodde 65 procent av de svarande att flyget står för mer än 6 procent av världens utsläpp av koldioxid.

På frågan om huruvida flyget är ett miljöproblem svarade 71 procent ja, en ökning med åtta procentenheter från året innan. 26 procent svarade nej.

Frågan om vem respondenterna trodde kan göra mest för att minska flygets miljöpåverkan ställdes också, se figur 2.

FIGUR 2

"Vem tror du kan göra mest för att minska flygets miljöpåverkan?"



Källa: SIFO

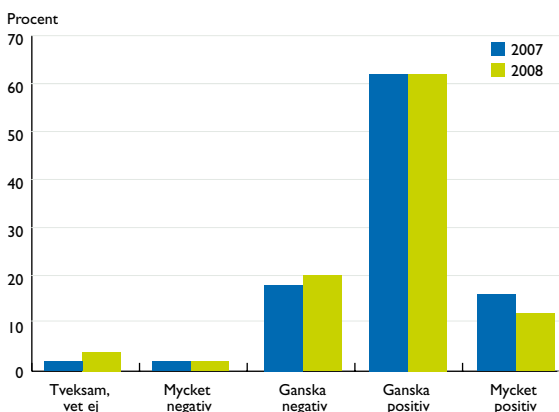
Drygt en tredjedel anser att det är flygplanstillverkarna som kan göra mest för att minska flygets miljöpåverkan, följda av politikerna. Statliga myndigheter anges först på fjärde plats, efter internationella luftfartsorganisationer.

År 2008 ställdes en ny fråga till deltagarna i undersökningen. Den handlade om hur väl flygbolagen och flygbranschen sköter informationen om flygets miljö- och klimatpåverkan. Tre fjärdedelar av de svarande tycker att informationen sköts dåligt. Endast 16 procent ansåg att dessa parter sköter informationen mycket bra eller ganska bra.

Deltagarna fick också en fråga om sin allmänna inställning till flyget, se figur 3.

FIGUR 3

"Vilken är din allmänna inställning till flyget?"



Källa: SIFO

Tre fjärdedelar av de svarande har en positiv inställning till flyget. Andelen som är mycket positivt inställd har minskat något, och samtidigt har andelen ganska negativa ökat något.

Uppfattningen att flyget är det trafikslag som bidrar med störst andel av utsläppen har troligen sin grund i medias bild av flygets miljöpåverkan under de senaste åren. Det är viktigt att vara medveten om att flygets bidrag till ökningen av växthusgaser omfattar mer än bara koldioxidutsläpp. IPCC, FN:s klimatpanel, räknade 1999 ut att flygets totala bidrag till utsläppen av växthusgaser utgör mellan 2 och 4 gånger dess utsläpp av koldioxid. Då är inte effekterna till följd av cirrusmolnbildning medräknade eftersom kunskaperna inom detta område är mycket begränsade. År 2000 kom projektet TRADEOFF³ fram till att klimatpåverkan till följd av flygets totala utsläpp utgör ca 1,9 gånger dess koldioxidutsläpp, cirrusmolnbildning ej inräknad. Även om flygets koldioxidutsläpp multipliceras med en faktor 2 är totalutsläppen väsentligt lägre än vägtrafikens utsläpp. Däremot är flyget den sektor som ökar sina utsläpp snabbast. Mellan 1990 och 2004 ökade utsläppen från det internationella flyget inom EU med 86 procent. Det är också utrikesflyget som står för ökningen av det svenska flygets utsläpp.

¹ Sweden's National Inventory Report 2009.

² Sjs hemsida, www.sjs.se.

³ TRADEOFF-projektet finansierades av EU:s femte ramprogram och koordinerades av Oslo universitet. Ett flertal olika europeiska universitet och institut deltog i projektet.

SÄKERHET

Fördjupad europeisk harmonisering på flygsäkerhetsområdet genom utvidgat uppdrag åt EASA

EU:s flygsäkerhetsmyndighet, EASA,¹ har fått utvidgat uppdrag under 2008 genom att den grundläggande EU-förordningen har utökats med nya ämnesområden. Förutom certifiering och underhåll av luftfartyg, omfattar förordningen nu även pilotcertifikat, all slags flygverksamhet samt säkerhet hos operatörer från länder utanför EU.

Inrättandet av EASA

År 2002 antogs inom EU förordning (EG) nr 1592/2002 i syfte att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa. Genom denna grundförordning inrättades EU:s flygsäkerhetsmyndighet EASA som är baserad i Köln, Tyskland. I EASA deltar de 27 EU-medlemsstaterna samt Norge, Island, Liechtenstein och Schweiz.

Genom förordningen fick EASA bl.a. i uppdrag att bistå EG-kommissionen med att utveckla förslag till tillämpningsföreskrifter för certifiering och underhåll av luftfartyg samt utarbeta rådgivande material. Tillämpningsföreskrifterna antogs av kommissionen i ett kommittéförfarande och trädde till största delen ikraft under 2003. Rådgivande material har beslutats av EASA. Såväl grundförordningen som tillämpningsföreskrifterna med rådgivande material finns tillgängliga på EASA:s webbplats, <http://easa.europa.eu>.

Samtidigt fick EG-kommissionen genom förordningen i uppdrag att med hjälp av EASA snarast utarbeta regel förslag för en utvidgning av förordningens behörighetsområden med drift av luftfartyg och pilotcertifiering.

I grundförordningen preciseras också ansvarsfördelningen mellan EASA och de nationella luftfartsmyndigheterna. Huvudprincipen är att EASA svarar för utveckling av ett gemensamt regelverk på förordningens behörighetsområden, medan de nationella myndigheterna svarar för tillståndsgivning och tillsyn. EASA ger dock tillstånd för konstruktionsorganisationer samt för organisationer/företag som är baserade i länder utanför EU, utfärdar typcertifikat och miljöcertifikat för luftfartyg samt genomför standardiseringsinspektioner i medlemsstaterna.



Kommissionens lagförslag

Arbetet med utvidgningen av grundförordningens behörighetsområden med drift av luftfartyg och pilotcertifiering påbörjades omgående. EASA remissbehandlade regelförslag under 2004 och överlämnade sina yttranden till kommissionen i december 2004. Kommissionen presenterade i november 2005 sitt lagförslag om utvidgning av EASA-förordningen med de angivna områdena samt med säkerhet hos luftfartyg från tredje land. I det meddelande som åtföljde lagförslaget konstaterade kommissionen att fler åtgärder måste vidtas för att höja flygsäkerheten och att EASA under tiden fram till 2010 bör utvecklas till en europeisk myndighet med befogenheter som även omfattar flygplatser och flygtrafiktjänst.

En ny grundförordning

Kommissionens lagförslag granskades i medbeslutandeförfarandet av rådet och parlamentet som efter vissa justeringar i förslaget var överens om innehållet i november 2007. Eftersom omfattande ändringar och tillägg hade gjorts i den ursprungliga förordningen, upphävdes denna och ersattes av en ny förordning; förordning (EG) nr 216/2008 som publicerades i mars 2008.

I den nya förordningen finns grundläggande krav på pilotcertifiering och på drift av luftfartyg. Höga krav ställs på samarbete mellan EASA och de nationella myndigheterna. Vidare ges EASA rätt att auktorisera operatörer från länder utanför EU som vill flyga inom EU.

I förordningen anges att de artiklar som rör de nya ämnesområdena

ska tillämpas från och med den dag som anges i respektive tillämpningsföreskrifter, dock senast den 8 april 2012. Kommissionen får i uppdrag att genom en kommittéprocedur anta dessa tillämpningsföreskrifter. Ett mycket omfattande arbete med att utveckla tillämpningsföreskrifterna och rådgivande material till dessa pågår i olika arbetsgrupper inom EASA.

De kommande tillämpningsföreskrifterna

EASA har utarbetat en ny struktur för regelverket och publicerar nu successivt en serie remisser med tillämpningsföreskrifter och rådgivande material för de nya ämnesområdena. Under 2008 publicerade EASA den första remissen som rör olika typer av pilotcertifikat, däribland ett nytt certifikat för fritidsflygning. Mot slutet av 2008 publicerades en remiss, med krav som ska uppfyllas av myndigheter och organisationer, som till att börja med ska gälla för drift av luftfartyg och pilotcertifiering, men som på sikt är avsedd att gälla för samtliga ämnesområden som grundförordningen omfattar. Under 2009 publicerar EASA remisser som rör drift av luftfartyg, operatörer från länder utanför EU samt driftmässigt godkännande för luftfartyg.

Nuvarande nationella regler i Europa på de aktuella områdena är till stor del baserade på de gemensamma regler (JAR) som utvecklats i samarbetet mellan de gemensamma europeiska luftfartsmyndigheterna (JAA). De nya tillämpningsföreskrifterna kommer dock att vara mer heltäckande och omfatta såväl allmänflyg som olika slag av kommersiell luftfart. Intill dess att tillämpningsföreskrifterna träder i kraft, fortsätter nationella regler att gälla.



¹European Aviation Safety Agency (Europeiska byrån för luftfartssäkerhet).

SSP – State Safety Program

År 2008 blev starten för flygsäkerhetsmyndighetens arbete med SSP, den nya världsstandarden för hur ICAO:s medlemsstater ska driva sitt flygsäkerhetsarbete. Under året utarbetades bl.a. den första versionen av "Flygsäkerhetsprogram för Sverige 2008–2013", som innehåller en komplett och integrerad beskrivning av hur staten Sverige tar hand om det ansvar för flygsäkerheten som följer av vår anslutning till Chicagokonventionen och medlemskapet i ICAO. Successivt anpassas nu myndighetens verksamhet till det nya säkerhetsprogrammet allteftersom nya mål, rutiner och arbets sätt antar konkreta former.

