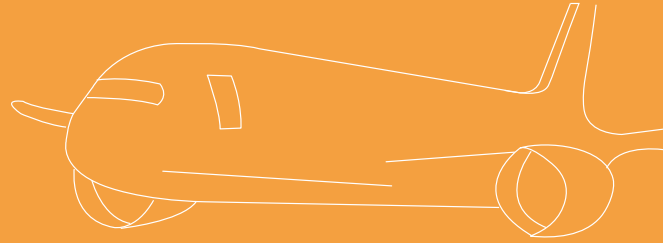


# INRIKESFLYGETS FÖRÄNDRINGAR

TRENDER OCH BEHOV





# SAMMANFATTNING

Finanskrisen som inleddes hösten 2008 har fått kraftiga återverkningar på samhället. Inom flyget, inte minst i inrikestrafiken, har man drabbats av en kraftigt minskad efterfrågan. Det finns därför stor anledning att på nytt följa upp utvecklingen inom inrikesflyget.

Mycket har hänt sedan Luftfartsverket (LFV) i november 2001 lämnade rapporten *Inrikesflygets marknadsförutsättningar – Åtgärder för att förbättra konkurrensen* till regeringen.

## Den här uppföljande rapporten syftar till att:

- beskriva inrikesflygets utveckling sedan år 2000
- beskriva inrikesflygets nuvarande verksamhetsförutsättningar
- bedöma vilka konsekvenser den reviderade transportpolitiken kan få för inrikesflyget
- bedöma vilka huvudsakliga utvecklingstrender som kommer att forma inrikesflygets utveckling på kort och på lång sikt
- föreslå eventuella åtgärder för att påverka en utveckling av inrikesflyget mot de transportpolitiska målen.

Ett omfattande lagstiftningsarbete inom EU:s luftfartsområde har tillsammans med transportpolitiska beslut på det nationella planet bidragit till att skapa **ändrade förutsättningar för inrikesflyget**. Bland annat har luftfartsskyddet stärkts, liksom passagerarnas rättigheter. Nya transportpolitiska propositioner har ställt upp delvis nya målbilder att arbeta mot. I den senaste från 2008 föreslås en förenklad målstruktur, bland annat i avsikt att underlätta beslutsprocess, styrning och uppföljning.

I en uppföljning av inrikesflygets utveckling i förhållande till de transportpolitiska målen under 2000-talet framgår att situationen har försämrats avseende delmålet *Tillgänglighet*, medan utvecklingen beträffande *Kvalité, Säkerhet och Miljö* har varit tillfredsställande. Under perioden har även en översyn av det framtida svenska flygplatssystemet gjorts. Med utgångspunkt i det arbetet fattade regeringen i slutet av 2008 beslut om att staten bör tillhandahålla ett basutbud av flygplatser, i nuläget tio, för att säkerställa god interregional och internationell tillgänglighet. Vid ett antal flygplatser kommer LFV att lämna över huvudmannskapet till lokala och regionala aktörer.

**Inrikesflygets marknadsutveckling** uppvisar ett antal tydliga trender: Antalet aktörer ökar, SAS marknadsandel minskar och passagerarna blir färre. Under perioden 2001–2008 tappade inrikestrafiken 1,2 miljoner passagerare. Enligt statistiken för de första sju månaderna 2009 håller den negativa trenden i sig. Under senare år har nya former av flygbolag etablerats på marknaden. Av dessa har flygreseorganisatorerna framgångsrikt tagit marknadsandelar, medan lågprisflygbolag tenderar att ha en kort livslängd.

De senaste decenniernas två allvarliga, globala kriser hade båda bakomliggande ekonomiska orsaker, även om Kuwaitkriget blev den utlösande faktorn vid den första och terrorattentaten i september 2001 startskottet för den andra. Gemensamt för dessa kriser är att de ledde till en långvarig nedgång i inrikestrafiken, en nedgång som man i efterhand aldrig återhämtat sig ifrån. Det finns därför anledning att tro att inrikesflygets utveckling följer samma mönster genom den nuvarande konjunkturnedgången. **Prognosen visar** en nedgång på 10 procent under både 2009 och 2010, därefter väntas en försiktig vändning uppåt men inte till samma nivå som 2008.

När **företrädare för flygbolagen ger sin syn** på inrikesflygets verksamhetsförutsättningar framkommer bland annat att SAS nedläggning av linjer skapar möjligheter för andra operatörer men att konkurrensen är tuff och lönsamheten generellt sett dålig. Långa avtal för personal och maskiner gör att det tar tid att anpassa kostnadsläget vid en konjunkturbedgång. EU:s regelverk uppges också vara kostnadsdrivande. Passagerarna har blivit mer miljömedvetna men ytterst sett är priset den avgörande faktorn. När det gäller framtidsutsikterna förutspår man en minskning i antalet flygplatser, en bibehållen konkurrenskraft på längre sträckor men en ökad konkurrens från bil och tåg över kortare avstånd, en fortsatt minskning i trafiken totalt sett och en övergång till mindre flygplanstyper.

**Det ekonomiska läget** är bekymmersamt för flygbolagen. Underprissättning från ett antal lågprisflygbolag har gjort det svårt för övriga bolag att ta ut priser som motsvarar verkliga kostnader. Under 2008 ökade också bolagens driftkostnader. Kapitalkostnaderna minskade däremot då efterfrågan på flygplan har dämpats. Ett flertal avgifter har de senaste åren lagts till flygbolagens kostnadsmassa, något som kritiserats från flygbolagens sida.

För flygplatserna präglas de ekonomiska förhållandena av påtagliga stordriftfördelar, endast en handfull av de flygplatser som har inrikestrafik går med vinst.

Marknaden för inrikesflyg har i de nordiska länderna en likartad struktur med ett dominerande flygbolag och ett fåtal aktörer totalt sett. I rapporten presenteras **en jämförelse av situationen på den svenska, norska och finska inrikesmarknaden**. Den norska gynnas av landets topografi, följaktligen är också det norska inrikesflyget betydligt större än det svenska och finska.

**Flyget och dess miljöpåverkan** har stått på agendan i flera sammanhang under de senaste åren. Kraven på ett aktivt arbete för att minska de klimatpåverkande utsläppen från flyget ökar. Idag används och diskuteras olika typer av styrmedel, och från och med 2012 omfattas flyget av EU:s handelssystem för utsläppsrätter. För närvarande står inrikesflyget för två procent av de totala utsläppen från den svenska transportsektorn, och trots att flygets miljöpåverkan inte har förändrats snabbt under senare år, har allmänheten anmärkningsvärt snabbt fått en alltmer negativ inställning till flyget ur ett miljöperspektiv, något som dock inte i motsvarande utsträckning kommer till uttryck när passagerarna erbjuds möjligheter att klimatkompensera sin resa.

Till **de utvecklingstendenser** som förväntas prägla perioden fram till 2020 hör en krympande marknad, ett mer snabbföränderligt utbud, fler flygplatshållare, hårdare miljöstyrning, ökad fokusering på flygplatsort som destination, ökad priselasticitet och minskat statligt ekonomiskt stöd till icke-statliga flygplatser.

**En genomgång av tidigare åtgärdsförslag** som LFV lämnade till regeringen i rapporten om inrikesflygets konkurrenssituation 2001 visar att myndigheten har fått gehör för många av de förslag som då lämnades och att utvecklingen fram till 2009 med några få undantag i stort sett följt LFV:s linje.

**De åtgärdsbehov som nu är aktuella** och som lyfts fram i denna rapport går i korthet ut på att:

- Konkurrensutvecklingen inom och mellan trafikslagen bör redovisas och ett fortsatt upprätthållande av sunda konkurrensvillkor inom inrikesflyget bör fortlöpande följas upp.
- Konsekvenserna av vissa kapacitetsbegränsningar på Arlanda och Bromma ska belysas.
- Konsumenterna bör förses med förbättrad och mer samstämd information om samtliga trafikslag med avseende på utbud, priser, miljöpåverkan med mera.
- Det nationella och internationella regelverket kan harmoniseras bättre och en viss regelförenkling på nationell nivå är önskvärd.
- Den gemensamma avgiften för luftfartsskyddet (GAS) bör utvärderas och incitamentet till kostnadseffektivitet förstärkas.
- Vilka konsekvenser har de ökade kraven på säkerhetskontroller, och hur de operativa säkerhetslösningarna på respektive flygplats utformats, bör studeras.
- Konsekvenserna för inrikesflyget av att staten begränsar sitt huvudmannaskap för flygplatser till 10 basflygplatser, och ändrar förutsättningarna för driftbidrag till icke statliga flygplatser, bör följas upp.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b> .....	<b>8</b>
1.1	Bakgrund .....	8
1.2	Syfte och tillvägagångssätt .....	8
<b>2</b>	<b>ÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR INOM TRANSPORTSEKTORN</b> .....	<b>10</b>
2.1	Propositionen ”Moderna transporter” .....	10
2.2	Propositionen ”Mål för framtidens resor och transporter” .....	11
2.3	Flygplatssystemet i förändring .....	12
2.3.1	Flygplatsutredningen 2007 .....	12
2.3.2	Nationellt basutbud av flygplatser .....	13
2.4	Upphandlad trafik .....	13
2.5	Förändrad luftfartslagstiftning .....	14
2.6	Uppföljning gentemot transportpolitiska mål 2000–2008 .....	15
2.6.1	Tillgänglighet och åtkomlighet .....	16
2.6.2	Kvalitetsmålet – Förseningsstatistik .....	16
2.6.3	Miljökvalitetsmålen .....	17
2.6.4	Flygsäkerhet inrikes .....	17
2.6.5	Sammanfattning – måluppfyllelse .....	17
<b>3</b>	<b>INRIKESFLYGETS MARKNADSUTVECKLING</b> .....	<b>18</b>
3.1	Utvecklingen fram till år 2000 .....	18
3.1.1	Inrikesflygets genombrott under 1980-talet .....	19
3.1.2	Nedgång och avreglering under 1990-talet .....	20
3.2	Utvecklingen under 2000-talet .....	21
3.2.1	Flygbolagsstrukturen .....	21
3.2.2	Utvecklingen inom olika grupper .....	25
3.2.3	Biljettprisernas utveckling .....	27
3.3	Resvaneundersökningen ”RES0506” .....	27
3.3.1	Färdmedelsfördelning och färdlängd .....	27
3.3.2	Färdmedelsfördelning för resor från Stockholms län .....	28
3.4	Flygplatsernas konkurrensutveckling .....	28
3.5	Linjestruktur och inrikesandel .....	30
3.5.1	Flyglinjer .....	31
3.5.2	Stockholm–Göteborg .....	31
3.5.3	Stockholm–Malmö .....	32
3.5.4	Stockholm–Luleå .....	32
3.5.5	Stockholm–Umeå .....	32
3.5.6	Stockholm–Ängelholm-Helsingborg .....	32
3.5.7	Stockholm–Östersund .....	32
3.5.8	Slutsatser .....	33
3.6	Utvecklingen inom inrikesflyget under första halvåret 2009 .....	33
3.7	Sammanfattning av inrikesflygets utvecklingstendenser .....	33

<b>4</b>	<b>PROGNOSER</b> .....	<b>35</b>
4.1	Bakgrund .....	35
4.2	Utvecklingen 2006–2009 .....	37
4.3	Sammanfattning och slutsatser .....	38
4.4	Passagerarprognos för 2013 med utblick till 2020 .....	39
4.5	Relationen mellan passagerartillväxt och flygavstånd .....	40
4.6	Landningsprognos för 2013 med utblick till 2020 .....	40
<b>5</b>	<b>FLYGBOLAGENS SYN PÅ VERKSAMHETSFÖRUTSÄTTNINGARNA</b> .....	<b>41</b>
5.1	Om inrikesflyget utveckling hittills .....	42
5.2	Om det egna bolagets situation efter finanskrisen .....	43
5.3	Om konkurrens och konkurrensförutsättningar .....	44
5.4	Om transportpolitiken .....	45
5.5	Om flyget och miljön .....	45
5.6	Om behovet av infrastruktur .....	46
5.7	Om intermodalitet .....	46
5.8	Om inrikesflygets framtid .....	46
5.9	Om förväntningarna på Transportstyrelsen .....	47
<b>6</b>	<b>INRIKESFLYGETS EKONOMI</b> .....	<b>48</b>
6.1	Flygplatser .....	48
6.1.1	LFV-flygplatser .....	48
6.1.2	Kommunala och privata flygplatser .....	51
6.2	Flygbolag .....	54
6.2.1	SAS .....	54
6.2.2	Övriga bolag med egen flygproduktion .....	56
6.2.3	Flygreseorganisatorerna .....	59
6.3	Flygoperativa kostnader .....	59
6.3.1	Bränslekostnader .....	59
6.3.2	Infrastrukturavgifter/myndighetsavgifter .....	60
6.3.3	Totalkostnader .....	62
<b>7</b>	<b>JÄMFÖRELSE MED NORGE OCH FINLAND</b> .....	<b>63</b>
7.1	Marknad och ägande .....	63
7.1.1	Norge .....	65
7.1.2	Finland .....	66
7.2	Flygplatser och trafik .....	66
7.2.1	Norge .....	66
7.2.2	Finland .....	67

<b>8</b>	<b>INRIKESFLYGET OCH MILJÖN .....</b>	<b>68</b>
8.1	Flygets miljö- och klimatpåverkan.....	68
8.2	Utsläpp av växthusgaser i Sverige.....	69
8.2.1	Utsläpp av koldioxid från inrikes transporter .....	69
8.2.2	Utsläpp av kväveoxider och svaveldioxider från inrikes transporter.....	70
8.2.3	Inrikesflygets bidrag till miljö kvalitetsmålen .....	70
8.3	Flygbuller.....	70
8.4	Utveckling inom miljöområdet .....	71
8.4.1	Hantering av flygets utsläpp av kväveoxider.....	71
8.4.2	Biobränslen .....	72
8.4.3	Kortare flygvägar.....	72
8.4.4	Klimatkompensering .....	72
8.5	Attityder till flyget och miljön .....	73
8.6	Politisk styrning.....	74
8.6.1	Handel med utsläppsrätter.....	74
8.6.2	Arlandas utsläppstak .....	75
8.6.3	Flygskatt.....	75
8.6.4	Miljöledning i statliga myndigheter.....	76
<b>9</b>	<b>UTVECKLINGSTENDENSER.....</b>	<b>77</b>
<b>10</b>	<b>UPPFÖLJNING AV 2001 ÅRS FÖRSLAG.....</b>	<b>78</b>
<b>11</b>	<b>ÅTGÄRDSBEHOV.....</b>	<b>81</b>
	<b>BILAGA 1: LUFTFARTSPOLITISK KRONOLOGI.....</b>	<b>83</b>
	<b>BILAGA 2: INRIKESLINJER ÅR 2000 OCH 2008.....</b>	<b>84</b>
2.1	Antal avgångar och utbudna flygstolar för en typvecka.....	84
2.2	Tvärnlinjer .....	85
	<b>BILAGA 3: VISTELSETIDER ÅR 2000 OCH 2008.....</b>	<b>86</b>
	<b>BILAGA 4: BAKGRUNDSDATA.....</b>	<b>87</b>
4.1	Flygplatslista Sverige.....	87
4.2	Flygplatsekonomi.....	88
4.3	Driftbidrag till icke-statliga flygplatser.....	91
4.4	Av Rikstrafiken upphandlad trafik 2009.....	92
	<b>BILAGA 5: FLYGPLATSKATEGORIER.....</b>	<b>93</b>
5.1	Flygplatskategorier, norska.....	93
5.2	Flygplatskategorier, finska .....	94

# 1 INLEDNING

Under hösten 2008 gick vi in i en ny global finanskris som har fått kraftiga återverkningar på samhället som helhet. Inom flyget har man drabbats av en kännbart minskad efterfrågan, det gäller inte minst inrikesflyget. Det finns därför stor anledning att på nytt följa upp utvecklingen inom inrikesflyget och bedöma om hittills genomförda och förväntade förändringar leder till en tillfredsställande utveckling i förhållande till de transportpolitiska målen samt åtföljande etappmål, vad som kan göras för att få en bättre måluppfyllelse om så inte är fallet.

## 1.1 BAKGRUND

Regeringen beslutade den 31 maj 2001 att ge Luftfartsverket (hädanefter LFV) i uppdrag att kartlägga marknadssituationen för inrikesflyget, redogöra för hur den påverkar målen för regionalpolitik och transportpolitik samt lämna förslag till åtgärder.

LFV, avdelning Luftfart och samhälle, lämnade den 19 november 2001 rapporten *Inrikesflygets marknadsförutsättningar – Åtgärder för att förbättra konkurrensen* till regeringen. En extern referensgrupp bestående av företrädare för Konkurrensverket, länsstyrelserna, flygföretagen, resebyråer, näringslivet och kommuner hade löpande följt arbetet.

Sedan november 2001 har mycket hänt som haft stor påverkan på svenskt inrikesflyg. Under åren 2001–2003 minskade efterfrågan på flygtransporter drastiskt med åtföljande struktur- och lönsamhetsproblem för branschens aktörer. Sedan 2004 har en viss successiv återhämtning i efterfrågan på flygtransporter skett, men struktur- och lönsamhetsproblemen har till stor del bestått. Under perioden har flera flygföretag kommit och gått, nya aktörer med större inslag av lågkostnadskoncept har förstärkt konkurrensen inom delar av inrikesflygnätet.

Staten har tagit ett större ansvar för god transportförsörjning med flyg till regioner med flyglinjer som saknar kommersiella förutsättningar genom bland annat upphandling av flygtrafik och driftstöd till icke-statliga flygplatser. Under perioden har också väsentliga revideringar av transportpolitiken gjorts. År 2005 lämnades propositionen *Moderna transporter* och 2008 propositionen *Framtidens resor och transporter*. Den

nya transportpolitiska inriktningen innebär bland annat ökat fokus på konsumentperspektivet, ökat regionalt ansvar, förbättrad intermodalitet, trafikslagsövergripande arbetssätt, ökade satsningar på kollektiva transporter (främst tåg) och en minskad miljöpåverkan från transporter.

I samhället som helhet har klimatfrågorna fått stor uppmärksamhet och flyget upplevs som ett allt större miljöproblem.

## 1.2 SYFTE OCH TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Denna uppföljning syftar till att:

- beskriva inrikesflygets utveckling sedan år 2000
- beskriva inrikesflygets nuvarande verksamhetsförutsättningar
- bedöma vilka konsekvenser den reviderade transportpolitiken kan få för inrikesflyget
- bedöma vilka huvudsakliga utvecklingstrender som kommer att forma inrikesflygets utveckling på kort (2011) och på lång (2020) sikt
- föreslå eventuella åtgärder för att påverka en utveckling av inrikesflyget mot de transportpolitiska målen

Utredningen har kartlagt inrikesflygets förändringar sedan år 2000 bland annat avseende:

- linjeutbudet
- efterfrågan på inrikes flygtransporter
- resmönster
- tillgänglighet/åtkomst
- konkurrensförutsättningar
- produktionskostnader
- konsumtionsvanor och attityder (priselasticitet, miljökompensation med mera)
- hur flygbolagen ser på sin nuvarande och framtida marknadssituation

I några fall berörs faktorerna bara översiktligt beroende på bland annat otillräckligt dataunderlag och behov av ytterligare utredning. Detta gäller förändringarna över tiden av:

- utbudet avseende stolkapacitet, turtäthet, flygplanstyper med mera
- biljettpriser
- upphandlad trafik
- kapacitetsutnyttjande av flygets infrastruktur

Alternativa transportlösningars (främst tåg och buss) utveckling under tidsperioden beskrivs översiktligt.



Inrikesflygets betydelse för samhället beskrivs översiktligt. En jämförelse mellan det svenska inrikesflygets utveckling och inrikesflygets utveckling i några av våra grannländer har gjorts.

Utredningen redogör för de förändringar i den transportpolitiska inriktningen som har större betydelse för inrikesflyget. Även relevant förändringsarbete inom EU beskrivs översiktligt.

Vidare beskrivs och analyseras viktigare utvecklingstrender i inrikesflygets utbud av och efterfrågan på transporttjänster. Möjliga konsekvenser för inrikesflyget av en alltmer kraftfull politisk miljöstyrning, såväl nationellt som internationellt, redovisas i ett längre perspektiv.

Utredningen innehåller en prognos för inrikesflygets trafikutveckling på kort och lång sikt.

Utredningens uppdragsgivare är Jacob Gramenius, chef för Transportstyrelsens Utvecklingsavdelning. Arbetsgruppen har bestått av:

Per Wickenberg (transportpolitik), projektledare  
Jean-Marie Skoglund (flygbolag, marknad, jämförande)  
Håkan Brobeck (statistik, prognos)  
Helen Axelsson (prognos)  
Zackri Forsberg (kapacitet)  
Barbro Torstensson (miljö)  
Helen Jakobsson (driftkostnader)

Till utredningen har Arne Karyd, konsult, anlåtats.

Utredningens arbete har successivt stämts av med en referensgrupp bestående av marknadsföreträdare. Rapporten är projektgruppens avrapportering till uppdragsgivaren; Transportstyrelsen.



## 2 ÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR INOM TRANSPORTSEKTORN

### Avsnittet i korthet

Det centrala transportpolitiska styrinstrumentet är transportpolitiska propositioner. Under 2000-talet har regeringen lagt fram två sådana. I båda dessa har transportpolitikens övergripande mål ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” lämnats oförändrat. I den senaste föreslås dock en förenklad målstruktur, med en inriktning som stödjer regeringens tillväxtpolitik. Se 2.1–2.2

Frågan om det svenska flygplatssystemets framtid har utretts ett flertal gånger. Det senaste SOU-betänkandet *Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet* fokuserar på driftbidraget till icke-statliga flygplatser och på vilka flygplatser staten ska ha ett fortsatt huvudmannaskap för. I slutet av 2008 fattade regeringen beslut om att staten bör tillhandahålla ett basutbud av flygplatser för att säkerställa god interregional och internationell tillgänglighet. Beslutet omfattar i nuläget tio namngivna flygplatser. För de sex LfV-flygplatser som hamnar utanför basutbudet väntar ett lokalt/regionalt övertagande (alternativt nedläggning). Se 2.3

Tio inrikeslinjer omfattas idag av allmän trafikplikt. Staten bedöms ta ett fortsatt ansvar för huvuddelen av dessa. Se 2.4

Sedan 2001 har EU bedrivit ett omfattande lagstiftningsarbete inom luftfartsområdet. Luftfartsskyddet har stärkts, liksom passagerarnas rättigheter. Det tredje luftfartspaketet från 1992 har reviderats, bland annat med skärpta krav på tillsyn och tilldelning av Operativ Licens. År 2009 utfärdade Europaparlamentet och rådet ett direktiv som reglerar avgiftssättningen på större flygplatser inom unionen. Se 2.5

I uppföljningen gentemot de transportpolitiska målen under perioden 2000–2008 visar inrikesflyget en påtaglig försämring beträffande delmålet *Tillgänglighet*, det gäller för i stort sett alla flygplatser. I förhållande till det transportpolitiska *hänsynsmålet* har utvecklingen varit tillfredsställande – till stor del beroende på minskad trafik. Statistiken för 2000–2007 visar en markant ökning av förseningar i inrikestrafiken. Situationen förbättrades något under 2008. De klimatpåverkande utsläppen har sjunkit och frekvensen för haverier med dödlig utgång är nere på 0,026 per 100 000 flygtimmar. Se 2.6

Den statliga transportpolitiken syftar ytterst till att uppnå ett antal politiska mål som transportmarknaden inte bedöms kunna uppfylla utan statlig styrning. Det centrala styrinstrumentet är transportpolitiska propositioner, i regel utformade med stöd i omfattande utredningsarbete i SOU-form. De senaste årtiondena har transportpolitiska propositioner antagits 1963, 1979, 1988, 1998, 2005 och 2008.

### 2.1 PROPOSITIONEN ”MODERNA TRANSPORTER”

År 2005 antog regeringen proposition 2005/06:160 *Moderna transporter* med förslag till revidering av 1998 års transportpolitiska beslut. Propositionen lyfter särskilt fram följande områden:

- Hållbar tillväxt och regional utveckling
- Medborgar- och kundperspektiv
- Jämställdhet
- Miljö och säkerhet

Transportpolitikens övergripande mål lämnades oförändrat: *Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt*

*effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.*

Delmålen fick smärre omformuleringar och har brutits ned i etappmål. I tillgänglighetsmålet lyftes betydelsen av goda kollektivtrafikförbindelser fram. I kvalitetsmålet betonades även värdet av trygghet och behovet av information. Miljömålet omformulerades med inriktning mot de nationella miljö kvalitetsmålen och i etappmålen betonades vikten av att begränsa koldioxidutsläppen. Målet avseende regional utveckling omformulerades med krav på att transportsystemet ska motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Under avsnittet *Persontransporter med flyg* gör regeringen bedömningen att staten bör ha ett fortsatt ansvar för en väl fungerande luftfartsmarknad genom att skapa goda förutsättningar för marknadens aktörer att utveckla effektiva transportlösningar. Däravande Luftfartsstyrelsen fick i uppdrag att utreda vilken marknadsinformation som krävdes för att effektivt kunna följa luftfartsmarknadens utveckling, samt därefter säkerställa att denna information samlades in. Vidare skulle ett regelverk för att stärka konsumenternas rättigheter utarbetas.

Regeringen menade att en översyn av det samlade svenska

flygplatssystemet borde göras i syfte att föreslå riktlinjer för prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för infrastrukturen. Man ansåg också att Sverige borde verka för att effektivisera flygtrafiktjänsten genom att bidra till genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Konsekvenserna av att möjliggöra för andra operatörer än LfV att utföra flygtrafiktjänst vid icke-statliga flygplatser borde utredas.

## 2.2 PROPOSITIONEN ”MÅL FÖR FRAMTIDENS RESOR OCH TRANSPORTER”

I regeringens proposition 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter* konstateras att resor och transporter är nödvändiga för att samhället ska fungera och den transportpolitiska målstrukturen uttrycker den politiska inriktningen och prioriteringarna för att uppnå detta. Propositionen föreslår en ändrad och förenklad transportpolitisk målstruktur med en inriktning som är en del av regeringens politik för fler jobb och växande företag. Regeringen anser att en förenklad målstruktur underlättar avvägningar i beslutsprocessen och styrningen liksom planeringen, genomförandet och uppföljningen av den statliga transportpolitiken.

Det övergripande målet för transportpolitiken, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, föreslås vara oförändrat. För att underlätta avvägningar föreslås hittillsvarande sex delmål ersättas av två jämbördiga mål, ett funktionsmål *Tillgänglighet* samt ett hänsynsmål *Säkerhet, miljö och hälsa*. Funktionsmålet respektive hänsynsmålet konkretiseras i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

I regeringens politik för att bryta utanförskapet och bidra till en hållbar tillväxt är väl fungerande resor och transporter prioriterade. Att effektivisera transportsystemet är en nödvändighet för Sveriges välbefinnande. Tillgänglighetsmålet betonar att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till utvecklingskraft i hela landet samt medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Det betyder bland annat ökad fokusering på medborgarperspektivet, liksom på stärkt internationell konkurrenskraft för näringslivet och att underlätta hållbar regionförstoring. Samtidigt är det angeläget att transportpolitiken och transportsystemet utformas så att rese- och transportbehovet kan tillgodoses på ett sätt som stimulerar till och skapar goda förutsättningar för klimatsmarta, energieffektiva och säkra lösningar.

Transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås genom att stegvis öka energieffektiviteten i transportsystemet och bryta beroendet av fossila drivmedel. År 2030 bör den svenska fordonsflottan

vara oberoende av fossila bränslen. Transportsektorn ska även bidra till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa.

För säkerhetsarbetet gäller fortsatt att transportsystemet ska anpassas till målet att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom de olika trafikslagen ska med andra ord fortlöpande minska. Exempelvis bör inom vägtransportssystemet antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. År 2007 omkom 471 personer på grund av olyckor i vägtransportssystemet, målet för 2020 blir därmed högst 235 dödade. Ambitionsnivån har sänkts påtagligt; de tidigare målen var 400 för år 2000, då utfallet blev 564, och 270 för 2007.

Målen och preciseringarna ska tillsammans med de transportpolitiska principerna vara utgångspunkt för samtliga styrmedel. I regeringens styrning av myndigheter anpassas och konkretiseras målen efter respektive myndighets uppgifter samt utvecklingen över tid. Regeringens ambition är att de transportpolitiska målen ska kunna bilda utgångspunkt för regionala och lokala målformuleringar samt uppmantra till transportpolitiskt engagemang bland olika aktörer, till exempel i kommuner, regioner och näringslivet.



## 2.3 FLYGPLATSSYSTEMET I FÖRÄNDRING

Reguljär flygtrafik får enbart bedrivas på flygplatser klassificerade som trafikflygplatser. Beteckningen härstammar från luftfartslagen (SFS 1957:297) men är olämplig då det finns 13 trafikflygplatser som saknar trafik. Utredningen *Ny luftfartslag*<sup>1</sup> föreslog namnbyte till instrumentflygplats i enlighet med den engelska benämningen *instrument aerodrome* men utredningen har ännu inte lett till någon proposition. Av de för närvarande 53 trafikflygplatserna används 41 för reguljär trafik men två av dessa, Göteborg-Säve och Stockholm-Västerås, har enbart utrikes trafik. Norrköping och Stockholm-Skavsta har under flera år inte haft inrikes trafik men har nyligen återfått sådan, i båda fallen i form av linjer till Visby. Linjen Visby–Norrköping ersätter linjen Visby–Linköping vilket medför att Linköping i princip blir utan inrikes trafik sedan linjen till Arlanda lades ner 2008.

Inrikesflygets nuvarande flygplatssystem kan sägas ha tillkommit genom att drygt 60 trafikflygplatser byggdes, med bristfällig samordning och planering, varefter marknaden har utkristalliserat de 41 som fyller en funktion i ett effektivt flyglinjenät. Trots systemets något slumpmässiga tillkomst är det inte mycket som tyder på att det kan förbättras genom nedläggning eller nybyggnad. Frågan om systemets framtid har dock utretts ett flertal gånger under mycket lång tid. Nedan redogörs för de senaste förslagen.

### 2.3.1 Flygplatsutredningen 2007

År 2007 lämnades betänkandet SOU 2007:70 *Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet*. Betänkandet fokuserade främst på ersättningsystem för icke-statliga flygplatser och på frågan om vilka flygplatser som staten skulle ha ett fortsatt huvudmannaskap för. Förslag lämnades också om LFV:s verksamhetsform. Delar av förslagen återfinns i infrastrukturpropositionen, prop. 2008/09:35 *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*. I propositionen konstateras att såväl användarfokus som klimateffektivitet talar för infrastrukturåtgärder som kan omfatta flera trafikslag och att ett trafikslagsövergripande perspektiv ska eftersträvas i infrastrukturplaneringen. Dessutom konstateras att transportsektorn svarar för cirka en tredjedel av de svenska utsläppen av växthusgaser och att en omställning behövs inför framtiden.

I den fortsatta utvecklingen av transportsystemet behövs därför en kombination av åtgärder. Det kan enligt regeringen handla om styrmedel som sätter pris på utsläppen, en klimateffektiv fordonspark samt klimateffektivt byggande och drift av infrastruktur. ”Klimatattraktiva” transportalternativ måste finnas. Transportsystemet ska utvecklas så att:

- tillväxten stöds, så att fler människor kommer i arbete i fler och växande företag i hela landet

- arbetsmarknadsregionerna för kvinnor och män vidgas
- akuta flaskhalsar i transportsystemet försvinner
- tillgängligheten inom storstadsregionerna förbättras
- infrastrukturen vårdas med ökande satsningar på underhåll
- infrastrukturen säkras för att klara klimatförändringar
- det blir säkrare att färdas på våra vägar
- hela reskedjan och transporten blir samordnad och anpassad till användarnas behov
- klimateffektiva resor och transporter underlättas vilket bidrar till att uppnå de klimatpolitiska målen
- samhällsnyttan av satsningar i infrastrukturen ökar

För luftfarten föreslår regeringen i propositionen att staten ska ha ett fortsatt huvudmannaskap för de tio flygplatserna Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma, Göteborg-Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Umeå, Visby och Åre-Östersund. Sex flygplatser som i dag förvaltas av LFV föreslås inte ingå i det nationella basutbudet utan bör övertas av regionala och lokala intressen, till exempel kommuner, landsting och näringsliv. Dessa är; Jönköping, Karlstad, Skellefteå, Sundsvall, Ängelholm-Helsingborg och Örnsköldsvik. Regeringen bedömer att regionala och lokala intressen sannolikt har bättre möjligheter än staten att utveckla flygplatsen i det regionala sammanhanget. Ett aktivare kommunalt och regionalt huvudmannaskap för en flygplats bör också stärka incitamenten för ett ökat engagemang från det lokala näringslivet. Skulle det från regionalt eller lokalt håll inte finnas något intresse för att överta en statlig flygplats föreslås LFV få mandat att besluta om nedläggning av flygplatsen.

En flygplats som övergår från statligt till kommunalt/regionalt huvudmannaskap föreslås visserligen få del av det statliga driftbidraget på samma premisser som gäller för befintliga icke-statliga flygplatser, men detta bidrag är otillräckligt redan för de flygplatser som i nuläget ingår. I propositionen föreslås dessutom att driftbidraget bör ges en mer preciserad koppling till behovet av att säkerställa den interregionala tillgängligheten, i de fall det saknas tillfredsställande kollektiva transportalternativ.

Ytterligare en komplikation är att bidraget, efter en övergångstid fram till och med 2011, huvudsakligen ska ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. (För närvarande upphandlas trafik på nio bidragsberättigade flygplatser, samt linjen mellan de statliga flygplatserna Åre-Östersund och Umeå. Åren 2008 och 2009 utbetalades driftbidrag på 104,6 respektive 102,9 mkr till totalt 19 flygplatser, av vilka Kalmar och Halmstad är tidigare LFV-flygplatser.) Det totala öronmärkta beloppet för driftbidrag kommer därmed på sikt att minska.

De medel som framöver frigörs från anslaget till driftbidrag föreslås bli överförda till de regionala planerna. Inom ramen för dessa kan anslaget användas för drift av icke-statliga regionala flygplatser inklusive de statliga flygplatser

<sup>1</sup> Ny luftfartslag, SOU 1999:42 med supplementet Ds 2007:36.

som enligt ovan antas övergå till icke-statlig regi. Det blir på detta sätt regionernas ansvar om man, inom ramen för ett trafikslagsövergripande perspektiv, vill prioritera drift av flygplatser eller andra åtgärder i de regionala trafiksystemen.