En ny världsstandard för säkerhetsledning, SMS

ICAO:s alla medlemsstater ska kunna visa att de har ett "State Safety Program",¹ enligt de standarder som alla medlemsstater varit med om att besluta. Ett sådant program består av en samling aktiviteter som analyser, information, regelutveckling, tillståndsgivning, tillsyn etc. som sinsemellan är samordnade och alla syftar till att förbättra flygsäkerheten, bild 1.

Kraven på att staterna ska ha ett sammanhållet flygsäkerhetsprogram går hand i hand med de krav som successivt införs för tillståndshavare om att de ska ha ett säkerhetsledningssystem, Safety Management System (SMS), bild 2. Kraven på SMS gäller redan inom t.ex. flygplatsområdet i Sverige. Inom flygtrafiktjänsten finns kraven införda via gemenskapsregleringen "Single European Sky". EASA har nu till uppgift att föreslå krav för flygföretag och flygskolor.

BILD 1

Myndighetens aktiviteter, som enligt SSP-kraven ska vara integrerade och ständigt förbättras.

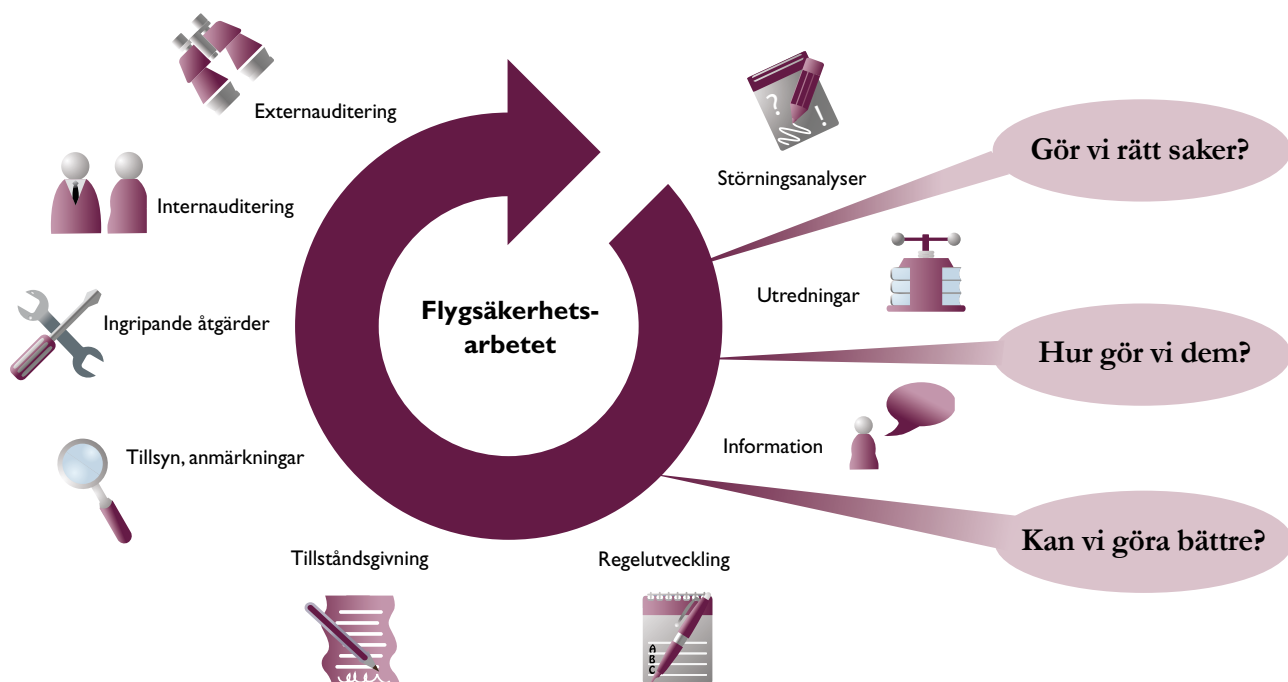
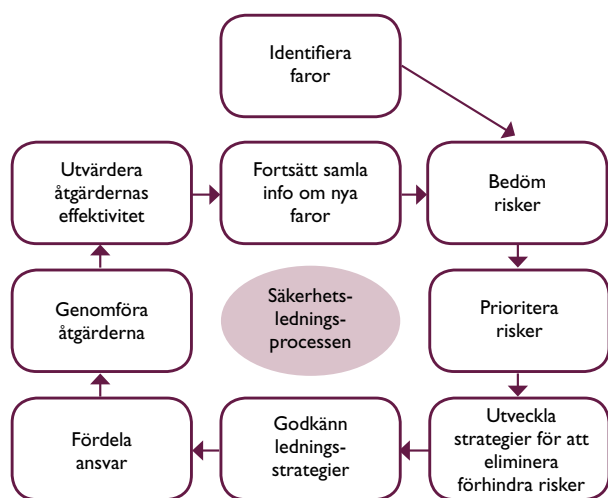


BILD 2

Process för säkerhetsledning (Safety Management System, SMS).



Det är viktigt att myndighetskraven på ledningssystem inte varierar mellan olika tillsynsområden, eftersom det skapar onödiga administrativa skillnader i företagets kvalitets- och ledningssystem. ICAO har därför under ett antal år försökt skapa en världsstandard för att effektivisera arbetet, Chicagokonventionens alla bilagor omarbetas nu så att texterna överensstämmer med SSP.

Koppling mellan flygsäkerhetsprogrammet (SSP) och det nya flygsäkerhetsmålet

En av de viktigaste ingredienserna i SSP är att säkerhetsmålen för staten ska vara tydliga. Arbetet med SSP under 2008 skedde parallellt med det arbete som Luftfartsstyrelsen utförde tillsammans med SIKA för att föreslå ett nytt flygsäkerhetsmål. I mars 2009 tog regeringen ställning till vilket mål som ska gälla för framtiden.² Målet säger sammanfattningsvis att antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet fortlöpande ska minska.

Den första utgåvan av SSP fastställdes i juli 2008. SSP redovisar hur vi i Sverige, eller EU, har infört föreskrifter som uppfyller våra åtaganden enligt ICAO, och hur vi arbetar med att ständigt förbättra flygsäkerheten. Där finns t.ex. beskrivet att resultat från tillsyn ska sammanställas och analyseras och att dessa resultat sedan ska användas för att påverka kommande tillsynsplaner eller specifika tillsynsåtgärder. SSP beskriver hur myndigheten *bör* fungera. Glappet mellan hur det bör vara och hur det faktiskt är beskrivs i en gapanalys som finns som bilaga till dokumentet. Gapanalysen blir en del av enheternas verksamhetsplanering. SSP kommer att vara en av grundstenarna i vårt verksamhetssystem och revideras när myndigheten beslutar om andra sätt att driva verksamheten, eller när de långsiktiga flygsäkerhetsmålen ändras.

Målgrupper för olika flygsäkerhetskrav och kampanjer

Inom myndighetens SSP finns en uppdelning i ett antal olika verksamhetsformer (målgrupper), från den kommersiella luftfarten med flygplan som regleras genom EU-OPS till det allra lättaste flyget som sker på hobbynivå utan kommersiella inslag. Uppdelningen grundas på att olika verksamhetsformer har olika flygsäkerhetsmålsättning och myndighetens tillsyn kan inte vara

utformad på samma sätt för alla dessa grupper. Grupperingen ska även göra att det blir enklare att rikta informationsinsatser till en speciell grupp. Ett exempel på en sådan målgrupp kan vara allmänflygarna, som tillsammans med myndigheten bedrivit H50P-projektet, se mer om detta på sidan 41. En annan avgränsning i SSP är att programmet bara ska omfatta flygsäkerhet, inte luftfartsskydd. Kraven på att varje stat ska ha ett SSP finns i ICAO-annexen 1, 6, 8, 11, 13 och 14, dvs. anvisningarna om personliga certifikat, flygdrift och underhåll, luftvärdighet, flygtrafiktjänst, utredning av haverier och allvarliga tillbud samt flygplatser.

Vi är en del av ett större sammanhang

Vissa målgrupper och verksamheter regleras inte längre enbart inom ramen för svenska regler. Sverige är bara en del av den stora europeiska marknaden som i allt högre utsträckning liberaliseras och får gemensamma regler. Den rättvisa och likformiga tillämpningen av dessa regler blir därför ännu viktigare, och det faktum att vi i Sverige inte ensidigt kan ändra i regelverket gör att vi måste arbeta på ett annorlunda sätt inom det ständiga förbättringsarbetet med flygsäkerheten. ICAO:s förväntan är ju bl.a. att vi ständigt ska se över om vi måste göra förbättringar i regelverken, inte bara med tanke på eventuellt dåligt flygsäkerhetsutfall utan även med tanke på tekniska framsteg eller förändringar i omvärlden. När detta ska göras måste vi gå vägen via regelarbete inom EASA, kommittologi-processen i kommissionens försorg och ibland även via Europaparlamentet.

EASA publicerade i slutet av 2008 ett omfattande förslag till nya regler, både för organisationer som bedriver luftfartsverksamhet och för nationella luftfartsmyndigheter. Förslaget innehåller bl.a. bindande regler för hur medlemsstaterna ska införa ICAO-standarden för SSP och SMS. Remisstiden för förslaget har förlängts två gånger, vilket ger en antydning om hur omfattande förslaget är.