### 2.3.2 Nationellt basutbud av flygplatser

Regeringen fattade i december 2008 beslut om att staten bör tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa god interregional och internationell tillgänglighet. Åtminstone bör de tio flygplatser som föreslogs i propositionen ingå i detta utbud, det vill säga: Kiruna, Luleå, Umeå, Åre-Östersund, Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma, Visby, Göteborg-Landvetter, Ronneby och Malmö. Övriga flygplatser i Sverige blir ett regionalt transportpolitiskt ansvar och deras förutsättningar ska tas om hand i den regionala infrastrukturplaneringen.

Av de flygplatser LfV driver våren 2009 hamnar Skellefteå, Örnsköldsvik, Sundsvall-Härnösand, Karlstad, Jönköping och Ängelholm, i enlighet med propositionen, utanför det nationella basutbudet. Dessa sex flygplatser går emellertid med betydande driftsunderskott, se bilaga 4. Förslaget fick dramatiska konsekvenser för LfV:s ekonomiska resultat 2008. Anläggningstillgångarna på de sex berörda flygplatserna skrevs ner med sammanlagt 353 mkr vilket nästan halverade resultatet efter finansiella poster till 395 mkr. Avsikten var att förbereda övergången. Efter ordinarie avskrivningar återstår bara obetydliga anläggningsvärden; sammanlagt 10,3 mkr. För Jönköping finns redan en överenskommelse om kommunalt övertagande 2009-12-01.

För närvarande finns 23 flygplatser med inrikestrafik som staten inte ansvarar för. För en del av dessa flygplatser finns möjlighet att söka ett statligt stöd i form av driftbidrag. Det statliga stödet har funnits sedan 1999. År 2009 var 19 icke-statliga flygplatser stödberättigade. Fördelningssystemet tar hänsyn till dels de intäkter som flygplatsen kan få, dels en regional faktor. Systemet har även en inbyggd begränsning som gör att stödet trappas ned och slutligt upphör när antalet passagerare överstiger en viss gräns. Av det senare skälet får inte Göteborg City Airport och Stockholm-Skavsta något driftstöd.

År 2005 tog regeringen ett beslut som innebar att fyra flygplatser från och med budgetåret 2007 inte var berättigade till driftstöd: Linköping, Norrköping, Örebro och Västerås. Motivet var att stöd inte ska utgå när det finns ett tillfredsällande alternativ för transport, till exempel en tågförbindelse med restid till Stockholm under 2 timmar. Vid tidpunkten för beslutet hade dock varken Norrköping eller Västerås någon flyglinje till Stockholm; linjen från Örebro upphörde 2007 och från Linköping 2008. Under den tid linjerna fanns var den helt övervägande andelen av resenärer sådana som skulle transferera på Arlanda och dessa har föga nytta av att tågresetiden till Stockholm Central understiger två timmar.

## 2.4 UPPHANDLAD TRAFIK

I sin rapport *Flyg i glesbygd* (Rt 2006-94/41) föreslog Rikstrafiken en förändring av den allmänna trafikplikten.<sup>2</sup> Rikstrafiken tog också ställning till vilka flyglinjer som motiverade upphandling. Förslaget blev att inte längre upphandla flygtrafiken Arlanda-Torsby/Hagfors och Arlanda-Storuman. Regeringen följde inte förslaget avseende Torsby/Hagfors men tog bort trafikplikten på linjen till Storuman och beslutade om vissa förändringar på följande flyglinjer från och med oktober 2008 (se tabell 1).

Tabell 1 Flyglinjer med allmän trafikplikt från oktober 2008

Arlanda	– Arvidsjaur
	– Gällivare
	– Hagfors
	– Hemavan
	– Lycksele
	– Sveg
	– Torsby
	– Vilhelmina
Pajala	– Luleå
Östersund	– Umeå

Under våren 2008 genomförde Rikstrafiken ett anbuds-förfarande avseende tio flyglinjer enligt artikel 4.1 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 (numera 2008:1008). Vid anbudstidens utgång hade ingen anmälan om kommersiell trafik inkommit och regeringen beslutade därefter att tilldela de vinnande anbudens ensamrätt på de aktuella flyglinjerna under avtalsperioden 2008–2011.

Rikstrafiken värderade i vilken utsträckning operatörerna hade beaktat kraven i förfrågningsunderlaget. Anbudens prövades med utgångspunkt i det ekonomiskt mest fördelaktiga med hänsyn till de viktade utvärderingskriterierna stolskapacitet, restid och förberedelse/marknadsplan.<sup>3</sup> Totalt lämnade sex flygtrafikföretag, samtliga svenska, 22 anbud på de angivna deluppdragen.

<sup>2</sup> Begreppet härstammar från EU:s marknadstillträdesförordning 1992:2408, numera ersatt av förordningen om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik 2008:1008, men förpliktigar inte någon att göra något. Innebörden är enbart att om ett flygbolag vill flyga en viss linje måste det uppfylla vissa specificerade krav.

<sup>3</sup> Begärd ekonomisk ersättning = den ersättning som anbudsgivaren i genomsnitt per år begär för trafikåtagandet. Restid = tiden från avgång till tiden för ankomst enligt anbudets tidtabell. Stolskapacitet = antalet erbjudna stolar i den flygplanstyp som anbudsgivaren enligt anbudet kommer att använda för att utföra trafiken.

Tabell 2 Underlag för Rikstrafikens flygupphandlingar 2008–2011

Linje	Bolag	Flygplan	Stolar	Kr/år	Pax 2007, ca	Kr/pax 2007
Arvidsjaur–Lycksele–Arlanda	Nextjet	ATP	68	6 581 800	32 000	206
Gällivare–Arlanda	”	”	68	9 685 000	48 000	202
Hemavan–Vilhelmina–Arlanda	”	”	68	14 574 000	15 000	972
Sveg–(Mora)–Arlanda	”	Beech 1900D	19	8 462 000	4 700	1 800
Torsby–Hagfors–Arlanda	”	”	19	15 044 000	4 700	3 201
Östersund–Umeå	”	S340	34	12 976 000	8 100	1 602
Pajala–Luleå	Sc Air Ambulance	Beech 200	9	13 608 000	2 400	5 670
<b>Summa/snitt</b>				<b>80 930 800</b>	<b>114 900</b>	<b>704</b>

Sveg–Arlanda mellanlandas i Mora som inte ingår i upphandlingen. Karta över Rikstrafikens upphandlingar finns i bilaga 4.4, figur 39.

Källa: Sammanställd från Rikstrafikens redovisningar.

Den begärda ersättningen för de bästa anbuderna avseende enstaka flygsträckor skulle ha inneburit en genomsnittlig kostnad för Rikstrafiken på nära 200 miljoner kronor per år. Anbuderna på enstaka linjer, förutom Pajala–Luleå, blev dock utslagna av ett kombinationsanbud från Next Time Jet AB (Nextjet); en anbudsform som Rikstrafiken hade accepterat i anbudsinbjudan. Därmed kunde statens kostnad reduceras till cirka 80 miljoner kronor per år under avtalsperioden.

Skyways trafik på linjen Storuman–Arlanda upphörde i oktober 2008, till följd av att den inte längre upphandlades av Rikstrafiken. Den allmänna trafikplikten upphörde vid samma tidpunkt. Storumans kommun beslutade dock att via det kommunägda flygplatsbolaget upphandla i egen regi och trafiken återupptogs 2009-01-12 av det litauiska flygbolaget Avion Express. Det råder delade meningar om lagligheten i att upphandla trafik på linjer utan allmän trafikplikt och efter synpunkter från bland annat EU-kommissionen återinförde regeringen allmän trafikplikt 2009-07-02 som kommer att gälla från januari 2010 när nuvarande kontrakt går ut. Kommunen har påbörjat en ny upphandling för perioden januari 2010–oktober 2011.

Statens framtida flygupphandling 2011 planeras att löpa över en fyraårig avtalsperiod. Bedömningen är att staten även fortsättningsvis kommer att ta ansvar för huvuddelen av de flyglinjer som idag upphandlas under den allmänna trafikplikten. Sannolikt kommer dock nyttan av att med skattemedel finansiera någon av flyglinjerna ifrågasättas och särskilt gäller det linjen Pajala–Luleå, som idag kostar staten över 5 000 kronor per resa.

## 2.5 FÖRÄNDRAD LUFFARTSLAGSTIFTNING

Sedan 2001 har EU bedrivit ett omfattande lagstiftningsarbete som berör luftfartssektorn. Under senare år har flygsäkerhets- och flygtrafiktjänstområdet ägnats stor uppmärksamhet. Graden av påverkan på inrikesflyget till följd av EG-regleringar varierar från rättsakt till rättsakt. Samtidigt har den inre luftfartsmarknaden växt genom att nya stater

blivit EU-medlemmar och att gemenskapen träffat luftfartsavtal med andra länder. Detta får bland annat till följd att nya operatörer får möjlighet att konkurrera på den svenska inrikesmarknaden. I vilken utsträckning detta faktiskt kommer att ske är en annan sak.

När det gäller lagstiftningsarbetet inom EU kan man nog säga att följden inte blivit några dramatiska förändringar för inrikesflygets förutsättningar i stort. Det kan dock vara värt att göra några iakttagelser.

Terrordåden den 11 september 2001 fick omfattande konsekvenser för luftfarten genom de åtgärder som vidtogs på luftfartsskyddets område. På detta område finns ett EG-harmoniserat regelverk genom förordning 2320/2002 och följdförfattningar. I regelverket görs i princip ingen skillnad mellan utrikes- och inrikesflyg. Denna lagstiftning, och de åtgärder som blivit följden, har givetvis orsakat inrikesflyget kostnader och olägenheter. EG-kommissionen har dock tagit initiativ till att revidera reglerna i syfte att upphäva nuvarande restriktioner gällande vätskor som tas med som handbagage.

I förordning 261/2004 fastställdes gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar. Därmed har passagerarnas rättigheter stärkts, samtidigt som flygföretagen ålagts utökad skyldighet att lämna kompensation. Motsvarande regler finns inte för andra trafikslag.

Genom det så kallade tredje luftfartspaketet från 1992 skapades EG:s inre luftfartsmarknad, med i princip fritt marknadstillträde för EG-lufttrafikföretag. Detta ”paket” som i grunden består av tre förordningar har nu reviderats och ersatts av förordning 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Förändringarna är dock inte dramatiska.

Genom den nya förordningen skärps kraven något när ett flygföretag första gången ansöker om Operativ Licens (OL). Dessutom skärps kraven på medlemsstaterna något när det gäller tillsynen av operativa licenser, samtidigt som bestämmelserna om återkallande av OL har utvecklats och gjorts tydligare.

När det gäller allmän trafikplikt (upphandlade flyglinjer) har lättnader införts i administrationen, samtidigt som kommissionens roll stärks när det gäller att förhindra felaktig användning av allmän trafikplikt. En viktig förändring är att det införts en regel om hur man ska förfara vid avbrott i trafiken, något som nuvarande lagstiftning saknar. Koncessionstiden för allmän trafikplikt förlängs från tre till fyra eller fem år. Som bekant gäller allmän trafikplikt på ett antal svenska inrikeslinjer.

Sammantaget kan sägas att slutresultatet blev tillfredställande för svensk del. I arbetet var det en svensk målsättning att förenkla och tydliggöra reglerna, samtidigt som onödiga bördor inte skulle läggas på flygföretag och myndigheter. För Sveriges del var det särskilt viktigt att reglerna om allmän trafikplikt blev praktiska att tillämpa – och att de bidrar till effektiva och ekonomiskt gynnsamma trafiklösningar. På denna punkt blev slutresultatet bättre än kommissionens ursprungliga förslag.

Rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet regleras i förordning 1107/2006. Förordningen förändrar dock inte förutsättningarna för svensk inrikestrafik.

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 läsningen.

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 ska vara transparenta. Direktivet föreskriver vidare samråd mellan flygplatsen och flygplatsanvändarna och innehåller

regler om vilken information som användarna minst har rätt till. Enligt direktivet ska medlemsstaten inrätta en oberoende tillsynsmyndighet med uppgift att övervaka tillämpningen av direktivet samt pröva tvister om avgiftssättningen. En flygplatsanvändare ska således kunna överklaga flygplatsers beslut om avgiftssättning. Direktivet förutsätter också att flygplatserna ska kunna ge differentierad service och att avtal om kvalitetsnormer ska kunna slutas.

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 förutsätter att flygplatserna även i fortsättningen – i enlighet med nationella regler – kan bestämma sina avgifter. Vissa avgifter som följer av andra EG-bestämmelser är uttryckligen undantagna från direktivets tillämpning, det gäller till exempel avgifter för flygtrafiktjänster en route och terminaltjänster. Direktivet ska vara införlivat i nationell rätt senast den 15 mars 2011.

En omfattande och globalt sett kontroversiell reglering är luftfartens införlivande i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen. Detta ämne behandlas i avsnitt 8.6.1.

## 2.6 UPPFÖLJNING GENTEMOT TRANSPORTPOLITISKA MÅL 2000–2008

En av Transportstyrelsens huvuduppgifter är att verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. I styrelsens regleringsbrev återfinns kvantifierade mål som flyget ska uppnå. Åtterrapporering sker bland annat årligen i myndighetens



årsredovisning. Hur har då inrikesflyget, som del av det civila flyget, utvecklats under perioden 2000 till 2008 i förhållande till de uppställda transportpolitiska delmålen? Nedan redovisas den viktigaste utvecklingen.

### 2.6.1 Tillgänglighet och åtkomlighet

Med utgångspunkt i tidtabellsuppgifter för en utvald dag har man för valda flygplatser beräknat hur lång tid det är möjligt att vistas på destinationsorten vid ett dagsbesök. Till exempel kan en person som reser med första avgången från Jönköping i avsikt att besöka Örnsköldsvik och återvänder med sista avgången hem totalt vistas åtta timmar i Örnsköldsvik. I andra riktningen kan man spendera 10 timmar i Jönköping. Det förra benämns Jönköpings *åtkomlighet* till Örnsköldsvik och det senare Jönköpings *tillgänglighet* från Örnsköldsvik.

Vistelsetiden har beräknats från att flygplanet landat på ankomstflygplatsen till att sista flygplanet avgår. Kriteriet är att man ska vara tillbaka på hemmaflygplatsen senast 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 flygplatser med linjetrafik har sådana vistelsetider beräknats. Genomsnittet av dessa vistelsetider utgör således måttet på respektive flygplatsregions tillgänglighet och åtkomlighet.

Både tillgänglighet och åtkomlighet har försämrats dramatiskt de senaste åtta åren. Medianvärdet har i båda fallen minskat med närmare 50 procent, för åtkomligheten från cirka 7 till 3,5 timmar och för tillgängligheten från cirka 6,3 till 3,5 timmar, se bilaga 3, tabell 25.

Utöver de flygplatser där trafiken upphört har flygplatserna i Norrköping, Linköping, Örebro och Västerås fått en kraftigt försämrad tillgänglighet och åtkomlighet med

minskningar i storleksordningen 80–90 procent sedan år 2000. I princip har alla flygplatser fått försämringar. Undantagen är Arvidsjaur och Pajala som vid undersökningstillfället kunde nås från 22 respektive fem andra flygplatser under 2008 medan de inte alls kunde nås över dagen år 2000.

I bilaga 4 finns en mer detaljerad sammanfattning av förändringarna för samtliga flygplatser.

### 2.6.2 Kvalitetsmålet – Förseningsstatistik

Förseningar är ett problem i all kollektivtrafik, men i varierande grad. År 2008 anlände 91,7 procent av alla tåg i rätt tid eller högst fem minuter försenade. Motsvarande statistik för flyget är inte helt jämförbar då uppgifter enbart finns för Arlanda. Då emellertid nästan all inrikestrafik passerar Arlanda ger mätningarna där en god uppfattning om läget. För utrikestrafiken är Arlandas andel mindre. Förseningsstatistiken har sammanställts för åren 2000, 2007 och 2008. Det bör noteras att försenade avgångar i mycket högre grad än försenade ankomster kan antas bero på förhållanden på Arlanda. Ett flygplan som ankommer sent är i nästan alla fall försenat från sin avgångsflygplats (vilket i och för sig kan leda till försenad avgång från Arlanda). Inrikes är bilden enligt tabell 3.

År 2000 var 88,3 procent av avgångarna och 90,4 procent av ankomsterna i tid eller högst 15 minuter försenade. År 2007 var endast 79,4 respektive 80,9 procent i tid, och alla förseningskategorierna hade ökat markant. Situationen förbättrades något 2008. Med tanke på att antalet inrikespassagerare minskade kraftigt under perioden, totalantalet i princip var oförändrat och rullbanekapaciteten ökades med i runda tal 30 procent genom öppnandet av tredje banan 2003 är utvecklingen anmärkningsvärd. Situationen är inte bättre i utrikestrafiken (se tabell 4.)

År 2000 var 77,1 procent av avgångarna och 73,6 procent

Tabell 3 Förseningsstatistik Stockholm-Arlanda inrikes

Försening i minuter	Inrikes 2008		Inrikes 2007		Inrikes 2000	
	Avresande	Ankommande	Avresande	Ankommande	Avresande	Ankommande
I tid, <15	82,8 %	85,4 %	79,4 %	80,9 %	88,3 %	90,4 %
Sen 16–30	9,5 %	9,0 %	11,6 %	11,1 %	7,0 %	5,5 %
Sen 31–60	4,8 %	3,7 %	6,3 %	6,0 %	3,4 %	2,7 %
Sen >60	2,8 %	2,0 %	2,7 %	2,1 %	1,3 %	1,4 %
Antal inrikes	2 416 172	2 435 616	2 535 814	2 545 909	3 371 833	3 380 072
<b>Totalt</b>	<b>9 056 208</b>	<b>9 041 696</b>	<b>9 036 207</b>	<b>8 968 311</b>	<b>9 066 583</b>	<b>9 189 319</b>

Källa: LFV



Tabell 4 Förseningsstatistik Stockholm-Arlanda utrikes

Försening i minuter	Utrikes 2008		Utrikes 2007		Utrikes 2000	
	Avresande	Ankommande	Avresande	Ankommande	Avresande	Ankommande
I tid, <15	74,2 %	71,7 %	70,9 %	69,3 %	77,1 %	73,6 %
Sen 16–30	13,6 %	12,6 %	15,8 %	14,4 %	12,9 %	12,0 %
Sen 31–60	7,3 %	9,1 %	8,5 %	10,1 %	5,9 %	8,7 %
Sen >60	4,8 %	6,6 %	4,8 %	6,1 %	4,2 %	5,7 %
Antal utrikes	6 640 036	6 606 080	6 500 393	6 422 402	5 694 750	5 809 247
<b>Totalt</b>	<b>9 056 208</b>	<b>9 041 696</b>	<b>9 036 207</b>	<b>8 968 311</b>	<b>9 066 583</b>	<b>9 189 319</b>

Källa: LfV

av ankomsterna inom rätt tid plus 15 minuter. År 2007 hade detta sjunkit till 70,9 respektive 69,3 procent, men även här skedde en förbättring 2008.

### 2.6.3 Miljö kvalitetsmålen

Se avsnitt 8.2.3

### 2.6.4 Flygsäkerhet inrikes

Inrikesflyget har sedan 1950-talet haft tre haverier med dödlig utgång, Ängelholm 1964, Kälvesta 1977 och Oskarshamn 1989.<sup>4</sup> Den totala haverifrekvensens tioårsmedelvärde för perioden 1998–2007 är cirka 0,29 haverier per 100 000 flygtimmar inom den tunga luftfarten, det vill säga linjefart och charter. Frekvensen för haverier med dödlig utgång är cirka 0,026 per 100 000 flygtimmar.

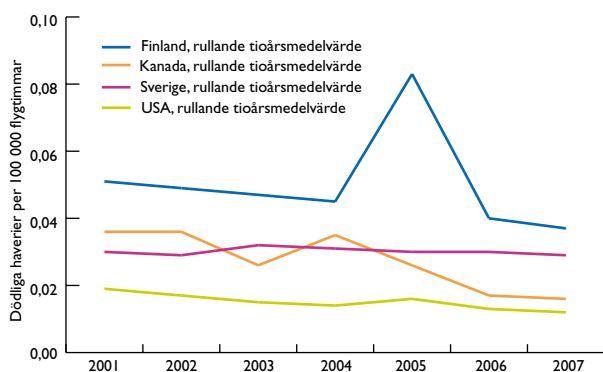
Figur 2 presenterar antalet haverier under perioden 2000–2008 för luftfart i förvärvssyfte.

### 2.6.5 Sammanfattning – måluppfyllelse

I förhållande till det transportpolitiska hänsynsmålet har inrikesflyget under tidsperioden 2000–2008 haft en tillfredsställande, eller mycket tillfredsställande, utveckling. Utvecklingen har till stor del berott på minskad verksamhetsvolym under perioden.

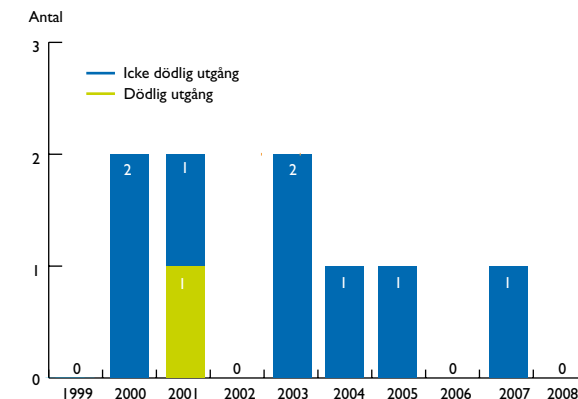
Beträffande delmålet Tillgänglighet/regional utveckling uppvisar inrikesflyget en påtaglig försämring. Försämringen är tydligast på transportrelationer där alternativa transportsätt under perioden fått förbättrade förutsättningar i form av utbyggd infrastruktur.

Figur 1 Haveristatistik



Källor: Transport Canada / Civil Aviation, US Department of transportation, Federal Aviation Administration, Transportstyrelsen.

Figur 2 Haveristatistik för luftfart i förvärvssyfte



Källa: Transportstyrelsen

<sup>4</sup> ICAO har i Annex 13 till Chicagokonventionen definierat vad ett haveri är. För att en händelse ska klassas som ett haveri krävs antingen: a) att en eller flera personer omkommit eller skadats allvarligt till följd av händelsen, eller b) att luftfartyget erhållit omfattande strukturella skador eller skador som påverkar luftfartygets flygegenskaper väsentligt.

# 3 INRIKESFLYGETS MARKNADSUTVECKLING

## Avsnittet i korthet

Efter decennier av måttlig tillväxt kom det stora genombrottet för inrikesflyget på 1980-talet då Linjeflyg med en ny marknadsstrategi satsade på att bredda passagerarunderlaget. År 1990 nåddes toppen med 8,7 miljoner resenärer. Därefter bröts den positiva trenden av konjunkturnedgång, införandet av moms på persontransporter, förbättrade alternativa transportmöjligheter med mera. Avregleringen av det svenska inrikesflyget 1992 spräckte den nästan totala marknadsdominans som SAS/Linjeflyg hade. SAS har därefter åter stärkt sin ställning, konstellationen SAS/Skyways har idag 2/3 av inrikesmarknaden. Se 3.1

Före avregleringen fanns två kategorier av aktörer på den svenska flygmarknaden: dominerande nätverksflygbolag och mindre, regionala flygbolag. Idag har nya typer av flygbolag diversifierat marknaden, och antalet aktörer ökar trots att inrikesflyget har minskat. En tydlig tendens i utvecklingen är att flygreseorganisatörer tar marknadsandelar på de sträckor där man bedriver verksamhet. Men den största ökningen under perioden 2001–2008 står lågprisbolagen för, de tenderar dock att inte bli långvariga på marknaden. SAS marknadsandel har under denna period minskat från 72 till 47 procent.

Biljettpriserna inrikes har under 2000-talet sjunkit med 7,3 procent i reala termer. Se 3.2

Resvaneundersökningen "RES0506" visar att flyget står för 15 procent av alla inrikes resor över 30 mil. Sett till transportarbetet, räknat i personkilometer, blir andelen 20 procent. I trafiken mellan Stockholms län och norra Sverige dominerar flyget stort. Se 3.3

Under perioden 2001–2008 minskade antalet passagerare i inrikestrafiken med 1,2 miljoner. Endast 11 av 41 flygplatser har haft en positiv trafikutveckling. SAS är det största flygbolaget mätt i passagerarantal, medan Skyways har flest destinationer. En genomgång av de mest trafikerade sträckorna visar att både lågprisflygbolag och flygreseorganisationer där har tagit passagerare från i första hand SAS och att ett bolag som Malmö Aviation, med en mer differentierad produkt och annan prissättning, är mer motståndskraftigt mot denna konkurrens. Se 3.4–3.5

De första sju månaderna 2009 minskade antalet passagerare i inrikestrafiken med 630 000 jämfört med samma period 2008. Bara sju flygplatser visar en positiv utveckling, däribland Stockholm-Bromma. Arlanda har däremot tappat 25 procent av inrikespassagerarna. Se 3.6

I detta avsnitt behandlas inrikesflygets utveckling med tyngdpunkten på 2000-talet, men med tillbakablick på tidigare skeenden när det behövs för att förstå 2000-talets utveckling i ett större sammanhang.

Inrikesflyget har det senaste halvsekle haft en inledande 30-årig expansionsfas till 1990 och en efterföljande, snart 20-årig stagnationsfas, se figur 3. Antalet avresande passagerare och transportarbetet (personkilometer, pkm) nådde sin topp 1990 med 8,7 miljoner respektive 3,9 miljarder. Reslängden per passagerare, eller snarare per flygning (en flygresa kan bestå av flera flygningar) har trendmässigt ökat långsamt, från cirka 380 km 1962 till cirka 475 km 2008. Nedgången efter 1990 har därför blivit mindre i transportarbete än i antal passagerare.

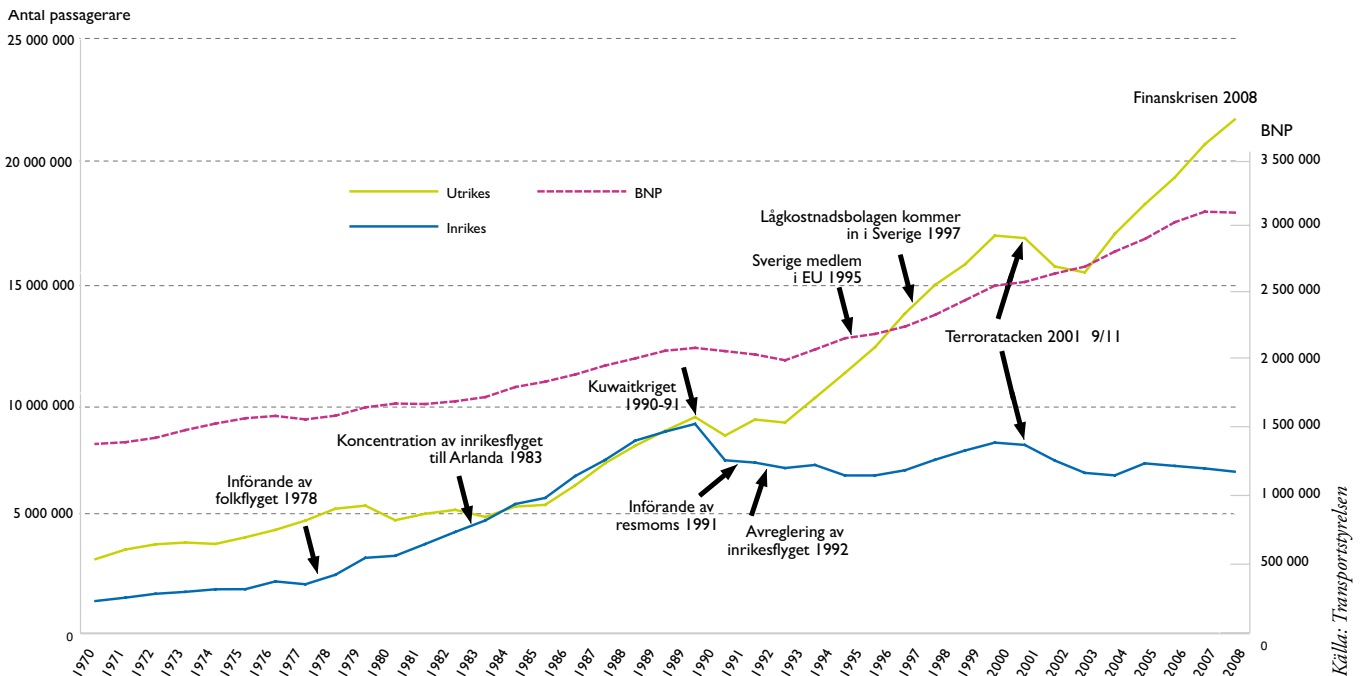
Utvecklingen efter 1990 har gäckat alla prognoser. Flygplatsutredningen 1990 (se nedan) redovisade tre prognoser för år 2000 i intervallet 12,5–19 miljoner passagerare motsvarande 55–137 procents ökning från basåret 1988 då antalet var

8,02 miljoner. Utfallet blev i stället en minskning med 1 procent till 7,94 miljoner. Å andra sidan förutspådde utredningen att antalet utrikes passagerare skulle ligga i intervallet 9,5–12,5 miljoner medan utfallet blev 16,4. Det sammanlagda utfallet, 24,3 miljoner, ligger därför inom det sammanlagda prognosintervallet 22–31,5 miljoner men med helt annan fördelning än vad man då trodde.

## 3.1 UTVECKLINGEN FRAM TILL ÅR 2000

Det svenska civilflyget växte fram i början av seklet med bas i tidnings- och postflyget, en verksamhet som utgjorde ryggraden för trafikflyget världen över. På 1930-talet inledde ABA inrikestrafiken i liten skala på sträckorna Stockholm–Visby, Göteborg–Malmö och Stockholm–Malmö. När sedan Bromma flygplats etablerades fick ABA möjlighet att utveckla det svenska inrikesflyget. Under andra världskriget låg inrikesflyget nere.

Figur 3 Total passagerar- och BNP-utveckling 1970–2008



Källa: Transportstyrelsen

### 3.1.1 Inrikesflygets genombrott under 1980-talet

Det stora genombrottet för svenskt inrikesflyg kom under 1980-talet, då Linjeflyg under ledning av Jan Carlzon<sup>1</sup> påbörjade en marknadsorienterad strategi för flygbolaget. Med budskapet "Hela Sverige till halva priset" satsade Linjeflyg stort på att tillföra inrikesflyget nya kategorier av resenärer som pensionärer, barnfamiljer och ungdomar – grupper som tidigare utgjort en mycket liten andel av inrikesflygets volym. År 1978 introducerade Linjeflyg en prispolitik med förmånliga priser och rabatter för att locka dessa nya resenärer, bland annat infördes den så kallade "100-lappen". Införandet av 100-lappen var ett strategiskt drag för att få ungdomar att betrakta flyget som ett naturligt transportmedel. Vid sidan av prispolitiken genomförde Linjeflyg också en omfattande trafikomläggning med ökad turtäthet.

Linjeflygs nya giv resulterade i en markant passagerarökning för inrikesflyget. Under första året ökade man med 44 procent; bara satsningen på ungdomar hade gett flygbolaget cirka 125 000 nya resenärer.<sup>2</sup> Det nya inrikesflyget kom under 1980-talet att förvandlas från "portföljflyg" till "folkflyg". Under senare delen av decenniet hade inrikesflyget en årlig tillväxt på 8,7 procent.

Förutom en ny prisstrategi och medveten marknadsföring riktad till den breda allmänheten var centraliseringen av inrikesflyget (när Linjeflyg flyttades från Bromma till Arlanda) hösten 1983 en viktig förklaring till den lavinartade utvecklingen under 1980-talet. Koncentrationen av inrikesflyget till Arlanda blev tillsammans med Linjeflygs nya strategi den viktigaste faktorn bakom den senare utvecklingen. Med

Arlanda som trafiknav kom inrikesflyget att utvecklas till ett välfungerande nav-eker-system, där all trafik matas in till en knutpunkt. För främst SAS och Linjeflyg innebar koncentrationen gynnsamma förutsättningar för samordnings- och effektivitetsvinster avseende både personal och flygplansflotta. Tillsammans med de regionala flygbolagen genomfördes en omfattande koordinering av bland annat marknadsföring, prispolitik, tidtabell och markservice, detta för att underlätta såväl inrikes- som utrikesresandet. En viktig förändring i och med koncentrationen till Arlanda var att tvärförbindelserna mellan regioner i Sverige under 1980-talet minskade drastiskt.

Figur 3 visar att samtidigt som inrikesflyget nådde sin topp 1990 med 8,7 miljoner passagerare passerades det återigen av utrikesflyget. Sedan dess har utrikesflyget mer än fördubblat sin passagerarvolym medan inrikesflyget stagnerat. Det kan också konstateras att fram till 1990 växte inrikesflyget något snabbare än BNP, men efter 1990 tycks BNP inte ha haft någon effekt alls.

Det går inte att kringgå den ekonomiska tillväxt som präglade hela 1980-talet när man studerar inrikesflygets utveckling under den perioden. Efter 1970-talets konjunkturkras började den svenska industrin och ekonomin att stabiliseras, dels genom devalveringen av den svenska kronan 1982, dels genom en generell internationell konjunkturuppgång. Det svenska samhället kom således under 1980-talet att kännetecknas av en hög ekonomisk tillväxt, ökade inkomster, ökad köpkraft för hushållen, minskad arbetslöshet till en bottennivå som aldrig skådats tidigare och slutligen stora vinster för den svenska industrin.

<sup>1</sup> Tillträdde som vd för Linjeflyg 1978.

<sup>2</sup> Carlzon Jan, "Riv Pyramiderna!" Bonniers Stockholm 1985, sid 37–41.