Flygsäkerhetsmålet – en kontroversiell fråga inom EU

ICAO ställer krav på att varje stat ska ange en "acceptable level of safety", dvs. en flygsäkerhetsmålsättning. I Sverige har vi redan en längre period arbetat med en sådan målsättning genom det trafikpolitiska arbete som inleddes i slutet av 90-talet under namnet "nollvisionen". I den nya situationen med en gemensam europeisk flygmarknad måste följaktligen alla medlemsstater enas om en gemensam flygsäkerhetsmålsättning. Under perioden 1998–2007 hade vi en målsättning att öka flygsäkerheten med bestämda numeriska mål. Inom EU och EASA har man det senaste året haft en livlig diskussion om huruvida detta är möjligt, och lämpligt. Det svenska exemplet med nollvisionen och tioårsmålsättningen har inte tagits emot med någon större entusiasm av EASA och övriga europeiska länder när det diskuterats i de forum som hållits. Den rådande uppfattningen inom EASA är att "den acceptabla flygsäkerhetsnivån" uppnås om man följer det för stunden gällande EU-regelverket, EASA-förordningen etc. Säkerhetsnivån är alltså inbyggd i regelverket, d.v.s. "om man följer reglerna så är man definitionsmässigt tillräckligt flygsäker".

Indikatorer – mätpunkter i vår verksamhet

Som en av de viktigaste delarna av SSP finns krav på att varje verksamhet inom myndigheten definierar ett antal nyckeltal, Safety Performance Indicators, som löpande kan ge en bild av

hur flygsäkerhetsarbetet fungerar i enheternas och avdelningarnas arbete. Dessa mätetal eller indikatorer ska kunna avspegla hur flygsäkerhetsarbetet utvecklas med tiden och därmed vara till hjälp för verksamhetsstyrningen. Om mätetalen inte hjälper oss ska vi föreslå nya tal eller sätt att mäta som bättre leder oss rätt. Under 2008 föreslog både SIKa och Luftfartsstyrelsen ett antal indikatorer som ska hjälpa branschen och myndigheten att kontinuerligt mäta olika delar av verksamheten och använda dessa mätningar för att utvärdera läget och styra sina ansträngningar. Aktörerna i branschen ska inom ramen för sina säkerhetsledningssystem, SMS, etablera indikatorer som visar hur deras säkerhet utvecklas. Dessa indikatorer ska utvärderas i myndighetstillsynen, där man ska kunna se att varje organisation tar ansvar för sin roll inom säkerhetsarbetet.

Vad händer 2008 och vad händer sedan?

Introduktionen av SSP inom myndighetsarbetet har under 2008 inletts genom att alla medarbetare på dåvarande Luftfartsstyrelsen, på olika nivåer och på olika sätt, informerats om syftet med SSP.

En avgörande pusselbit, ett samlat system för tillståndsgivning, tillsynsplanering och genomförande, testades under vintern. Ledningen har efter den lyckade testfasen tagit beslut om att utvidga systemets användning till att omfatta fler delar av tillståndsgivningen och tillsynen. Det kommer att innebära att våra inspektörer får ett mer likartat arbetssätt – men den stora fördelen är att de avvikelser och anmärkningar som bokförs vid tillsynen blir lättare att analysera i större skala, vilket kommer att gynna vår förmåga att följa branschens säkerhetsutveckling.

Det kvarstår för den gemensamma regelutvecklingen inom europeiska gemenskapen att sätta upp SMS-regler för bl.a. flygföretag. Utvecklingen av en världsstandard för flyget genom ICAO gör att branschen kan utveckla gemensamma metoder för att ta ansvar för sin del av säkerheten. Syftet med SMS är också att låta organisationer utveckla egna sätt att uppfylla syftet med regelverket, nämligen att hålla en hög säkerhet. Om organisationen har bra system för kontroll över sin egen säkerhet kan den tillåtas utveckla egna metoder för säker luftfartsverksamhet och därmed öka både flygsäkerheten och sin effektivitet.



¹ Ordet "Program" i beteckningen SSP ska inte läsas som en samling åtgärder, det ska istället ses som ett beskrivande dokument av hur systemet ska fungera.

² Proposition 2008/09:93, som kan läsas på regeringens hemsida.

Haverier inom svensk luftfart

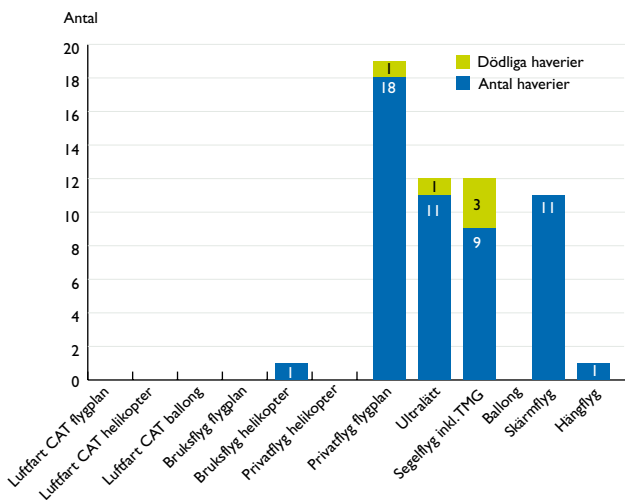
År 2008 inträffade inga haverier inom någon av det kommersiella flygets olika verksamhetsformer (flygplan, helikopter, ballong). Inom bruksflyget (flygplan och helikopter) inträffade det endast ett haveri med en helikopter. Inom privatflyget har dock något fler inträffat 2008 jämfört med 2007. Segelflyget, som tidigare år uppvisat en gynnsam utveckling med avseende på antal haverier, drabbades av tre fatala sådana under året.

Under 2008 har det inträffat ett haveri i kategorin bruksflyg med helikopter och 19 haverier inom gruppen privatflyg med flygplan, varav ett fatalt. I kategorin ultralätt har 12 haverier skett, och ett av dessa var fatalt. Segelflyget har drabbats av 12, varav tre med dödlig utgång. Under året har det dessutom inträffat 11 haverier med skärmflyg och ett med hängflyg.

5 av de 19 haverierna med privatflygplanen inträffade under skolflygning. Även ett av haverierna med ultralätt flygplan inträffade under skolflygning, liksom ett av segelflyghaverierna, se figur 1.

I de haverier som inträffade inom privatflyget under året skadades två personer allvarligt, och en person omkom. I kategorin ultralätta flygplan fick tre personer allvarliga skador och en person omkom. Inom segelflygets skadades en person allvarligt och fyra omkom. Nio personer skadades allvarligt inom skärmflyget och en person inom hängflyget. Totalt redovisar haveristatistiken för 2008 sex omkomna och 16 allvarligt skadade personer inom svensk luftfart, se figur 2.

FIGUR 1
Haverier under 2008 fördelat på verksamhetsform.¹

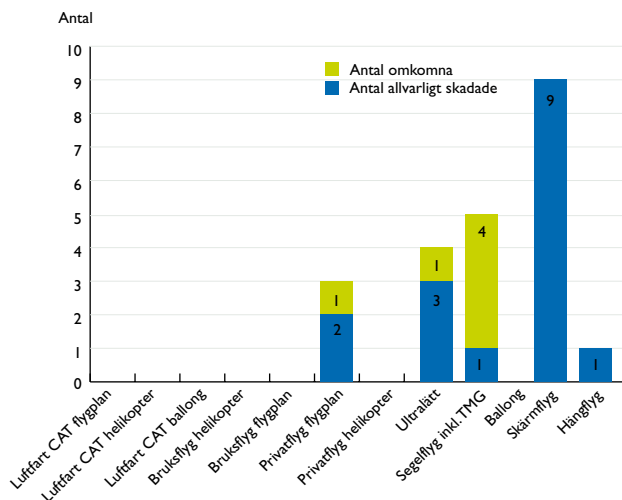


Källa: Transportstyrelsen

2008 års fatala haverier

Det fatala haveriet inom privatflyget inträffade i Estland i juli, och eftersom luftfartyget hade svensk registreringsbeteckning inkluderades händelsen i den svenska luftfarten. Haveriet utreds av den estniska motsvarigheten till Statens haverikommission. Ett av de fatala segelflyghaverierna inträffade vid landning under juni månad, en person omkom i samband med haveriet och en passagerare skadades så allvarigt att denne senare avled av skadorna. Det andra segelflyghaveriet med dödlig utgång inträffade i juli 2008 i samband med att flygplanet kolliderade med marken efter det att flygplanet hade hamnat i en andra spinn. Det tredje fatala segelflyghaveriet inträffade också i juli, vid en kollision med marken. Haveriet med det ultralätta flygplanet med dödlig utgång inträffade i april när flygplanet kraschlandade i vattnet.

FIGUR 2
Antal omkomna och allvarligt skadade fördelat på verksamhetsform.



Källa: Transportstyrelsen

¹ CAT – Commercial Air Transport, kommersiell luftfart, TMG – Touring Motor Glider, typ av motorsegelflygplan.

Kartläggning av allmänflyget

Allmänflyget är en mångskiftande verksamhet med olika förutsättningar och behov. Verksamheten har fått särskild uppmärksamhet under senare tid, såväl i Sverige som inom EU. Luftfartsstyrelsen kartlade under 2008 på regeringens uppdrag allmänflyget i Sverige. Kartläggningen överlämnades till Regeringskansliet i september 2008 och den statistik som redovisas nedan gäller första halvåret 2008.

Regeringens uppdrag

I regleringsbrevet för 2008 fick dåvarande Luftfartsstyrelsen uppdraget att göra en kartläggning av allmänflyget i Sverige omfattande en beskrivning av olika verksamheter, trafikutveckling, ekonomiska förutsättningar samt framtida behov av infrastrukturkapacitet. Enligt uppdraget skulle även luftballongflygets förutsättningar och behov belysas.

Vad är allmänflyg?

Begreppet allmänflyg¹ omfattar ett brett spektrum av företeelser inom luftfarten. Begreppet kan innefatta såväl flygning med tunga flermotoriga flygplan som flygning med hängglidare, flygskärmar och varmluftsballonger. Det inkluderar även skolflygning, fallskärmshoppning, flyguppvisningar och flygning med ultralätta flygplan i olika former. Avgörande för vad som ur Transportstyrelsens perspektiv ska betraktas som allmänflyg är flygningens syfte.