Flygets expansion under 1980-talet var i mångt och mycket avhängigt den ekonomiska kontext som presenteras ovan. Inrikesflygets roll i transportväsendet blev under det här decenniet mer utpräglad. För perioden 1965–1990 uppvisar inrikesflyget en tillväxt på i genomsnitt 10,3 procent per år, från 789 000 passagerare till 8 719 000.<sup>3</sup>

De variabler som förklarar flygets ökning under 1980-talet är främst ökade inkomster och ökad benägenhet att flyga i tjänsten. Tjänsteresandet uppvisade en påfallande ökning. Bland de viktigaste orsakerna kan nämnas utlokaliseringen av statlig verksamhet från Stockholm till regionala centra som till exempel Umeå, Sundsvall-Härnösand, Borlänge-Falun, Karlstad, Örebro, Linköping, Norrköping, Jönköping, Växjö med flera.

### 3.1.2 Nedgång och avreglering under 1990-talet

År 1990 nådde inrikesflyget sin hittills högsta passagerarvolym med 8,7 miljoner. Under de påföljande åren uppvisar inrikesflyget för första gången en passagerarminskning. Mellan 1990 och 1991 var minskningen 17 procent, motsvarande drygt 1,5 miljoner passagerare. Från 1991 och fram till 1996 minskar inrikesflyget varje år utom 1994. År 1996 hade man förlorat var fjärde passagerare jämfört med 1990. Vid sidan av den ekonomiska nedgången införde riksdagen en resemoms på 12 procent, senare modifierad till 6 procent, vilket förstärkte den redan pågående minskningen.

Under 1996 bryts den negativa trenden och passagerarantalet förblir oförändrat jämfört med 1995. Under de två följande åren ökar passagerartillströmningen rejält med 24 procent totalt. Den positiva trenden håller i sig fram till år 2000 då nivån nådde 7 943 000, men 2001 sker en minskning med 1,3 procent som sedan fortsätter till nivån 6 852 000 år 2004 varefter antalet har stabiliserats kring denna nivå.

En av de viktigaste institutionella förändringarna var avregleringen av inrikesflyget vid halvårsskiftet 1992. Fram till dess kännetecknades flygmarknaden av en stark särställning för SAS/Linje-flyg med över 95 procent av marknaden på inrikesresor.

Genom Europa svepte under början av 1990-talet en trend av liberalisering, i synnerhet inom den civila luftfarten. Liberaliseringen hade redan inletts i början av 1980-talet i England och påskyndades i övriga Europa under 1990-talet dels genom intensifiering av Europasamarbetet, dels genom att den civila luftfarten införlivades med Romfördragets intentioner. Flygmarknaden kom sålunda att likställas med andra sektorer.<sup>4</sup>

På nationell svensk nivå kom tillkomsten av Transwede Airways AB att skynda på liberaliseringen av inrikesflyget. Transwede ansökte i början av 1989 om rätten att bedriva inrikestrafik på flera destinationer och utmanade därmed

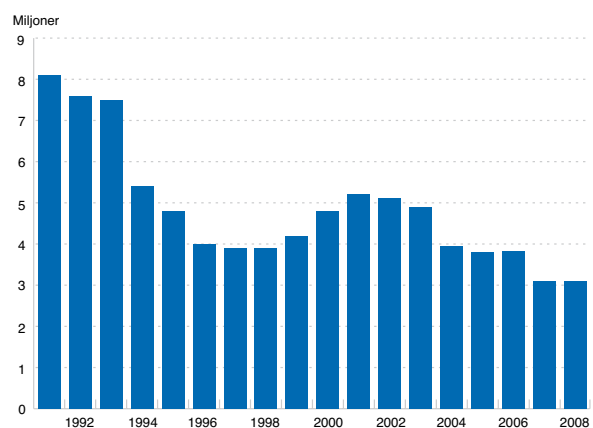
det reglerade systemet. Liknande ansökningar kom in från Malmö Aviation och Nordic East Airways samt mindre regionala flygföretag.

Avregleringen av det svenska inrikesflyget skedde i två steg. I propositionen 1990/91:87 föreslog regeringen en partiell avreglering, där konkurrens tillsvidare skulle tillåtas mellan SAS och Linje-flyg. Därmed gick regeringen emot konkurrenskommittén (SOU 1990:58) som föreslog att endast linjer med en årlig volym på 300 000 passagerare skulle utsättas för konkurrens. Regeringens motiv var kapacitetsbristen på Arlanda som man ansåg skulle försvåra en total avreglering.

Förutsättningarna för regeringens linje kom snart att förändras drastiskt. För det första uppvisade inrikesflyget en minskning med 17 procent mellan 1990 och 1991, vilket innebar att kapacitetsbristen på Arlanda inte längre var ett hinder. För det andra förvärvade SAS Linje-flyg 1992 och fick därmed en nästan total marknadsdominans. Samgåendet mellan SAS och Linje-flyg påskyndade processen mot avreglering. Regeringen beslutade att avreglera inrikesflyget från och med den 1 juli 1992, vilket innebar följande förändringar på den svenska flygmarknaden:

- Ensamrätten och företrädesrätten för SAS/Linje-flyg upphörde.
- Flygmarknaden blev fri för alla svenska flygbolag som uppfyller säkerhetskraven.
- Regleringar av priser och trafikprogram (tidtabeller) av skaffades.
- Regeringen kan bevilja avsteg från fri konkurrens av regionalpolitiska skäl.<sup>5</sup>

Figur 4 Inrikes passagerare hos SAS 1990–2008



Källa: Travelutions AB och Transportstyrelsen. År 1990–1992 inklusive Linje-flyg som 1992 uppgick i SAS.

<sup>3</sup> SOS Luftfart 2005.

<sup>4</sup> Art 61.1 Romfördraget föreskriver att fri rörlighet för tjänster på transportområdet ska regleras av bestämmelserna i avdelningen om transporter (art. 74–80). I art. 74 anges att medlemsstaterna ska uppnå fördragets mål inom ramen för en gemensam transportpolitik.

<sup>5</sup> Proposition 1991/91:100 Bil 7 sid 104.

Sammanfattningsvis kom inrikesflyget i Sverige att införlivas med de befintliga författningarna för konkurrens inom EU. Den särställning som vissa nationella flygbolag hade haft sedan början av 1940-talet försvann inte bara i Sverige.

SAS marknadsdominans har förstärkts efter den inledande minskning som följde avregleringen, dels genom uppköpet av Linjeflyg 1992, dels genom samarbetsavtalet med Skyways 1995. Tillsammans har SAS/Skyways idag cirka 2/3 av inrikesmarknaden.

Andra förhållanden med påtagliga effekter är 1991 års införande av moms på persontransporter, omständliga säkerhetsrutiner, förbättrade alternativa transportmöjligheter i form av motorvägar, tåganslutning av Arlanda 1999–2000 och gradvis införande av X 2000 trafik från 1990. Avsaknaden av fler aktörer, och då i synnerhet lågprisbolag, har också bidragit till att inrikesflyget stagnerat. Slutligen har ett ökat miljömedvetande haft betydelse i sammanhanget.

### 3.2 UTVECKLINGEN UNDER 2000-TALET

Trots att antalet passagerare har minskat sedan 1990 har antalet flygbolag inte minskat nämnvärt. Istället har ett antal flygbolag hunnit med att både komma in på och lämna marknaden. Idag ser vi en annan typ av flygbolagskonstruktioner i form av flygseorganisationer, men även i form av företag som inte bedriver egen trafik utan mer fungerar som leverantör av kapacitet. Den svenska flygmarknaden ter sig helt annorlunda idag än för 10–15 år sedan.

#### 3.2.1 Flygbolagsstrukturen

Före avregleringen 1992 bestod flygmarknaden av ett antal aktörer som kunde indelas i två kategorier. Första kategorin bestod av SAS och Linjeflyg samt Swedair. Dessa hade före avregleringen en näst intill dominerande ställning. Den andra kategorin utgjordes av regionala flygbolag som bedrev inrikes trafik på de destinationer som SAS/Linjeflyg och Swedair inte ville trafikera. Deras verksamhet var avhängig en samordning med SAS/Linjeflygs nät.

När Transwede tillsammans med Malmö Aviation och Nordic European (NEA) ansökte om att med tung jettrafik bedriva inrikesflyg blev detta startskottet för en avreglering av inrikesflyget. Av de tre bolagen finns idag endast Malmö Aviation kvar på marknaden (dock upphörde det ursprungliga Malmö Aviation kort efter avregleringen och verksamheten organiserades i ett nytt bolag). Transwede blev uppköpt av det norska flygbolaget Braathens som i sin tur drog sig ur den svenska marknaden och NEA gick i konkurs 1998. Idag kännetecknas den svenska flygbolagsstrukturen för inrikesflyget av en pluralism med olika typer av flygbolag. I tabell 5 indelas flygbolagen i ett antal kategorier.

SAS erbjuder både ett nationellt och internationellt linjenät med inrikestrafik på 13 destinationer. Före avregleringen utgjordes SAS inrikesverksamhet av endast fem destinationer men när SAS införlivade Linjeflyg i verksamheten 1992 ökade antalet inrikeslinjer. Under 1993 genomförde SAS ett åtgärdsprogram som resulterade i att inrikesverksamheten minskade med 14 procent och produktionen sjönk med 20 procent jämfört med föregående år. Flera linjer lades ner mellan åren 1993 och 1995.

Från 1992 till 2001 har privatresandet för SAS inrikes minskat kraftigt medan affärsresandet ökat. Minskningen hänger i hög grad samman med införandet av moms på inrikes resor 1991, vilket visade sig slå hårt mot privatsegmentet. Efter 2001 har också affärsresandet minskat och därmed brutit den positiva trenden med ökad avkastning för SAS inrikes. Att SAS affärsresande minskar hänger samman med den hårdnande konkurrensen från andra flygbolag, biltrafik och tåg.

*Den andra gruppen* i tabell 5 är flygbolag som inriktar sin verksamhet på den nationella arenan och vid vissa tillfällen på enstaka länder i närheten av sin hemmamarknad. Skyways, det bolag som flyger till flest inrikesdestinationer, tillhör denna kategori. Bolaget bildades 1992 då Salair och Avia slogs samman. År 1992 upprättades ett generellt interlineavtal där all trafik mellan flygbolag skulle koordineras. Under 1998 förvärvade SAS 25 procent av bolaget som fortfarande har Salenia som huvudägare.

Skyways inriktning har varit och är alltjämt att flyga på regionala flygplatser. Verksamheten är inriktad på affärssegmentet, men man har i likhet med andra flygbolag öppnat för nya produkter för att attrahera privatmarknaden. I samband med 1990-talets flygkris förvärvades flertalet regionala flygbolag – Airborne of Sweden, Flying Enterprise, Highland Air och Air Express. I mångt och mycket fungerar Skyways som ett matarflygbolag åt SAS och har därmed en roll som i stor utsträckning liknar den Linjeflyg hade fram till 1992. Till sist har Skyways position som det dominerade regionala flygbolaget under senare delen av 1990-talet och framåt varit avhängigt SAS beslut att lägga ner först Swedair och sedan SAS Commuter. Först då öppnades en marknad som Skyways kunde fylla. Bolaget samarbetar dock även med andra bolag än SAS.

*Den tredje gruppen* består av flygbolag inriktade mot ett geografiskt område eller en viss nisch. Både Malmö Aviation och City Airline passar in i denna kategorisering, då flygbolagen bedriver sin huvudsakliga trafik från Bromma respektive Landvetter. Malmö Aviation har sedan starten varit verksamt på Bromma och genom sin trafik utvecklat flygplatsen till en av de få som under 2000-talet uppvisar en ökande passagerartillströmning.

Tabell 5 Indelning av inrikes flygbolag 2008

Typ av flygbolag	Flygbolag	Ägarstruktur	Antal passagerare	Trafikerade flygplatser i Sverige*	Kabinfaktor**	Flygplansmodell
Nationella och internationella nätverksflygbolag	SAS	21.4 % svenska staten 14.3 % norska staten 14.3 % danska staten 50 % privata investerare	3,3 miljoner	11	68 %	B-737/600/800 MD-81/82
Nationella nätverksflygbolag	Skyways	75 % Salén 25 % SAS	690 000	13	55 %	F50
Nisch-flygbolag	Malmö Aviation	100 % Braathens Aviation	1,1 miljoner	3	72 %	AVRO RJ-100
	City Airlines	100 % Janus	130 000	2	58 %	ERJ-135/145 ERJ-135/145
Lågprisflygbolag	Norwegian	100 % Norwegian	1,6 miljoner	4	79 %	MD80/B737-800
Regionala flygbolag	Barents AirlinK	Privatägd	N/A	2	N/A	Jetstream32
	Direktflyg AB	100 % Skyways Holding	N/A	8	N/A	Jetstream32
	Golden Air	100 % Thun-koncernen	330 000****	2	76 %	SAAB 340/2000, ATR 72-500
	NextJet	Privatägd	N/A	14	N/A	SAAB 340/Beech 1900
Flygse-organisationer	Gotlandsflyg	• 2001 – Gotlandsflyg startar med Roger Albrecht som VD för att öka konkurrensen på flygningarna mellan Gotland och Stockholm. Rutter: Visby–Stockholm-Bromma, Visby–Stockholm-Skavsta (Nyköping) och Visby–Ängelholm (alla rutter flygs året runt).				ATR 72-500, SAAB 340/ SAAB 2000 ACMI leasing från Golden Air och Avitrans Nordic AB
	Kullaflyg AB	• 2003 – Kullaflyg startar med flygverksamhet mellan Ängelholm och Stockholm-Bromma. Flyger även rutterna Ängelholm–Visby (sommar) och Ängelholm–Mora-Sälén (vinter & vår). Planer finns på Ängelholm–Oslo.				
	Sundsvallsflyg	• 2005 – Sundsvallsflyg startar sin verksamhet med linjen Sundsvall-Midlanda–Stockholm-Bromma				
	Blekingeflyg	• 2006 – Blekingeflyg tog över ruten Ronneby–Stockholm-Bromma från Stockholmsplanet. Blekingeflyg flög tidigare rutterna Ronneby–Gdansk (Ruten blev nedlagd 2008), och Ronneby–Visby (sommar).				
	Kalmarflyg	• 2007 – Kalmarflyg etableras. Rutt: Kalmar–Stockholm-Bromma.				
	FlySmåland	• 2007 – FlySmåland etableras. Rutter: Växjö–Stockholm-Bromma, Växjö–Mora-Sälén (vinter & vår)				
	Östersundsflyg	• 2009 – Rutt: Åre Östersund–Stockholm-Bromma. Start i augusti 2009.				SAAB 2000 ACMI-leasing från Golden Air.
	HögaKustenflyg	Lokala företag och enskilda i Örnsköldsvik				MD 80-B737. Köper stolar av Norwegian för flygningar Arlanda–Umeå.
Umeåflyg	Lokala företag i Umeå					
Övriga flygbolag	Avitrans	100 % Sverigesflyg	N/A	ACMI leasing	N/A	SAAB 340A/340Bs
	Transwede Airways	100 % Braathens Aviation	N/A	ACMI leasing	N/A	AVRO RJ-100
	AirExpress****	100 % Salén	N/A	ACMI leasing	N/A	F-100, SAAB 2000

\* Avser enbart linjetrafik. Flera flygbolag och flygseorganisationer bedriver säsongbetonad trafik.

\*\* I kabinfaktorn ingår även utrikeslinjer.

\*\*\* I statistiken ingår även passagerare för de flygseorganisationer som hyr flygplan från Golden Air. Passagerarstatistik för flygseorganisationer saknas då statistiken omfattar de flygbolag som trafikerar linjen.

\*\*\*\* AirExpress köptes upp av MCA Airlines i juni 2009.

Källa: Transportstyrelsen.

City Airlines har en tydlig nisch med Västgötaregionen som sin hemmamarknad. Till skillnad från Malmö Aviation är inrikesflyget en liten del av flygbolagets verksamhet. För tillfället bedriver man inrikestrafik på linjerna från Landvetter till Sundsvall och Luleå och under sommarperioden Landvetter–Visby samt vintertid Landvetter–Åre–Östersund. Sedan 2006 har flygbolaget ett samarbete med SAS.

Den fjärde gruppen består av lågprisbolag som bedriver inrikestrafik. För tillfället existerar bara ett lågprisbolag, Norwegian, som köpte det förlusttyngda Nordic Airlin (Fly Nordic) från Finnair. Denna typ av flygbolag hade 2008 endast 14 procent av inrikesmarknaden; en minskning med en procent från 2005, se figur 7.

En tydlig tendens inom kategorin lågprisbolag är att dessa inte blir långvariga på inrikesmarknaden eftersom det visat sig omöjligt att nå lönsamhet, se tabell 17 i avsnitt 6.2.2. Under 2000-talet har flera bolag i denna kategori bedrivit inrikestrafik: Goodjet (konkurs 2003-01-17), Nordic East Airlin (kk 2004-11-30), SweFly (kk 2006-11-29), Fly Me (kk 2007-03-02) och Sterling (kk 2008-10-29). Den kanske tydligaste tendensen är att där lågprisbolagen träder in på marknaden tenderar biljettpriset att sjunka och passagerarvolymen att öka, men eftersom bolagens låga priser inte motsvarats av låga kostnader har de inte överlevt någon längre tid. Det har varit fråga om lågprisbolag i stället för lågkostnadsbolag och den distinktionen är viktig för att förstå utvecklingen.

Den femte gruppen består av regionala flygbolag som bedriver så kallade matartrafik. Det som kännetecknar dessa bolag är att de upprätthåller trafik med små flygplan, med i genomsnitt

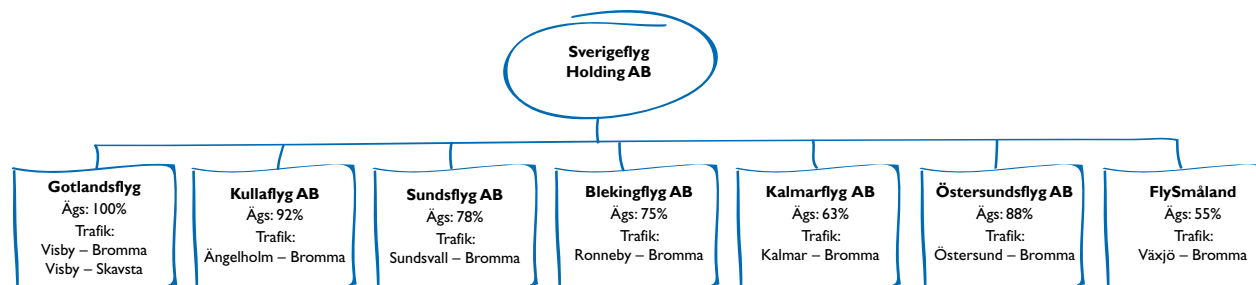
19 passagerarplatser (vid 20 inträder krav på kabinpersonal), och att de trafikerar enstaka destinationer. Passagerarvolymerna är måttliga. Gemensamt för de regionala flygbolagen är att de ofta befinner sig i en beroendeställning till sin omgivning och då främst till de stora operatörerna, exempelvis SAS.

Regionalflygbolagen fick sitt stora genombrott under 1980-talet då inrikesflyget koncentrerades till Arlanda och regionalflyget integrerades med såväl inrikes- som utrikesflyget. I början av 1980-talet fanns åtta regionalbolag, varav Swedair var det största. Tillsammans hade de en marknadsandel på 7 procent av alla inrikesresor, det vill säga cirka 300 000 passagerare. Under 1980- och 1990-talet utgjorde tjänsteresor det viktigaste segmentet för regionalbolagen (cirka 80 procent). Vid sidan av trafiken till Stockholm drev flera regionalbolag också tvärförbindelser mellan regioner.

När lågkonjunkturen slog till i början av 1990-talet kom regionalflyget att drabbas hårt eftersom affärsresandet på de regionala linjerna minskade kraftigt. Även konkurrensen med tåget och bilen bidrog till minskad efterfrågan på det regionala linjenätet. Idag finns fyra regionalbolag som bedriver inrikestrafik med eget tillstånd och kapacitet.

Den sjätte gruppen i tabellen består av flygreseorganisatörer, vars verksamhet består i att organisera flygtrafik genom att sluta ACMI-avtal<sup>6</sup> med flygbolag som genomför flygtransporter för egen räkning. Gotlandsflyget, som var den första flygreseorganisationen, startade sin verksamhet 2001 för att utmana Skyways på linjen Visby–Bromma. Framgången med Gotlandsflyget resulterade i bildandet av Sverigeflyg AB i syfte att utveckla konceptet i övriga Sverige. Till dags datum finns sju flygreseorganisatörer inom Sverigeflyg AB.

Figur 5 Organisationsschema för Sverigeflyg-koncernen 2009



Källa: Transportstyrelsen

<sup>6</sup> ACMI=aircraft, crew, maintenance and insurance.

Tabell 6 Trafikstatistik för linjer med flygreseorganisatör och SAS

Ortpar, passagerare		2005	2006	2007	2008
Stockholm-Arlanda	Kalmar (SAS)	155 268	127 101	113 875	110 171
Stockholm-Bromma	Kalmar (Kalmarflyg)	0	6 856	33 542	40 681
<b>Totalt</b>		<b>155 268</b>	<b>133 957</b>	<b>147 417</b>	<b>150 852</b>
Stockholm-Arlanda	Ronneby (SAS)	182 328	163 676	161 900	148 487
Stockholm-Bromma	Ronneby (Blekingeflyg)	19 638	45 876	54 551	55 172
<b>Totalt</b>		<b>201 966</b>	<b>209 552</b>	<b>216 451</b>	<b>203 659</b>
Stockholm-Arlanda	Sundsvall-Härnösand (SAS)	282 917	238 124	221 992	194 749
Stockholm-Bromma	Sundsvall-Härnösand (Sundsflyg)	41 202	54 575	58 236	49 623
<b>Totalt</b>		<b>324 119</b>	<b>292 699</b>	<b>280 228</b>	<b>244 372</b>
Stockholm-Arlanda	Visby	114 632	108 584	104 585	90 296
Stockholm-Bromma	Visby (Gotlandsflyg)	148 094	163 693	181 223	192 477
<b>Totalt</b>		<b>262 726</b>	<b>272 277</b>	<b>285 808</b>	<b>282 773</b>
Stockholm-Arlanda	Växjö-Kronoberg (SAS)	142 612	110 260	101 039	70 368
Stockholm-Bromma	Växjö-Kronoberg (FlySmåland)	15 399	24 546	31 377	45 547
<b>Totalt</b>		<b>158 011</b>	<b>134 806</b>	<b>132 416</b>	<b>115 915</b>
Stockholm-Arlanda	Ängelholm (SAS)	283 821	231 024	225 901	208 365
Stockholm-Bromma	Ängelholm (Kullaflyg)	90 803	130 962	156 140	169 857
<b>Totalt</b>		<b>374 624</b>	<b>361 986</b>	<b>382 041</b>	<b>378 222</b>
Stockholm-Arlanda	Örnsköldsvik (SAS)	133 014	126 678	129 629	139 578
Stockholm-Arlanda	Örnsköldsvik (Höga kusten)	-	-	-	44 411
<b>Totalt</b>		<b>133 014</b>	<b>126 678</b>	<b>129 629</b>	<b>183 989</b>

Källa: Transportstyrelsen

Vid sidan av Sverigeflyg Holding AB finns två självständiga flygreseorganisatörer, Umeåflyg och Höga Kustenflyg. Båda bedriver trafik på Arlanda, medan resterande har Bromma som destination.

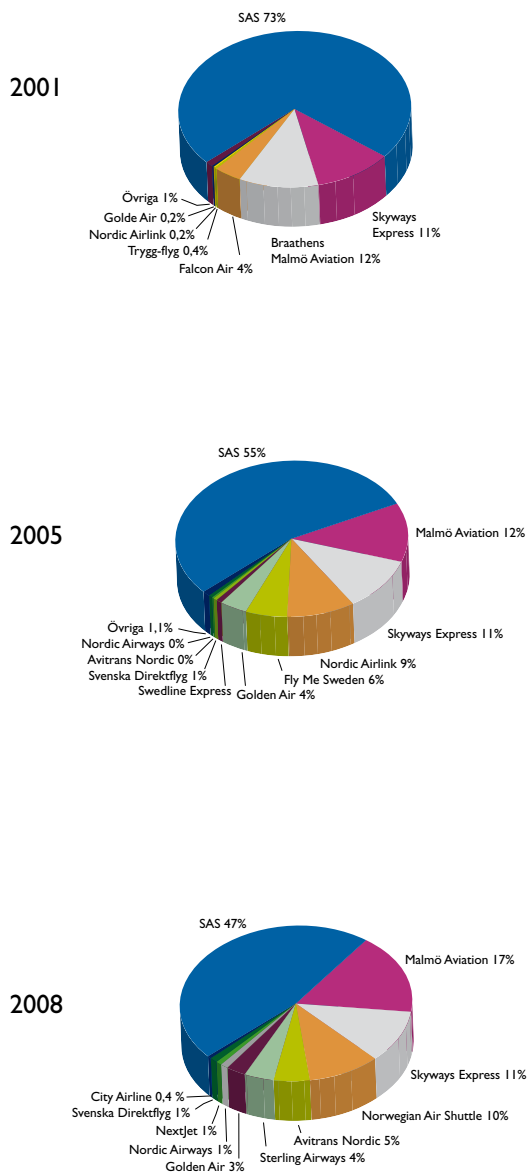
Sedan starten har flygreseorganisatörerna ökat sin marknadsandel på de linjer där man är verksam. Av tabellen nedan kan man konstatera att flygreseorganisatörerna ökar medan SAS minskar under perioden 2005–2008. SAS bedriver trafik på Arlanda medan flygreseorganisatörer trafikerar Bromma.

Den sjunde och sista gruppen består av ACMI-flygbolag som tillhandahåller flygplan och besättning åt övriga flygbolag. Detta sker genom så kallade wet lease. I regel bedriver dessa flygbolag ingen egen trafik utan verksamheten är fokuserad på att hyra ut kapacitet; undantag är Skyways och Golden Air som även bedriver egen trafik och hyr ut flygplan och besättning som sidoverksamhet. Större delen av marknaden för dessa flygbolag utgörs av olika flygreseorganisationer.



**Figur 6** Flygbolagens marknadsandelar 2001, 2005 och 2008

I Norwegian Air Shuttle ingår även Nordic Airlinck Holding AB (Fly Nordic)



Källa: Transportstyrelsen

### 3.2.2 Utvecklingen inom olika grupper

Trots att inrikesflyget minskat kraftigt under första hälften av 1990- och 2000-talen har antalet aktörer på den svenska flygmarknaden ökat. Överkapaciteten med en ökad konkurrens, såväl mellan flygbolag som med andra trafikslag, har resulterat i att flera flygbolag lämnat marknaden. Trots detta dyker nya aktörer upp för att bedriva inrikestrafik.

Snabba förändringar sker främst inom två kategorier av flygbolag. Antalet *regionala flygbolag* har minskat under de senaste 10–15 åren genom uppköp eller konkurs. Idag finns endast tre självständiga regionala flygbolag. Salén dominerar den regionala flygmarknaden genom sin ägardominans i Skyways och Direktflyg.<sup>7</sup> Som konsekvens av uppköp, fokusering på Arlanda och att de regionala flygbolagen främst är inriktade på matartrafik till Arlanda eller Bromma har tvärförbindelserna mellan regioner minskat. Direktflyg utgör ett undantag i sammanhanget då flertalet linjer går mellan regioner.

En annan tydlig utveckling i den svenska flygbolagsstrukturen är uppkomsten av *flygreseorganisatorer*. Sedan Gotlandflyget startade sin verksamhet har antalet lokala och regionala initiativ tilltagit. Gotlandsflyg AB har visat sig vara ett framgångsrikt koncept och man har tagit marknadsandelar och pressat priserna på linjen Visby–Bromma. På linjen Sundsvall–Stockholm uppvisar Sundsvallsflyg en passagerarökning på 9 procent för 2007. Antalet passagerare på sträckan uppgår till över 58 200 resenärer. Under 2008 minskade antalet passagerare på sträckan till 49 600. Flygreseorganisationerna visar också på möjligheten att stärka den lokala turismen med säsongsbetonad trafik, bland annat Visby.

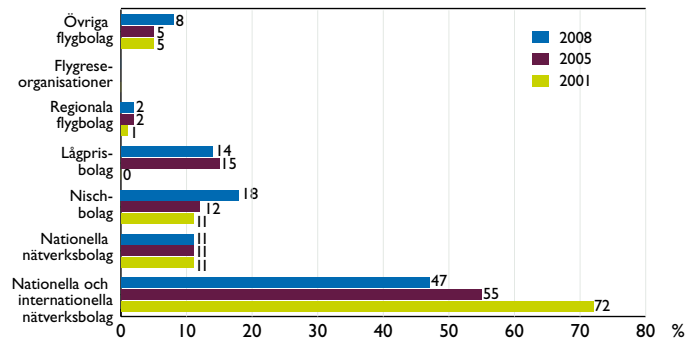
Till sist, trots att de institutionella marknadshindren har undanröjts har avregleringen inte medfört den förändring som man kanske hade hoppats på. Före avregleringen dominerade SAS/Linje-flyg marknaden med 96 procent av inrikestrafiken. Idag innehar SAS fortfarande en betydande ställning på marknaden, nu med Skyways som samarbetspartner och med SAS som minoritetsägare i bolaget.

Figurerna 7 och 8 presenterar marknadsandelar utifrån kategoriseringen av flygbolag ovan. Den största minskningen 2001–2008 har skett hos SAS som gått från 72 procent 2001 till 47 procent 2008. Den största procentuella ökningen för samma period har skett inom lågprisflyget, från 17 000 passagerare 2001 till 956 000 år 2008. Dock minskade antalet passagerare något från 2005 till 2008. Även nischbolag med Malmö Aviation i spetsen visar en stadig ökning under hela perioden. Även kategorin övriga flygbolag där, flygreseorganisationernas passagerarvolym ingår, visar en uppgång.

<sup>7</sup> Fram till maj 2009 ägde Salén även Air Express, som nu ägs av MCA Airlines

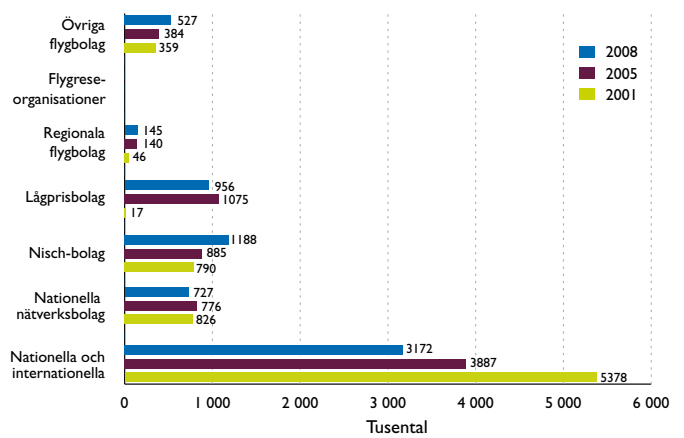


Figur 7 Olika flygbolagskategoriers marknadsandelar i procent



Källa: Transportstyrelsen. Mätt som andel av antal passagerare. Flygreseorganisationernas marknadsandelar ligger på övriga flygbolag, då dessa bedriver trafiken.

Figur 8 Flygbolagskategoriernas passagerarantal i absoluta tal



Källa: Transportstyrelsen. Flygreseorganisationernas passagerarantal ligger på övriga flygbolag, då dessa bedriver trafiken.

### 3.2.3 Biljettprisernas utveckling

Transportstyrelsen har fått tillgång till flygbolagens genomsnittspriser tillsammans med antalet sålda biljetter för åren 2000 och 2008. Under år 2000 var det genomsnittliga biljettpriset för en inrikes flygresor 927 kr. Motsvarande för 2008 var 990 kr, vilket innebär en ökning med 6,8 procent. Under samma period har konsumentpriserna (mätt som KPI) ökat med 15,3 procent. Detta innebär att biljettpriset minskat med 7,3 procent i reala termer, vilket gör att det realt sett var billigare att flyga inrikes under 2008 jämfört med år 2000.

### 3.3 RESVANEUNDERSÖKNINGEN "RES0506"

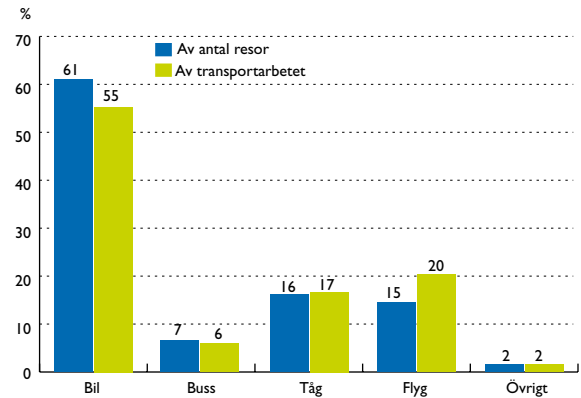
Statistiska centralbyrån har på uppdrag av trafikverken och SIKÄ genomfört en nationell resvaneundersökning, Res0506. Undersökningen pågick dagligen från hösten 2005 till hösten 2006 och sammanlagt genomfördes 27 000 telefonintervjuer. Resvaneundersökningen täcker alla förflyttningar i trafikmiljön. För flygets del är det framförallt de långväga resorna som är intressanta och då i synnerhet resor som är 30 mil eller längre. En detaljerad genomgång av undersökningens resultat finns i kvartalsrapporten Flygtendenser nr 1/2008. Nedan redovisas enbart ett utdrag.

Mellan hösten 2005 och hösten 2006 gjordes 28,8 miljoner inrikes enkelresor över 30 mil. Av dessa svarade flyget för 4,2 miljoner, det vill säga närmare 15 procent. Persontransportarbetet uppgick till 14,1 miljarder personkilometer, varav flyget svarade för 20 procent. Flygresor är följaktligen i genomsnitt längre än resor med andra färdmedel.

#### 3.3.1 Färdmedelsfördelning och färdlängd

Bilen dominerar även vid långväga inrikesresor med 60 procent av antalet resor och 55 procent av transportarbetet. Tågtrafiken har 16 respektive 17 procent och flyget 15 respektive 20 procent.