I kartläggningen avgränsas allmänflyg till icke-kommersiell lufttransport i enlighet med Chicagokonventionen Annex 6 Part 1, Chapter 1: "All civil aviation operations other than scheduled air services and non-scheduled air transport operations for remuneration or hire or aerial work". Enligt gällande luftfartslag kräver

allmänflyg, till skillnad från kommersiell luftfart, inget drifttillstånd (AOC) eller operativ licens (OL). Allmänflyget erbjuder per definition inte transporter till allmänheten mot betalning. Det bör understrykas att ett luftfartyg kan användas i flera syften och att begreppet således inte är kopplat till själva luftfartyget.

Eftersom Europeiska kommissionen, ECAC² och en rad andra aktörer även medräknar viss tillståndspliktig luftfart (t.ex. kommersiellt affärsflyg och bruksflyg) ingår också dessa verksamheter i kartläggningen, om än översiktligt. Luftballong omnämndes särskilt i uppdraget och belyses därför mer utförligt, trots att verksamheten huvudsakligen är kommersiell.

Utvecklingen visar stadig nedgång

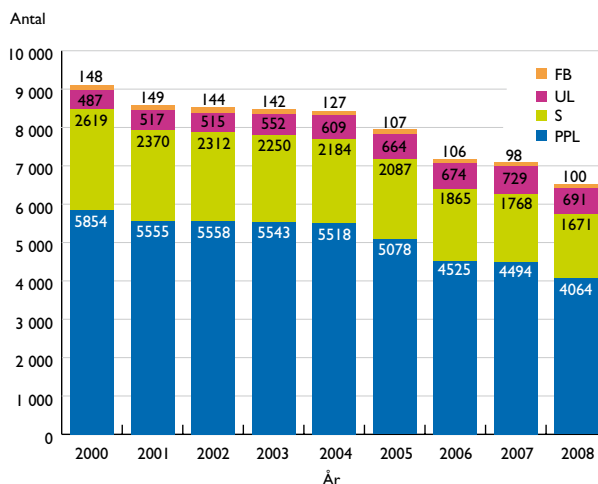
Det har skett en successiv minskning av allmänflygets verksamhet. Detta kan illustreras med utvecklingen av antalet gällande certifikat inom privatflyget. Nedgången gäller inte minst antalet PPL (Private Pilot License). På samma sätt minskar flygtidsproduktionen totalt inom segmentet, medan antalet UL-certifikat ökar tillsammans med flygtidsproduktionen inom UL. Det bör nämnas att PPL tillåter flygning med UL men inte omvänt.

FIGUR 1

Antal gällande certifikat 2000–2008-06-30.

PPL = privatflygcertifikat, S = segelflygcertifikat,

UL = certifikat för ultralätta luftfartyg, FB = certifikat för ballongflygning.



Källa: Transportstyrelsen.

Antalet privatflygcertifikat har mellan åren 2000 och juni 2008 minskat med 30 procent, vilket innebär 1 800 färre certifikat. Antalet segelflygcertifikat har under samma period minskat med 36 procent, vilket innebär 1 000 färre certifikat. Ballongcertifikaten



följer samma trend. Inom kategorin allmänflyg är det endast UL-certifikaten som uppvisar en ökning för perioden. Här är ökningen 40 procent, vilket motsvarar 240 fler certifikat.

Utvecklingen av det svenska allmänflyget har generellt sett varit stadigt negativ under en lång rad år, flygning med ultralätta flygplan undantaget. En förklaring är att allmänflyget idag ställs mot en rad andra aktiviteter som ofta är både mindre kostsamma och mindre reglerade. Av prognos och trendframskrivning framgår att den negativa utvecklingen kommer att fortsätta.

Kapacitetsbrist i Stockholmsregionen

Ansvar för flygplatser som huvudsakligen betjänar allmänflyget är inte en statlig angelägenhet. Detta är istället en kommunal/regional angelägenhet eller en angelägenhet för enskild intressent.

Stockholm saknar från den 1 januari 2009 en flygplats för allmänflyget.

Staten har genom LFV träffat avtal med Stockholms stad om att förlänga upplåtelsen av Stockholm–Bromma flygplatsområde. Upplåtelsen gäller från och med den 1 januari 2008 till och med den 31 januari 2038. Enligt avtalet ska verksamheten i huvudsak inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm. Allmänflyget omnämns inte i avtalet.

Enligt den kommuntäckande översiktsplanen för Järfälla kommun (2001) och fördjupningen för Barkarbyfältet (2006) ska Barkarby flygplats avvecklas. Kommunen har i beslut den 10 april 2007 sagt upp flygklubbens arrendeavtal och flygverksamheten ska enligt avtalet ha upphört från och med den 1 januari 2009. Länsstyrelsen i Stockholms län har i yttrande över detaljplanen konstaterat att det är svårt att finna en ersättningsplats för flygverksamheten. Behovet av alternativa allmänflygplatser i Stockholmsregionen är tydligt, både på kort och på lång sikt.

Luftballongflyget

I Sverige fanns vid tiden för kartläggningen 65 ballonger med luftvärdighetsbevis. Ballongflygning sker såväl i privat som i kommersiell regi. Privat ballongflygning förekommer som fritidsaktivitet och i tävlingsammanhang.

Kommersiell ballongflygning har, i reglerad och avgiftsbelagd form, bedrivits i vårt land i över 20 år. Regelverket har styrt verksamheten flygoperativt och tekniskt till en standard i nivå med annan luftfartsverksamhet av samma storlek. Den kommersiella ballongverksamheten sker främst kring storstäderna. Enligt företrädare för branschen har det kommersiella ballongflyget i Sverige cirka 20 000 passagerare per år och omsätter i storleksordningen 40–50 miljoner kronor.

För de företag som bedriver kommersiell verksamhet med luftballong i Stockholm har möjligheten att flyga över de centrala delarna av staden en avgörande betydelse. Då luftrummet kring Bromma flygplats till stor del täcker centrala Stockholm förutsätter ballongflygning i området ett samutnyttjande av luftrummet med den flygtrafik som ska till och från Bromma flygplats. I denna fråga står olika intressen mot varandra.

Om rapporten

Kartläggningen belyser även allmänflygets samhällsnytta, säkerhetsutveckling, miljöpåverkan, kostnadsutveckling samt viss teknikutveckling. Vidare görs en internationell jämförelse av allmänflygets utveckling och infrastruktur, samt en redogörelse för pågående arbete inom internationella institutioner. I arbetet med kartläggningen deltog en referensgrupp med representanter för allmänflyget. Hela rapporten "Allmänflyget i Sverige – Luftfartsstyrelsens avrapportering av regeringsuppdrag 2008" finns på www.transportstyrelsen.se.



¹ General Aviation eller GA.

² European Civil Aviation Conference.

Utvärdering av H50P

Under året har flygsäkerhetsprogrammet för privatflygare H50P utvärderats. Programmet hade pågått under en tioårsperiod och verkat för att genom information öka svenska privatpiloters kunskap om gällande luftfartsreglering och uppdatera de teoretiska kunskaperna om flygning. I utvärderingen framkom bl.a. att piloter upplever att de diskuterar mer kring området flygsäkerhet nu.

Flygsäkerhetsprogrammet för privatflygare, H50P, var verksamt i ett decennium. Programmet initierades med anledning av regeringens flygsäkerhetsmål för privatflyget, som innebar att antalet haverier skulle halveras under en tioårsperiod, 1998–2007.

Under 2008 genomförde Luftfartsstyrelsen en utvärdering av programmet i syfte att få information om privatpiloterna och arbetet med H50P, dessutom var det viktigt att reflektera över hur flygsäkerhetsarbetet ska bedrivas gentemot (och tillsammans med) privatflygare i fortsättningen.

Resultat och slutsatser

I utvärderingen analyserades haveristatistik och data om piloterna (certifikatinnehavarnas ålder, erfarenhet etc.) samt material som samlats in genom gruppintervjuer ute på flygklubbar. Något som lyftes fram i utvärderingen var bl.a. att arbetet med H50P har resulterat i att många privatflygare upplever att de samtalar mer om flygsäkerhet nu än de gjorde tidigare. Genom att programmet har pågått under en längre tid och många förhållanden i omvärlden har förändrats är det dock svårt att påvisa ett direkt samband mellan det arbete som bedrivits inom ramen för programmet och ett minskat antal haverier.

En slutsats blev att privatpiloter efterfrågar någon form av initiativ från Transportstyrelsens sida som handlar om information gentemot privatflygare även i fortsättningen. Utöver det gavs i utvärderingen ett antal förslag till fortsatta aktiviteter som avsåg såväl flygklubbarna som Transportstyrelsen. Ett av förslagen handlade om att fortsätta med utbildande information som är noggrant anpassad för målgruppen samt att utbildningen bör ses över. Därtill såg piloterna gärna att klubbarna själva anordnar t.ex. landningsträningar/landningstävlingar och att fler medlemmar deltar. Dessutom fanns önskemål om att piloter bör få större möjligheter att träna på oväntade situationer såsom radiobortfall, strömlöshet och spinn.

Arbetet fortsätter i annan form

I slutet av 2008 fattades beslutet om att programmet skulle upphöra och nästa steg blir att ta till vara den erfarenhet som samlats ihop under åren med H50P och använda den för att kunna nå privatpiloterna på bästa sätt i fortsättningen. Det viktiga arbete som utförts inom H50P-projektet fortsätter nu inom Transportstyrelsens ordinarie organisation och uppdrag.