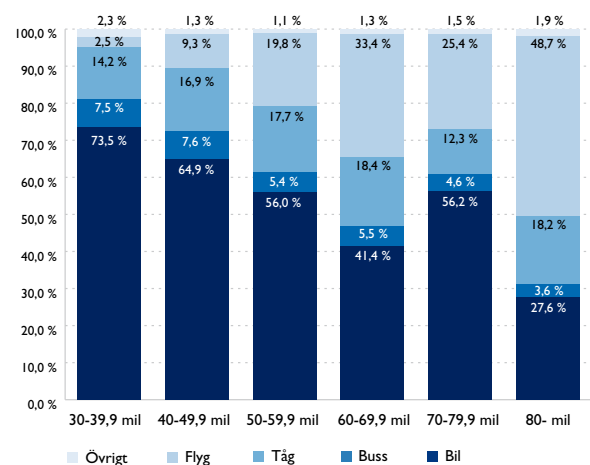
Figur 9 Andel av resor och transportarbete



Källa: Res0506

Tåg och buss har en förhållandevis jämn andel av resorna i de olika färdlängskategorierna. För bil och flyg ser det annorlunda ut. Bilens andel minskar ju längre resan är medan det är tvärtom för flyget, ju längre resa desto större andel flygresor. För resor på 80 mil eller längre svarar flyget för 49 procent.

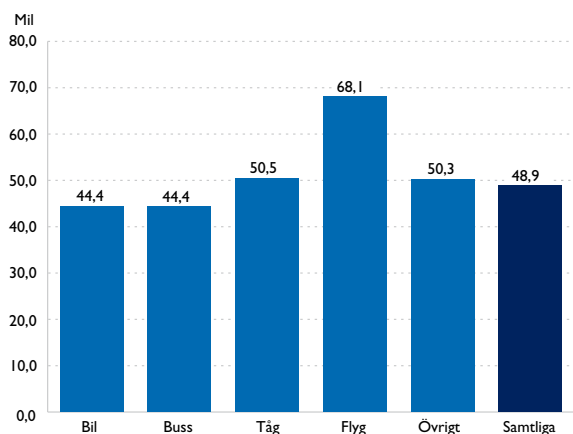
Figur 10 Resor fördelade på färdmedel och färdlängd



Källa: Res0506

I figuren nedan visas genomsnittlig färdlängd för olika färdmedel. Vi ser att för flyget ligger den 20 mil över genomsnittet. Bil och buss ligger något under snittet, tåget knappt över.

Figur 11 Genomsnittlig färdlängd

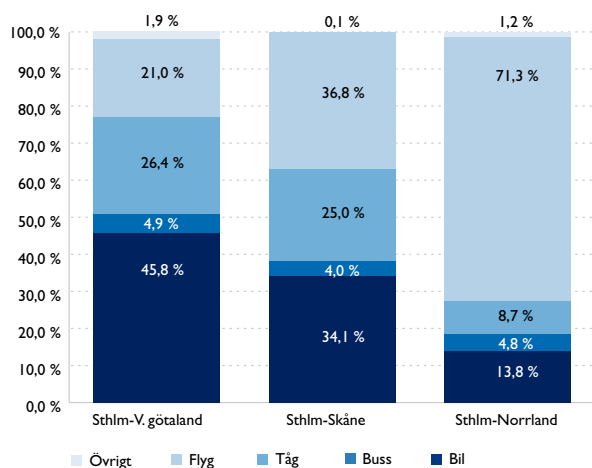


Källa: Res0506

### 3.3.2 Färdmedelsfördelning för resor från Stockholms län

I figur 12 visas färdmedelsfördelning för resor från Stockholms län till Västra Götaland, Skåne respektive Norr- och Västerbottens län.

Figur 12 Färdmedelsfördelning till/från Stockholms län



Källa: Res0506

Som framgår av figuren dominerar flyget stort till de norra delarna av landet, men också för resor till Skåne är flyget det vanligaste färdmedlet (notera att detta resultat strider mot SJs redovisning av färdmedelsval för åren 2005–2006 där bilen uppges ha störst andel). När det gäller resor till Västra Götaland är bilen det vanligaste färdmedlet. Tåget har där fler resenärer än flyget.

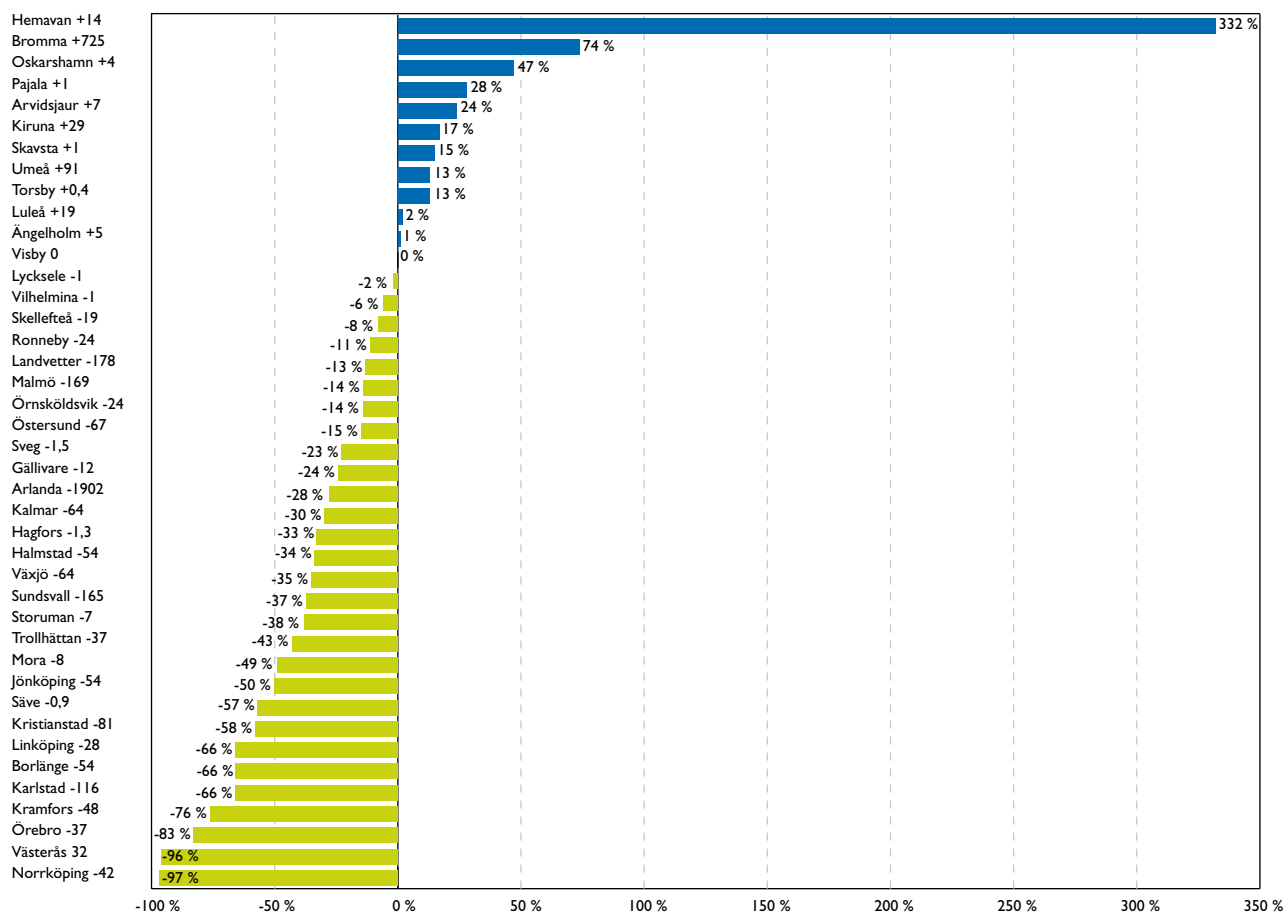
### 3.4 FLYGPLATSERNAS KONKURRENS-UTVECKLING

Under perioden 2001–2008 minskade antalet passagerare med cirka 1,2 miljoner motsvarande 15 procent. Nedan redovisas hur denna minskning har berört olika flygplatser och flyglinjer.

Om man bryter ned siffrorna på de enskilda flygplatserna framträder bilden i figur 13 på nästa sida.



Figur 13 Passagerarutveckling per flygplats 2000–2008, relativ förändring



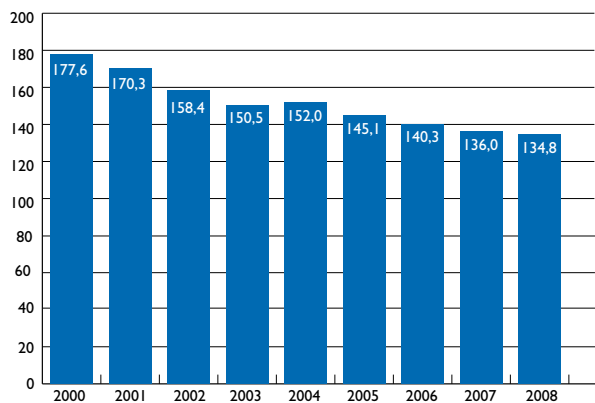
Källa: Transportstyrelsen

Siffrorna måste tolkas försiktigt eftersom stora procentuella förändringar ibland uppstår som följd av små variationer i det absoluta antalet passagerare, till exempel för Hemavan (+332 procent och 14 000 passagerare) och Säve (-57 procent och knappt 1 000 passagerare).

Endast 11 av 41 flygplatser har haft en positiv trafikutveckling.

Den i särklass bästa procentuella utvecklingen har Hemavans flygplats haft medan Norrköping och Västerås redovisar den sämsta utvecklingen. Bland de större flygplatserna, över 100 000 inrikes passagerare år 2000, uppvisar Bromma den starkaste tillväxten och Karlstad den sämsta. Utvecklingen av antalet landningar visas i figur 14.

Figur 14 Antal inrikes landningar, 1000-tal



Källa: Transportstyrelsen

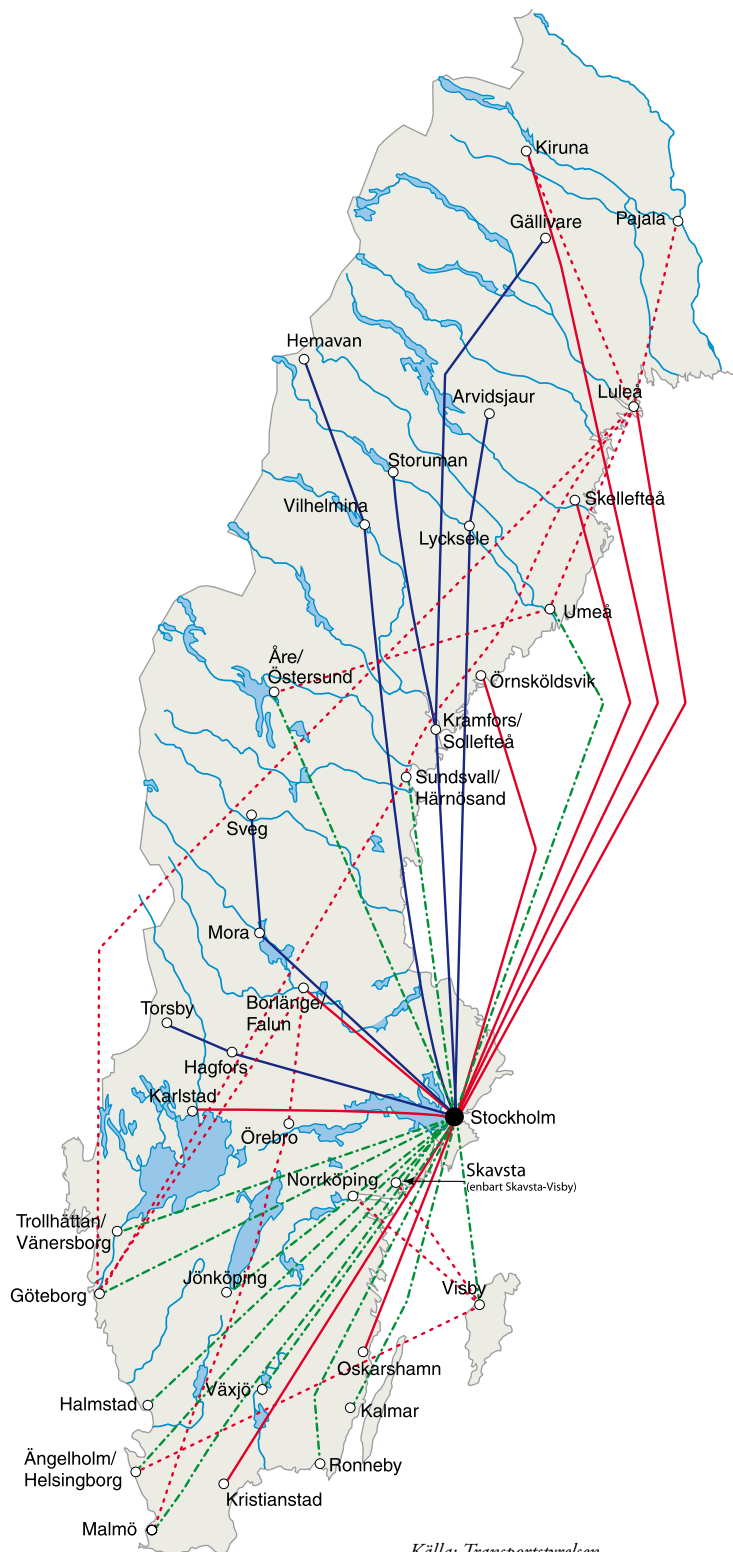
Antalet landningar har minskat betydligt mer än antalet passagerare, med 24 procent jämfört med 15 procent i passagerarvolymen. Detta innebär att antalet passagerare per flygning ökat, från drygt 44 under år 2000 till cirka 50 år 2008.

### 3.5 LINJESTRUKTUR OCH INRIKESANDEL

Av de 39 inrikesflygplatserna är 36 sammanknutna i ett utpräglat nav-eker-system. 35 flygplatser betjänas via flyglinje till Arlanda och/eller Bromma. Pajala-Ylläs har en linje till Luleå medan Stockholm-Västerås och Norrköping har linjer till Visby. I fyra fall betjänar en flyglinje två flygplatser. Detta gäller linjerna från Arlanda till Hagfors-Torsby, Mora-Sveg, Lycksele-Arvidsjaur och Vilhelmina-Hemavan. Det finns några få tvärlinjer, till exempel Göteborg-Sundsvall och Linköping-Visby men kapaciteten på dessa är i jämförelse med linjerna till Arlanda och Bromma mycket låg.

- Linje från Stockholm —————
- Tvärlinje - - - - -
- Linje till både Arlanda och Bromma - · - · - ·
- Linje som betjänar två flygplatser ————
- Mindre felaktigheter kan förekomma.
- ”Säsongslinjer” är inte medtagna

Figur 15 Inrikes linjenät 2009



Källa: Transportstyrelsen

### 3.5.1 Flyglinjer

År 2000 fanns 44 inrikeslinjer från Stockholms flygplatser (38 från Arlanda och 6 från Bromma). Vid sidan av dessa fanns 21 tvärlinjer, det vill säga direkttrafik mellan andra flygplatser. År 2008 hade antalet minskat till 42 linjer från Stockholm (31 från Arlanda och 11 från Bromma) och 14 tvärlinjer.

Man kan alltså konstatera att antalet tvärlinjer minskat betydligt, medan det för Stockholmstrafiken mer handlar om en omfördelning till förmån för Bromma. Att endast titta på antalet linjer ger en förenklad bild av vad som hänt. Åtta destinationer som tidigare kunde nås från Stockholm kan inte längre nås,<sup>8</sup> medan endast en ny destination tillkommit, Hemavan (som år 2000 enbart hade säsongstrafik). Av de nya destinationerna från Bromma flygplats kan samtliga, utom Trollhättan-Vänersborg, även nås från Arlanda.

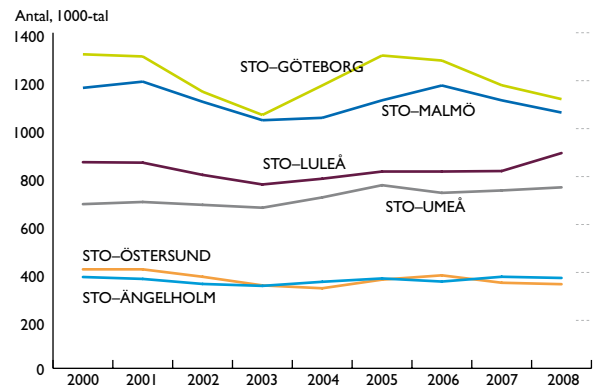
Resultaten kommer från den jämförelse denna utredning låtit göra med hjälp av tidtabellsdatabasen OAG (Official Airline Guide). Utbudet på de svenska flygplatserna under en vintervecka åren 2000 och 2008 har studerats i detalj avseende förändringar i linjeutbud, antal avgångar och utbudna flygstolar. Jämförelsen ger vid handen att antalet avgångar till och från Stockholm minskat med cirka 22 procent under perioden, samt att antalet utbudna flygstolar minskat med cirka 21 procent. För tvärlinjerna är motsvarande siffror 51 procent färre avgångar och 27 procent färre utbudna stolar. Variationerna mellan de enskilda linjerna är stor; detaljerna framgår av bilaga 2.

Mätt i antalet passagerare är SAS det största flygbolaget på den svenska inrikesmarknaden medan Skyways har flest destinationer. Sedan år 2000 har antalet flygbolag som bedriver reguljärt inrikesflyg ökat. Lågprisbolag har framförallt förekommit på de största inrikessträckorna. De studerade sträckorna är från Stockholm (Arlanda och Bromma) till Göteborg, Malmö, Luleå, Umeå, Östersund och Ängelholm-Helsingborg. Utöver nämnda destinationer har lågprisbolag varit verksamma på andra sträckor under enskilda år, men i de fallen saknas tillräckligt långa tidsserier för att studera konkurrensen.