Från flygsäkerhetsåret 2008

Det senaste decenniet har flygbranschen ställts inför en rad förändringar och utmaningar som betonar vikten av arbetet med flygsäkerhet på olika nivåer och dess anpassning till nya förhållanden. Händelserapportering och olika former av tillsyn är viktiga komponenter i det löpande säkerhetsarbete som bedrivs av myndigheter och organisationer.

ICAO:s översyn av det svenska arbetet

Under oktober 2008 genomförde ICAO¹ en granskning av Sverige inom ramen för USOAP². Ett team av inspektörer tillbringade en hel vecka i Sverige då Chicagokonventionens samtliga säkerhetsrelaterade bilagor gick igenom. Resultatet var för Sveriges del gott. I stort sett uppfyller vårt land de åtaganden vi har gjort som anslutna till Chicagokonventionen och som medlem i ICAO. Numera offentliggör ICAO resultaten av de granskningar som görs och protokollen återfinns på ICAO:s webbsida.³

Händelserapporteringen i Sverige

En viktig del i flygsäkerhetsarbetet är rapportering av avvikelser inom flyget. Systemet med händelserapportering bygger på att lärdomar av inträffade händelser ska leda till att de inte inträffar igen, och på så sätt ska flygsäkerheten bli bättre. Sedan 2007 är rapportering av händelser obligatorisk inom svensk luftfart. Luftfartsstyrelsen tog emot ca 5 000 rapporter om avvikelser under 2008. Varje enskild rapport som kommer in analyseras av personal som har adekvat utbildning och operativ erfarenhet inom de olika områden rapporterna avser. Efter att behovet av eventuella åtgärder p.g.a. den inträffade händelsen har bedömts, kodbas händelsen enligt ett internationellt system och information om händelsen matas in i en databas som är gemensam för de europeiska staterna. De uppgifter som läggs in i databasen är helt oidentifierade och används för att ta fram statistik som ger värdefull information i säkerhetsarbetet. Det är en brist att det i dagsläget inte sker någon tydlig återkoppling

från myndigheten till den som rapporterat händelsen annat än då myndigheten vidtar någon form av åtgärd. Viss återkoppling ges genom den redovisning av statistik från händelserapporteringen som ges i Flygsäkerhetsinfo som publiceras på www.transportstyrelsen.se en gång per kvartal. Transportstyrelsen arbetar för att finna former för bättre återkoppling till dem som rapporterar i syfte att främja ökad rapportering.

Ett flygsäkerhetsmässigt normalår

Allt sedan flygets födelse har flygsäkerheten varje år visat en trend mot ökad säkerhet. År 2008 utgjorde ett flygsäkerhetsmässigt ”normalår” på global nivå med 583 omkomna i 34 olyckor inom det kommersiella passagerarflyget. Sedan 2003 har den positiva trenden mattats av globalt, och till och med vänt nedåt. Resultaten innebär en utmaning både för flygbranschen och för luftfartsmyndigheterna. Under de senaste tio åren har utvecklingen gått snabbt med förändrade strukturer inom branschen och mängder av nya regler. Förändringarna har bl.a. bestått i avreglering av marknaden och lägstkostnadsbolagens inträde samt ekonomiska kriser som avlöst varandra. I tider av förändring är det viktigt att säkerställa att fokus inte förskjuts från säkerhet till ekonomi så att ekonomiska hänsynstaganden innebär att man tummar på säkerheten. Det är också viktigt att myndigheterna anpassar sig till nya förhållanden. Tillsynen över dem som har tillstånd att bedriva verksamhet är en viktig del i systemet som syftar till att säkerställa att alla tillståndshavare följer de regler som finns för verksamheten.

Hur många flygplatser kan en flygledare hantera? Hur många flygledare behövs i framtiden och hur kommer deras arbetsmarknad att se ut?

Just nu pågår arbetet med att bilda ett gemensamt europeiskt luftrum genom att upprätta luftrumsblock som sträcker sig över nationella gränser. Etableringen av luftrumsblock syftar bl. a. till att antalet kontrollcentraler inom flygtrafiktjänsten för respektive luftrumsblock ska minska. Dessutom bedrivs försök med fjärrstyrda flygledartorn s.k. ROT, Remotely Operated Towers. Flygtrafiken på Ängelholm-Helsingborgs flygplats styrs t.ex. från Malmö ATC med hjälp av nio kameror.

Etableringen av luftrumsblock och den tekniska utvecklingen kan komma att innebära att flygplatser kan välja en leverantör av flygtrafiktjänster i ett annat land och nya typer av tjänster kan komma att etableras inom flygtrafiktjänsten. I framtiden kan t.ex. en kontrollcentral serva flera flygplatser inom ett luftrumsblock.

Om denna utveckling med färre kontrollcentraler och färre bemannade torn fortsätter, hur många flygplatser kan en flygledare

hantera samtidigt och ändå upprätthålla en hög flygsäkerhetsnivå? Och hur många flygledare ska utbildas de kommande åren för att behovet på marknaden ska tillgodoses? Hur ska utbildningen utformas för att passa den framtida marknaden?

Idag utbildas flygledare i Malmö, vid Entry Point North (EPN), men genom att flygledningen i framtiden kommer att bli alltmer komplex och konkurrensutsättas anser t.ex. LFV att flygtrafiktjänsten behöver bredare kompetens för att matcha utbildningen i övriga Europa. Det finns förslag på utveckling av en akademisk flygledarutbildning, där universitetskurser varvas med perioder på EPN.

Sedan årsskiftet 2008/2009 är utbildning av personal inom flygtrafikledning avreglerad, och det finns idag fler aktörer än LFV som bedriver utbildning. Innan utbildningen avreglerades garanterades flygtrafiktjänstpersonal en anställning av LFV när de genomgått sin utbildning med godkänt resultat. Hur kommer det att fungera nu när det kommer att finnas fler skolor som utbildar? Kommer personal inom flygtrafiktjänst att få söka sina tjänster på samma sätt som t.ex. trafikpiloter får göra?

¹ International Civil Aviation Organization.

² Universal Safety Oversight Audit Programme.

³ http://www.icao.int/fsix/auditRep1_csa.cfm

FLYGPLATSER

Driftbidrag

Luftfartsstyrelsen beslutade i maj om fördelning av driftbidraget 2008 till icke-statliga flygplatser. I december fattade riksdagen beslut om en ny nationell politik för det svenska flygplatssystemet, en politik som bl.a. innebär att staten ska tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser – Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma, Kiruna, Göteborg-Landvetter, Luleå, Malmö Airport, Umeå, Visby, Åre-Östersund och Ronneby. En förändring i driftbidragssystemet från 2012 innebär att driftbidraget ska stödja de mest perifera flygplatserna.

Driftbidrag till icke-statliga flygplatser

Luftfartsstyrelsen beslutade den 19 maj 2008 om fördelning av driftbidrag till icke statliga flygplatser för bidragsåret 2008. Enligt Luftfartsstyrelsens regleringsbrev för budgetåret 2008 ska myndigheten lämna bidrag till sådana flygplatser i enlighet med riksdagens beslut med anledning av propositionen Moderna Transporter. Bidraget omfattar 103 013 000 kr, varav 80 613 000 kronor utgör anslag från statsbudgeten. LFV finansierar driftbidraget med 22 400 000 kronor.

Inom ramen för driftbidraget finns en möjlighet för myndigheten, numera Transportstyrelsen, att bevilja projektmedel för utveckling och effektivisering av verksamheten vid flygplatsen.

Högst 150 000 kronor av stödet får avsättas för ekonomisk uppföljning av driften på flygplatserna. Dessa medel disponeras av Transportstyrelsen.

I förordning 2006:1577 om statligt driftbidrag till icke-statliga flygplatser finns bestämmelser om statens stödsystem. Däravande Luftfartsstyrelsen har med stöd av förordningen fastställt föreskrifter om driftbidraget. Föreskrifterna, som trädde i kraft den 1 april 2007, anger principer och beräkningsmodell för fördelning av bidragsmedlen. Vidare regleras frågor om användningen av projektmedel för effektivisering och utveckling av verksamheten vid flygplatserna samt ekonomisk uppföljning av driftbidraget.

Enligt myndighetens föreskrifter är inte flygplatser som är belägna i regioner där alternativa kollektiva transportmöjligheter till flyget finns, och som medger en restid till centrala Stockholm på högst två timmar, berättigade till driftbidrag. Det innebär att flygplatserna i Linköping, Norrköping, Västerås och Örebro inte omfattas av bidragssystemet.

Inga ansökningar om projektmedel har inkommit.

Utbetalningen av driftbidraget 2008 ska regleras i förhållande till det resultat som framkommit av den ekonomiska uppföljning som görs av flygplatsernas intäkter och kostnader för verksamheten 2006. Ett justerat överskott för en flygplats ska återbetalas eller avräknas 2008. Återbetalade medel på 1 769 000 kronor har återförts vid fördelningen av 2008 års driftbidrag, vilket innebär att totalt 104 632 000 kronor har fördelats.



TABELL I

Driftbidrag till icke-statliga flygplatser under perioden 2006–2008, i 1 000-tal kronor.

Flygplats	2006	2007	2008
Gällivare	9 656	11 385	11 185
Hemavan	8 947	11 035	10 992
Arvidsjaur	8 280	9 667	9 726
Storuman	8 163	9 571	9 544
Vilhelmina	8 050	9 374	9 435
Lycksele	7 484	8 677	8 726
Pajala	4 730	4 619	3 684
Linköping	5 841	–	–
Kramfors	5 152	6 014	7 486
Sveg	4 012	4 501	4 320
Kalmar	–	–	4 054
Mora	4 223	3 097	2 838
Oskarshamn	3 528	3 895	2 121
Borlänge	3 502	2 485	2 361
Hultsfred	3 364	–	–
Växjö	3 131	4 024	3 774
Torsby	1 159	3 214	2 964
Hagfors	2 931	3 145	3 079
Örebro	3 708	–	–
Kristianstad	2 557	2 865	3 026
Trollhättan	2 356	2 460	2 436
Västerås	1 069	–	–
Halmstad	–	2 835	2 881
Totalt	101 843	102 863	104 632

Källa: Transportstyrelsen

Ny nationell politik för flyget

Staten har ett ansvar för att det ska finnas en bra täckning av flygplatser över hela vårt land. Den 19 december 2008 beslutade riksdagen om en ny nationell politik för det svenska flygplatssystemet. Däri slår man fast att staten ska tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet.

Utpekandet av det nationella basutbudet innebär en långsiktigt tryggad drift i statlig regi. Syftet med att fastställa flygplatser i ett basutbud är att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportssystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Följande flygplatser ingår i det nationella basutbudet: Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma, Kiruna, Göteborg-Landvetter, Luleå, Malmö Airport, Umeå, Visby, Åre-Östersund och Ronneby.

Jönköping, Karlstad, Ängelholm-Helsingborg, Karlstad, Sundsvall-Härnösand och Örnsköldsvik är statliga flygplatser som i dag förvaltas av LFV och som inte ingår i det nationella

basutbudet. Dessa flygplatser ska på sikt kunna övertas av regionala och lokala intressen, dvs. kommuner, landsting och näringsliv. Regeringen bedömer att regionala och lokala intressen torde ha bättre möjligheter än staten att utveckla flygplatserna i det regionala sammanhanget. Det kan t.ex. handla dels om att koordinera flyget med annan regional transportförsörjning som exempelvis kollektivtrafiken, dels om att avväga trafikutbudet mot samhällets övriga behov och utveckling t.ex. när det gäller företagsetableringar, turistverksamhet och allmänhetens resebehov. Ett aktivt kommunalt och regionalt huvudmannaskap för en flygplats bör också stärka incitamenten till ett ökat engagemang från det lokala näringslivet.

Driftbidraget ska stödja de mest perifera flygplatserna

Riksdagsbeslutet med anledning av infrastrukturpropositionen innebär att huvudmannaskapet för flygets infrastruktur i allt större utsträckning blir en fråga för kommunala och regionala intressenter. Regeringen konstaterar i propositionen att driftbidragssystemet bör bestå i sin nuvarande form fram till nästa upphandlingsperiod för flygtrafik, dvs. t.o.m. 2011. Transportstyrelsen ansvarar för den löpande administrationen och beslutar om fördelning av driftbidraget. Regeringen avser återkomma i dessa frågor i samband med beslut om åtgärdsplaneringen för trafikverken.

Från och med 2012 fördelas driftbidraget till icke-statliga flygplatser via de regionala infrastrukturplanerna. De flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik prioriteras och får driftbidrag som beslutas av Transportstyrelsen.

Har regionala och lokala intressen ekonomisk möjlighet att ta över statliga flygplatser?

Flyget bidrar till utvecklingskraft i hela landet, men i vissa delar av Sverige är den grundläggande tillgängligheten mer beroende av flyget än i andra. Genom nyligen fattade politiska beslut kommer regionerna att få ta ett större ansvar för att uppfylla funktionsmålet för tillgänglighet.

Det öronmärkta beloppet för driftbidraget kommer att minska. Hur länge kommer LFV att tillskjuta medel till anslaget för driftbidrag? Medel som är överförda till de regionala planerna kan komma att läggas på andra, mer angelägna, åtgärder i de regionala trafiksystemen. I vilken omfattning kommer regionerna att prioritera driftbidrag till icke-statliga flygplatser? Vilka satsningar är samhälls-ekonomiskt lönsamma?

I glesbefolkade delar av landet kan avvecklingen av flygplatser leda till att näringslivets konkurrensackdel ökar på grund av försämrade tillgänglighet. Kommer verksamheter på grund av detta att flytta till andra delar av världen?

¹ prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308.

² LFS 2007:4

³ prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145

⁴ prop. 2008/09:35

Passagerarutvecklingen på svenska flygplatser

Trots ett turbulent år nåddes ett nytt passagerarrekor på de svenska flygplatserna under 2008. Antalet passagerare i linjefart och chartertrafik uppgick till 28,1 miljoner, en ökning med 3,3 procent från föregående år. Utrikestrafiken ökade med 5,1 procent, medan inrikesflyget minskade med 2 procent. Chartertrafiken utgör en viktig förklaring till att somliga regionala flygplatser uppvisar en passagerarökning 2008.

Reguljär flygtrafik bedrivs idag på 41 flygplatser. Göteborg-Säve, Stockholm-Västerås och Linköping¹ har enbart utrikestrafik. Flygplatserna Norrköping och Stockholm-Skavsta har större delen av sin verksamhet baserad på utrikestrafik, men det förekommer inrikestrafik i form av en linje till Visby från båda flygplatserna.

Flygtrafiken ökar i norr

Huvuddelen av flygtrafiken från norra Sverige har Arlanda och Bromma som slutdestinationer. Charter i större omfattning bedrivs från Luleå och Umeå. Under de senaste åren har Åre-Östersund, Kiruna och Arvidsjaur haft inkommande charter.

I norra Sverige har flygtrafiken totalt sett ökat de senaste tio åren. Samtliga flygplatser med fler än 100 000 passagerare uppvisar tillväxt, förutom Sundsvall som minskat med över 30 000 passagerare, se tabell 1. En stor del av ökningen kan förklaras av charterflygets expansion på de regionala flygplatserna. Luleå och Umeå har den största ökningen av charterflyg i Norrland, och där

är också konkurrensen på inrikeslinjerna störst. Kiruna och Östersund har skapat en stor del av trafikutvecklingen på respektive flygplats med inkommande charter.

TABELL 1

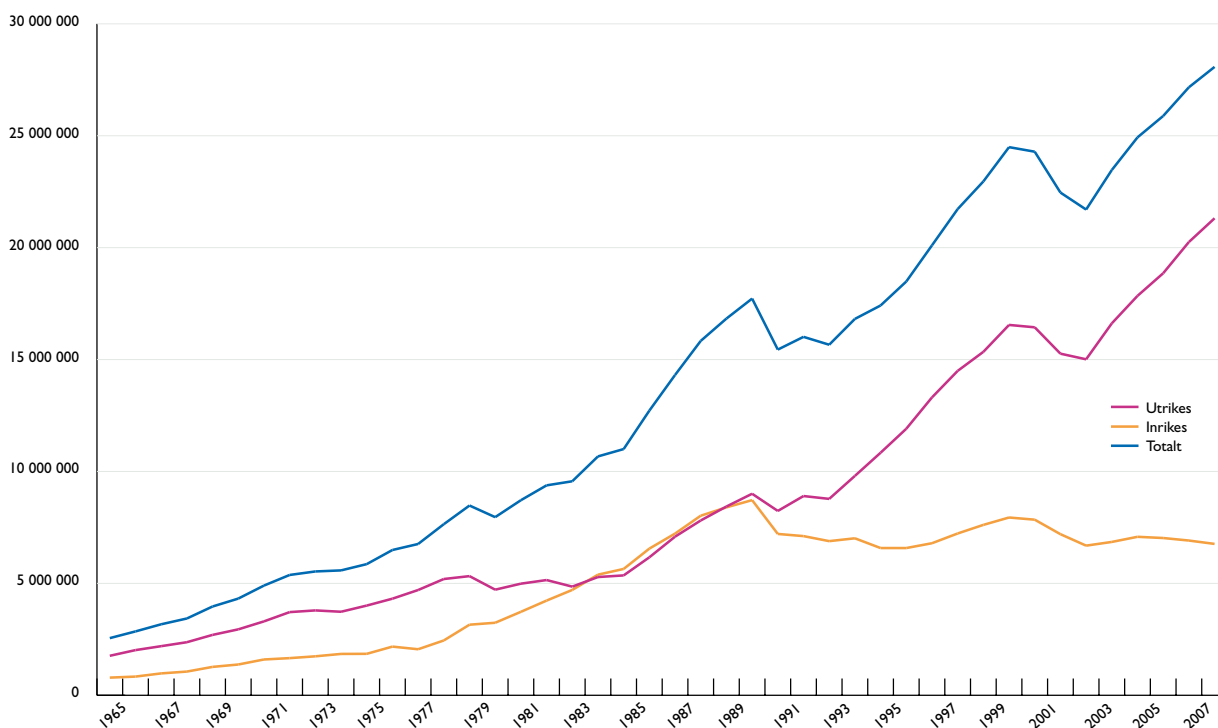
Passagerarutvecklingen 2007–2008 på flygplatser med mer än 100 000 passagerare i norra Sverige.

	2007	2008	Förändring i procent
Kiruna	191 857	207 431	8,1
Luleå	930 169	995 300	7
Umeå	811 363	823 159	1,5
Åre-Östersund	374 426	385 504	2,4
Örnsköldsvik	132 557	144 975	9,4
Sundsvall	336 333	303 636	-9,7

Källa: Transportstyrelsen

FIGUR 1

Passagerarutvecklingen 1965–2008.



Källa: Transportstyrelsen

På de mindre flygplatserna har utvecklingen varierat. Gällivare och Kramfors har haft den största minskningen i norr, där har trafiken förändrats från jet till propeller och en viss turbulens i samband med Nordic Regionals konkurs bidrog till nedgången. Även på Storuman har trafiken minskat då Rikstrafiken upphörde med sin upphandling, ett tomrum uppstod där i trafiken innan en ny operatör i mitten av januari 2008 åter inledde trafik på Stockholm. Arvidsjaur uppvisar den största ökningen bland de mindre flygplatserna. Inkommande charter från kontinenten och SAS-trafiken mot Köpenhamn har gynnat utvecklingen, se tabell 2.

TABELL 2
Passagerarutvecklingen 2007–2008 på flygplatser med färre än 100 000 passagerare i norra Sverige.

	2007	2008	Förändring i procent
Gällivare	51 637	38 942	-24,6
Pajala	2 456	2 749	11,9
Arvidsjaur	50 381	57 381	13,9
Hemavan	19 034	17 666	-7,2
Storuman	12 501	10 577	-15,4
Vilhelmina	16 293	16 039	-1,6
Lycksele	26 929	25 564	-5,1
Kramfors	26 153	14 787	-43,5
Sveg	4 629	5 332	15,2

Källa: Transportstyrelsen

Trafikutvecklingen i Mellansverige

Under de senaste 10–20 åren har de regionala flygplatserna i Mellansverige uppvisat en kraftig nedgång i passagerartillströmningen. På vissa flygplatser som Karlstad, Örebro, Borlänge, Norrköping och Jönköping har verksamheten mer än halverats sedan avregleringen 1992. Passagerarutvecklingen har bland de mindre, regionala flygplatserna i Mellansverige med undantag för Örebro och Trollhättan ökat under 2008. Chartertrafiken har varit en viktig förklaring till ökningen. Däremot fortsätter inrikesflyget generellt att minska, speciellt på destinationer med relativt kort avstånd till Stockholm-Arlanda. Den största passagerarminskningen har skett på de flygplatser som befinner sig inom 300–400 km från Arlanda. Tydligast är nedgången i de relationer där SJ introducerat X2000-trafik. Utvecklingen av inrikesflyget påverkas även av att biltrafiken stärkt sin ställning genom utbyggnaden av motorvägar.

Bland flygplatserna med mindre än 100 000 passagerare har Linköping den största ökningen i antal passagerare tack vare satsning på utrikestrafiken. Flygbolaget KLM inledde mars 2007 daglig trafik till Amsterdam.

TABELL 3
Passagerarutvecklingen 2007–2008 på flygplatser med färre än 100 000 passagerare i Mellansverige.

	2007	2008	Förändring i procent
Mora	5 918	8 390	41,8
Borlänge	33 841	36 620	8,2
Örebro	84 453	69 950	-17,7
Linköping	72 011	82 523	14,6
Torsby	2 457	3 377	37,4
Hagfors	2 455	2 744	11,8
Trollhättan	61 762	55 049	-10,9

Källa: Transportstyrelsen

Flygplatserna med fler än 100 000 passagerare i Mellansverige uppvisar en ökning, med undantag för Karlstad som minskat marginellt i jämförelse med 2007. Störst ökning visar Norrköping, som sedan kommunaliseringen av flygplatsen fått en rejäl ökning (30 procent) av reguljär trafik till Köpenhamn, Helsingfors och München. Chartertrafiken har också bidragit till ökningen. Flertalet av de regionala flygplatserna i Mellansverige har flygförbindelser med Köpenhamn-Kastrup. Även den trafiken har minskat betydligt de senaste åren. Den kraftiga minskningen av resandet från de regionala flygplatserna har sin grund i en förändring av resebeteendet, där tåget och bilen är de dominerande transportslagen för resor till och från exempelvis Köpenhamn-Kastrup.

TABELL 4
Passagerarutvecklingen 2007–2008 på flygplatser med över 100 000 passagerare i Mellansverige, exklusive Stockholmsflygplatserna.

	2007	2008	Förändring i procent
Karlstad	119 482	118 762	-0,6
Norrköping	87 518	113 246	29,4
Visby	317 558	324 347	2,1

Källa: Transportstyrelsen

Visby är den flygplats som har det största utbudet av trafik bland regionala flygplatser i Mellansverige. Under sommarhalvåret bedrivs inkommande sommartrafik från såväl nationella som internationella destinationer. Sverigeflygs satsning på Gotland som turistdestination och uppbyggnaden med lokala flygreseorganisatorer har skapat flexibla lösningar för denna typ av trafik.

Lågkostnadsflyget lyfter Stockholmsflygplatserna

När Ryanair etablerade trafik till och från Stockholm-Skavsta blev detta startskottet för en snabb resandeutveckling för flygplatsen. Lågkostnadsbolagen har även etablerat sig på Arlanda, under 2008 har easyJet öppnat trafik med två destinationer. Samtidigt kom Sterlings konkurs som ett avbräck för flygplatsen. Under senare delen av 2008 minskade utrikestrafiken på Arlanda.

Även Bromma har med sin nisch som cityflygplats utvecklats markant under 2000-talet. Under 2008 färdigställdes avtal mellan LfV och Stockholms stad, ett avtal som innebär att flygplatshållaren får tillstånd att bedriva trafik fram till 2038. Antalet inrikesdestinationer har stadigt ökat på Bromma, och detta främst genom expansionen av lokala flygreseorganisatorer.

TABELL 5
Passagerarutvecklingen 2007–2008 på Stockholmsflygplatserna.

	2007	2008	Förändring i procent
Stockholm-Arlanda	17 878 124	18 106 877	1,3
Stockholm-Bromma	1 802 584	1 852 715	2,8
Stockholm-Skavsta	1 994 512	2 479 646	24,3
Stockholm-Västerås	178 741	186 612	4,4

Källa: Transportstyrelsen

Södra Sverige utvecklar flygfrakten

Flygplatserna i södra Sverige har varierande förutsättningar. Göteborg-Landvetter är med ungefär fyra miljoner passagerare Sveriges näst största flygplats. Trafiken till Stockholm är dominerande, men antalet internationella linjer har ökat de senaste åren. Landvetter har även fått nya inrikeslinjer såsom Luleå-Göteborg. För 2008 uppvisar flygplatsen en passagerarminskning med 1,2 procent. Fraktflyget har under 2008 minskat med 18 procent.

På Malmö Airport har trafiken successivt minskat sedan 2000 som ett resultat av att Ryanair avvecklat sin trafik och Sterling gått i konkurs. Utrikestrafiken står för den största minskningen under 2008, 71 500 färre resande, medan inrikestrafiken minskade med 48 700. Göteborg City Airport uppvisar den största passagerarökningen bland flygplatserna i södra Sverige. Under 2008 har flera nya linjer öppnats och idag erbjuder flygplatsen 14 utrikes destinationer.

TABELL 6

Passagerarutvecklingen 2007–2008 på de större flygplatserna i södra Sverige.

	2007	2008	Förändring i procent
Göteborg-Landvetter	4 353 304	4 300 027	-1,2
Malmö Airport	1 867 737	1 747 483	-6,4
Göteborg-City Airport	743 809	842 120	13,2

Källa: Transportstyrelsen

Bland flygplatser med färre än 100 000 passagerare i södra Sverige har Jönköping flygplats tappat flest passagerare. Bortfallet av SAS-trafiken på Köpenhamn-Kastrup och en minskning i Stockholmstrafiken är bidragande orsaker till minskningen. Däremot uppvisar frakten en ökning på flygplatsen sedan DHL etablerade trafik för kortfrakt. Oskarshamn flygplats uppvisar en passagerarökning med 7,4 procent under 2008, ökningen där har pågått sedan 2006 då trafiken till Stockholm återupptogs.

TABELL 7

Passagerarutvecklingen 2007–2008 på flygplatser med färre än 100 000 passagerare i södra Sverige.

	2007	2008	Förändring i procent
Jönköping	107 059	76 611	-28,4
Kristianstad	65 639	58 654	-10,6
Oskarshamn	12 421	13 338	7,4

Källa: Transportstyrelsen

Bland de större flygplatserna uppvisar Växjö den största ökningen. Etableringen av Ryanairs trafik till Düsseldorf och ett större utbud av charter har resulterat i att utrikestrafiken ökat med över 24 000 passagerare. Däremot uppvisar trafiken på Stockholm en minskning med nästan 14 000 passagerare jämfört med 2007. Under 2008 lämnade SAS linjen Växjö–Arlanda som övertogs av Skyways.

TABELL 8

Passagerarutvecklingen 2007–2008 på flygplatser med över 100 000 passagerare i södra Sverige.

	2007	2008	Förändring i procent
Halmstad	114 864	113 501	-1,2
Kalmar	174 107	177 734	2,1
Ronneby	219 852	206 932	-5,9
Växjö	169 512	179 799	6,1
Ängelholm/Helsingborg	394 930	391 777	-0,8

Källa: Transportstyrelsen

Verksamheten på flertalet av de regionala flygplatserna i södra Sverige domineras av trafik till Stockholm. Stockholmstrafiken har minskat generellt sedan 1990-talet. På vissa destinationer har Sverigeflyg tillsammans med det lokala näringslivet bildat flygreseorganisatörer för att bedriva trafik till främst Bromma. Utbudet av lokala flygreseorganisatörer är störst i södra Sverige. Smålandsflyg, Kalmarflyg, Blekingeflyg och Kullarflyg bedriver samtliga trafik till Stockholm-Bromma.

Sedan tillkomsten av Öresundsbron har flygtrafiken till Kastруп upphört från flygplatser som Växjö, Kalmar, Ronneby och Jönköping. Närheten till flygplatser som Malmö Airport, Köpenhamn-Kastrup, Landvetter och Göteborg City Airport har försvårat möjligheterna för de regionala flygplatserna att attrahera flygbolag för utrikestrafiken. Däremot har chartern under de senaste två åren uppvisat en ökning på de regionala flygplatserna i södra Sverige.

Fraktrafiken förväntas på sikt öka, med Landvetter och Malmö som fraktnav. På de regionala flygplatserna kommer sannolikt chartertrafiken att finnas kvar som ett viktigt inslag.

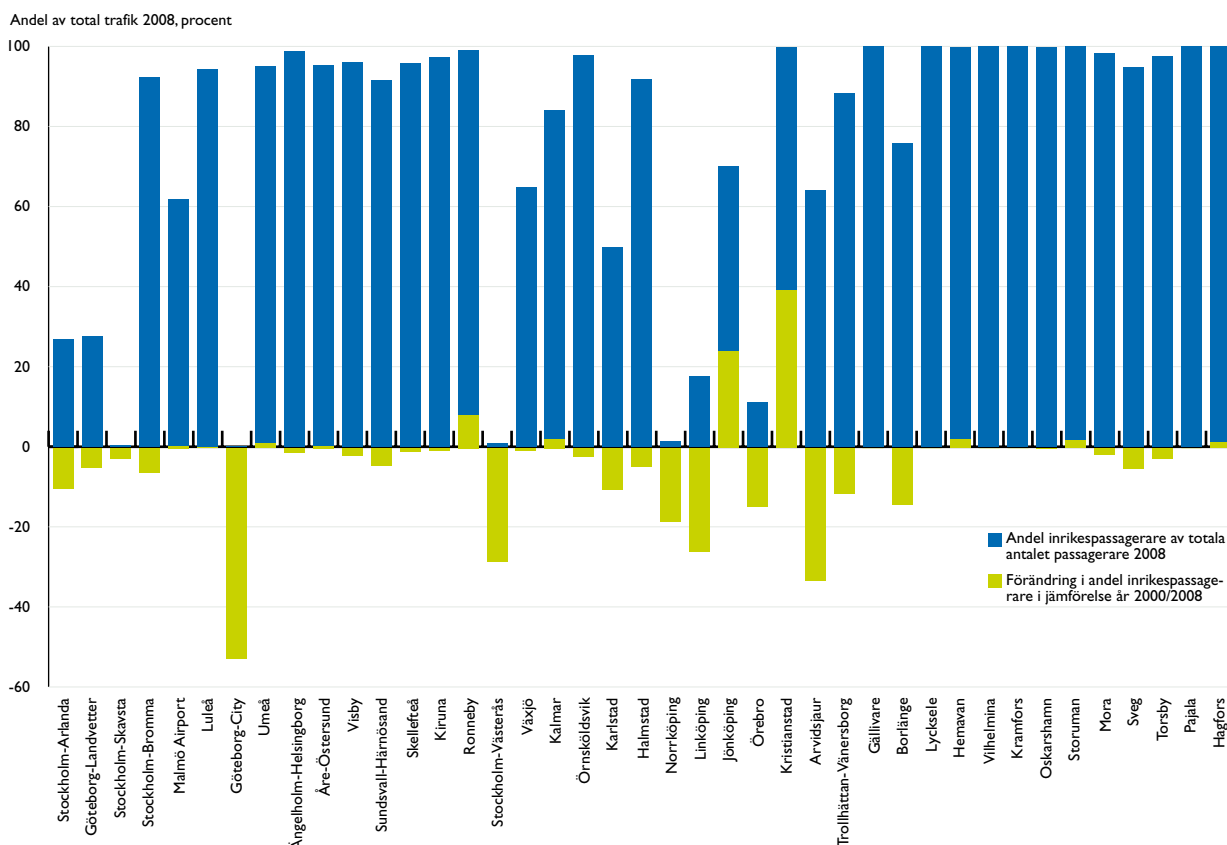


Trender – andelen inrikesresande sjunker på de svenska flygplatserna

Andelen inrikesflyg av den totala passagerarvolymen² 2008 var i genomsnitt 40 procent, men varierar starkt mellan flygplatserna. Flygplatserna i norra och södra Sverige uppvisar en hög inrikesandel. Åtta flygplatser har i princip enbart inrikes trafik och 25 har över 90 procent, se figur 2. Att genomsnittet för de 41 flygplatserna ändå blir så lågt som 54 procent beror på att inrikesandelen tenderar att avta med ökande volym och att flygplatser som Göteborg-City, Stockholm-Skavsta och Stockholm-Västerås, med stora volymer, inte har någon inrikeslinje.

En tydlig tendens är att inrikesandelen på de svenska flygplatserna minskar. Mellan 2000–2008 uppvisar endast 11 av 41 flygplatser en positiv trafikutveckling på inrikesresor. Den i särklass bästa utvecklingen har Hemavans flygplats haft, medan den svagaste finns på Norrköping och Stockholm-Västerås. Bland de större flygplatserna, över 100 000 inrikes passagerare år 2000, uppvisar Bromma den starkaste tillväxten och Karlstad den svagaste. Utöver detta har fyra flygplatser förlorat sin inrikestrafik under perioden. Dessa är Hultsfred, Hudiksvall, Skövde och Söderhamn.

FIGUR 2
Inrikes passagerarandel 2008 i jämförelse med 2000.

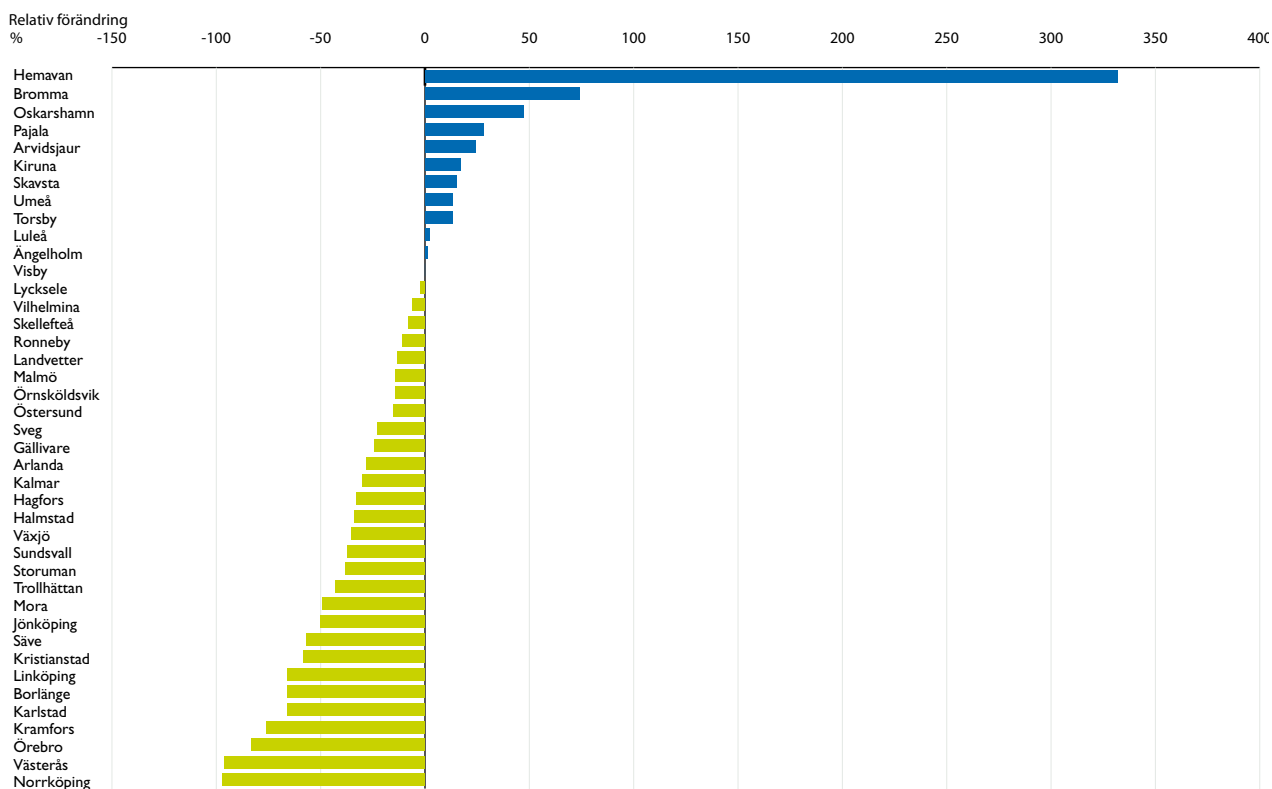


Källa: Transportstyrelsen



FIGUR 3

Passagerarutvecklingen (inrikes) per flygplats 2000–2008.



Källa: Transportstyrelsen

När det gäller utveckling av flyglinjer kan vi identifiera ett antal förändringar sedan 2000. För det första, antalet inrikeslinjer till och från Stockholm är ganska konstant. År 2000 fanns 44 linjer från Stockholms flygplatser (38 från Arlanda och 6 från Bromma) ut i landet och vice versa. 2008 fanns 42 linjer från Stockholm (31 från Arlanda och 11 från Bromma). Det har skett en omfördelning till förmån för Bromma när det gäller Stockholmstrafiken.

För det andra, antalet inrikes tvärlinjer har minskat betydligt under de senaste åtta åren, 2000 fanns det 21 tvärlinjer, 2008 14.

För det tredje, den kanske viktigaste förändringen som har skett på linjeutvecklingen under de senaste åren är ökningen på utrikes. Ökningen är framträdande på Stockholm-Skavsta och Göteborg-City samt på Stockholm-Arlanda och hänger samman med lågkostnadsbolagens utbredning i Europa. Under 2008 utvecklades den utrikes chartertrafiken positivt på mindre regionala flygplatser, som förutom klassiska destinationer i Europa, också erbjöd Thailand som destination. Även utrikes reguljärflyg från regionala flygplatser har utvecklats – Norrköping, Linköping och Växjö är flygplatser som erbjuder destinationer till Europa.



¹ Trafiken mellan Arlanda och Linköping lades ner 2008.

² Beräknat som avresande + ankommande inrikes/totalt antal avresande och ankommande.



Transportstyrelsen 601 73 Norrköping
www.transportstyrelsen.se