### 3.5.2 Stockholm–Göteborg

Inrikessträckan Stockholm–Göteborg<sup>9</sup> är den volymmässigt största med över 1,1 miljoner passagerare under 2008. Sedan år 2000 har sträckan dominerats av SAS och Malmö Aviation, och sedan 2001 har reguljärtrafiken bedrivits av dessa flygbolag. I motsats till SAS som utgår från Stockholm-Arlanda

Figur 16 Passagerarutveckling på de sex största linjerna



Källa: Transportstyrelsen

erbjuder Malmö Aviation en delvis annorlunda produkt genom trafik från Stockholm-Bromma.

Lågprisbolagen började etableras på sträckan Stockholm–Göteborg 2004. Nordic Airlin (senare Fly Nordic) trädde in i januari följt av Fly Me ett par månader senare varefter fyra bolag var aktiva på sträckan. Sedan lågprisbolagen etablerades har deras gemensamma marknadsandel mer än fördubblats. I samband med att Fly Me gick i konkurs i mars 2007 minskade marknadsandelen åter till 2004 års nivå, för att öka med cirka två procentenheter ett halvår efter Sterlings inträde. Jämfört med 2003 ökade den totala passagerarvolymen efter lågkostnadsetableringarna, särskilt tydligt mellan åren 2003 och 2006. Men även en jämförelse mellan september 2007 och samma månad 2003 visar en ökning, vilket indikerar att lågprisbolagen har en positiv effekt på passagerartillströmningen. I oktober 2008 gick också Sterling i konkurs.

I samband med att den totala passagerarmängden minskar under sommaren tappar SAS och lågprisbolagen jämförelsevis mer än Malmö Aviation. Sammantaget har SAS reguljärtrafik minskat mest efter inträdet av lågprisbolag, men även Malmö Aviations volym minskade under den period då två lågprisbolag var samtidigt närvarande. Då Fly Me försvann och ersattes av Sterling blev Malmö Aviation som vann marknadsandelar. Med tillgänglig information är det inte möjligt att i detalj klarlägga orsakerna bakom denna utveckling. Ett argument kan vara att Malmö Aviation särskiljer sin produkt genom att flyga från Stockholm-Bromma medan ett annat kan vara att prissättningen skiljer sig mellan bolagen.

<sup>8</sup> Dessa är Gävle-Sandviken, Hudiksvall, Hultsfred, Linköping, Norrköping, Skövde, Söderhamn och Örebro.

<sup>9</sup> Stockholm (Arlanda, Bromma), Göteborg (Landvetter)

### 3.5.3 Stockholm–Malmö

Den volymmässigt näst största inrikesrutten, med strax under 1 miljoner passagerare 2008, är sträckan från Stockholm (Arlanda, Bromma) till Malmö som endast trafikeras av SAS och Malmö Aviation sedan Sterlings trafik upphörde i oktober 2008. Lågpristrafiken till Malmö påbörjades i mars 2004 genom Fly Me. När Fly Me försattes i konkurs i mars 2007 togs trafiken över av Sterling. Lågprisbolagens marknadsandelar mer än fördubblades från mars 2004 till samma månad tre år senare. Efter att Fly Me lämnade marknaden halverades åter lågprisandelen för att öka med tre procentenheter ett halvår efter Sterlings etablering.

I motsats till andra inrikessträckor där lågprisbolag etablerats minskade det totala passagerarantalet marginellt på sträckan Stockholm–Malmö under 2004. Med undantag för mars 2005 skedde sedan en kontinuerlig ökning fram till 2006. I likhet med destinationen Göteborg reducerades passagerarunderlaget 2007 då Fly Me trädde ur och ersattes av Sterling.

SAS marknadsandel minskade direkt i samband med att Fly Me etablerades, en trend som fortsatte tills Sterling tog över på sträckan, då SAS återigen ökade sin passagerandel. Även Malmö Aviation tappade passagerare då lågprisalternativet introducerades, men i september 2007 ökade passagerartillströmningen igen. En möjlig förklaring till att SAS drabbades hårdare än Malmö Aviation kan, liksom i fallet ovan, vara att prissättningen skiljer sig åt mellan bolagen. En annan orsak kan vara att Fly Me respektive Sterling flög från samma flygplats som SAS, det vill säga Stockholm-Arlanda. Detta förenklar givetvis resenärernas jämförelse av produkterna, samtidigt som det stimulerar priskonkurrens. Då Malmö Aviation flyger från Stockholm-Bromma, även på denna sträcka, erbjuder de en något annorlunda produkt. Genom ökad produktdifferentiering kan graden av priskonkurrens reduceras och utflödet av passagerare minska. En intressant iakttagelse är att då antalet passagerare ökade under hösten attraherade SAS och Malmö Aviation fler kunder än lågprisalternativet. Fler affärsresenärer kan vara en orsak till detta resultat.

### 3.5.4 Stockholm–Luleå

Stockholm–Luleå utgör den tredje största inrikessträckan med närmare 900 000 passagerare 2008. Sedan 2004 trafikeras sträckan av SAS och Norwegian (tidigare Fly Nordic).

Två månader efter Fly Nordics etablering, det vill säga i mars 2004, hade bolaget en betydande del av marknaden, betydligt högre än på andra inrikesdestinationer. En förklaring kan vara att endast ett bolag var verksamt i samband med lågprisetableringen. Genom att Fly Nordics flygningar trafikerede samma flygplatser som SAS, intensifierades troligtvis priskonkurrensen samtidigt som bytet av flygbolag förenklades. Andelen lågprispassagerare ökade sedan gradvis fram till

mars månad 2006 varefter den minskade något. Fly Nordic övergick 2007 till Norwegian.

Malmö Aviation planerar att inleda trafik på Luleå från Bromma under hösten 2009 alternativt våren 2010.

### 3.5.5 Stockholm–Umeå

Sträckan Stockholm (Arlanda, Bromma) till Umeå, som idag trafikeras av SAS, Malmö Aviation och Norwegian, är den fjärde största inrikessträckan. Under 2008 hade linjen 750 000 passagerare. Norwegian's marknadsandel på sträckan ökade successivt till 2006, varefter andelen har varit stadig.

Överlag ökade antalet passagerare på sträckan efter att lågpristrafiken etablerades. Som en konsekvens av Fly Nordics expansion minskade dock de övriga bolagens andel avsevärt. Framförallt reducerades SAS volym. Såväl Fly Nordics som Malmö Aviations marknadsandelar ökade jämfört med samma månad föregående år, men från 2006 har en viss stagnation noterats. En observation är att nätverksbolagen reagerat olika på lågprisetableringen, Malmö Aviation lyckades behålla och till och med öka sin marknadsandel medan SAS tappade avsevärt. Eftersom även destinationerna Göteborg och Malmö noterat ett liknande utfall är troligtvis de bakomliggande faktorerna desamma.

### 3.5.6 Stockholm–Ängelholm-Helsingborg

Trafiken mellan Stockholm och Ängelholm är den femte största linjen. Trafiken bedrivs av SAS som trafikerar Arlanda och av flygreseorganisatören Kullaflyg, som flyger på Bromma. Sammanlagt uppgick antalet passagerare i trafiken (Arlanda och Bromma) till 377 000 år 2008. Sedan 2005 uppvisar Kullaflyg en passagerarökning på trafiken till Bromma med 87,1 procent för perioden 2005–2008. SAS visar för motsvarande period en minskning med 26,6 procent.

### 3.5.7 Stockholm–Östersund

Linjen Stockholm–Östersund är den sjätte största inrikesrutten med över 350 000 passagerare 2008. Hittills har två lågprisbolag varit verksamma på sträckan vid sidan av SAS. I februari 2005 startade Fly Nordic trafik följt av Fly Me i september samma år. Det sistnämnda bolagets närvaro blev dock kortvarig då det försvann från sträckan redan drygt ett år senare i maj 2006. Norwegian, ägare till Fly Nordic, övergav linjen augusti 2008. Sedan mitten av januari 2009 bedriver Nextjet trafik på Bromma. Även flygreseorganisatören Östersundsflyg<sup>10</sup> inledde under sommaren 2009 (16 augusti) trafik på Bromma.

Lågprisbolagens andel av marknaden ökade kraftigt mellan 2005 och 2006, följt av en minskning mellan 2006 och 2007. Framförallt skedde en tillbakagång i juni 2006 orsakat av att Fly Me utträdde från sträckan, vilket orsakade en märkbar nedgång för lågpristrafiken, varefter Fly Nordics marknadsandel ökade något fram till september 2007.



En temporär uppgång i antal passagerare inträffade i mars 2006 då den totala passagerarvolymen ökade med närmare 35 000. Med största sannolikhet berodde detta på att alpina skid-VM arrangerades i Åre under denna period. Passagerarökningen resulterade i en stark uppgång för de två lågprisbolagen, samtidigt som SAS marknadsandel minskade kraftigt. Eftersom alla flygbolag trafikerade samma flygplatser skapades helt transparenta förutsättningar för priskonkurrens.

### 3.5.8 Slutsatser

Analysen av produktkonkurrensen indikerar att passagerare i viss utsträckning övergår från nätverksbolag till lågprisbolag. Individer som reser med lågprisbolagen är dels de som annars inte skulle välja luftfart som transportsätt, dels de som annars skulle ha valt klassiska nätverksbolag. Överlag innebär inträdet av lågprisbolag att det totala antalet passagerare med nätverksbolag minskat. Framförallt har de klassiska nätverksbolagen förlorat passagerare i de fall lågprisbolag trafikerat samma flygplatser. Detta förenklar substitution för konsumenterna och skapar goda förutsättningar för priskonkurrens.

På sträckor där reguljärtrafik utförs av både SAS och Malmö Aviation har SAS ett något större utflöde av passagerare. En möjlig orsak kan vara att Malmö Aviation tillämpar en högre grad av produktdifferentiering, bland annat genom att flyga från Stockholm-Bromma. Detta leder till en avmattning i priskonkurrensen mellan Malmö Aviation och lågprisbolagen. Bolagens anpassning på olika sätt till den utökade konkurrensen, exempelvis via prissättning och biljettyper, kan utgöra ytterligare orsaker till att utflödet av passagerare skiljer sig åt mellan de reguljära bolagen.

En annan tydlig tendens är att flygreseorganisationer tar marknadsandelar från främst SAS. Detta är tydligast i Ängelholm men även på sträckor som Stockholm–Kalmar, Stockholm–Ronneby, Stockholm–Växjö och Stockholm–Örnsköldsvik har SAS och Skyways tappat passagerare till förmån för flygreseorganisationer.

## 3.6 UTVECKLINGEN INOM INRIKESFLYGET UNDER DE FÖRSTA ÅTTA MÅNADERNA 2009

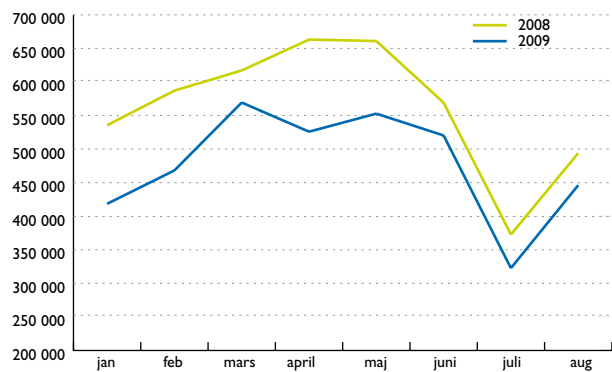
Antalet inrikespassagerare på de svenska flygplatserna var under perioden januari till augusti i år 677 000 färre jämfört med samma period 2008. Procentuellt innebär det en nedgång med 15 procent. Nedgången i inrikesflyget började egentligen redan i augusti 2008, så det kraftiga efterfrågebortfall som vi hittills sett kommer sannolikt att dämpas nu under kommande höst och vinter.

Trafiknedgången hänger naturligtvis samman med den globala och svenska konjunkturnedgången. Men minskning-

en beror också till viss del på de kapacitetsneddragningar som flygbolagen gjort. Till exempel har antalet utbudna flygstolar under januari till augusti minskat med drygt 16 procent, motsvarande drygt 1,3 miljoner färre stolar. Detta har inneburit att den genomsnittliga kabinfaktorn ökat och uppgick till 65,7 procent under årets åtta första månader, jämfört med 64,7 procent under samma period 2008. En ökad kabinfaktor innebär ett bättre resursutnyttjande, och är bra ur miljösynpunkt.

Biljettpiserna ökade realt under första kvartalet men har efter det varit sjunkande.

**Figur 17** Antalet avresande inrikes passagerare januari–augusti 2008 och 2009



Källa: Transportstyrelsen

På flygplatsnivå är det endast sju flygplatser som uppvisat en ökning. Den enda av de större flygplatserna som ökat är Stockholm–Bromma, där passagerarvolymen ökat med 4 procent. Detta samtidigt som Arlanda förlorat närmare en fjärdedel av sina inrikespassagerare.

## 3.7 SAMMANFATTNING AV INRIKESFLYGETS UTVECKLINGSTENDENSER

Det svenska inrikesflyget har genomgått ett antal utvecklingsfaser sedan genombrottet i början av 1980-talet. Första fasen som sträcker sig från 1980 till 1990 kännetecknas av en kraftig expansion, från 3,2 miljoner 1980 till 8,7 miljoner passagerare 1990. Ökningen hade sin grund i dels en stark ekonomisk tillväxt, dels en koncentration av inrikesflyget till Arlanda. Genom flytten kunde inrikesflyget dra nytta av ett samlat utbud av såväl inrikes- som utrikesdestinationer.

Andra utvecklingsfasen, mellan 1991 och 2000, präglades av omdaning och ändrade förutsättningar för inrikesflyget. I början av 1991 bryts för första gången den positiva passagerarökning som sedan slutet av 1960-talet pågått inom inrikesflyget. Finanskrisen i början av 1990-talet slår hårt,

<sup>10</sup> Östersundsflyg ägs till 88 procent av Sverigeflyg Holding AB, resterande del utgörs av lokalt ägande.

men även satsningen på X 2000 och införandet av moms på resor påverkar inrikesflyget. Till detta genomförs 1992 en avreglering som skapar nya förutsättningar för inrikesflyget. En återhämtning sker redan under 1994 och 1996 som resultat av den ökade konkurrensen inom inrikesflyget. Den svenska flygmarknaden förändras också under den nämnda perioden. År 1992 förvärvar SAS Linjeflyg, nya operatörer såsom Transwede och Malmö Aviation konkurrerar på de mest konkurrensutsatta linjerna, Swedair läggs ner och Skyways bildas och införlivar större delen av de små regionala flygbolagen i Sverige.

Den tredje fasen, från 2000–2009, kännetecknas av en minskad passagerarvolym och marknadsandel för inrikesflyget. Under den nämnda perioden finns några faktorer som påverkar inrikesflyget. För det första växer lokala flygreseorganisationer fram och dominerar trafiken på vissa linjer, såsom t.ex. Stockholm–Visby och Stockholm–Örnsköldsvik. För det andra sker det snabba förändringar av främst lågprisflygbolagen på inrikesmarknaden. För det tredje tappar SAS marknadsandelar och antalet inrikes destinationer blir färre.



# 4 PROGNOSE

## Avsnittet i korthet

Efter en lång period av ökande passagerarantal drabbades flyget 1991 av en nedgång som utlöstes av Iraks invasion i Kuwait 1990 och den efterföljande FN-ledda motinvasionen i januari 1991. Tio år senare kom nästa stora nedgång, denna gång med terrorattentaten i september 2001 som utlösande faktor. Den bakomliggande förklaringen till dessa båda kriser fanns dock i den ekonomiska utvecklingen. Gemensamt för kriserna är också att de ledde till en långvarig nedgång i inrikestrafiken och att man i efterhand inte lyckats återta de passagerarvolymerna som förlorades. Under andra halvan av 2008 började passagerarvolymerna återigen minska. Flyget har gått in i ännu en allvarlig kris med kraftigt vikande efterfrågan såväl i Sverige som globalt. Det finns anledning att tro att passagerarutvecklingen denna gång följer samma mönster som vid tidigare kriser. Se 4.1–4.3

Bland annat mot bakgrund av den förväntade BNP-utvecklingen bedöms nedgången i inrikestrafiken 2009 och 2010 bli drygt 10 procent per år, varefter prognosmodellerna visar en försiktig vändning uppåt. Se 4.4

Bara tre inrikessträckor uppvisar ökade passagerarvolymerna under perioden 2000–2008, samtliga med destination Norrland. Avståndsfaktorns betydelse för inrikestrafikens utveckling är dock inte så stark som man skulle kunna tro. På linjer med flygavstånd mellan 20 och 50 mil finns endast ett mycket svagt samband. Se 4.5

Toppnoteringen för antalet landningar i inrikestrafiken, 206 000, noterades 1990. Därefter har trenden varit vikande, med undantag för andra halvan av 1990-talet. Med den senaste lågkonjunkturen har nedgången förstärkts, men efter en förväntad vändning bedöms siffran för antal landningar stabiliseras kring 110 000 för perioden 2013–2020. Se 4.6

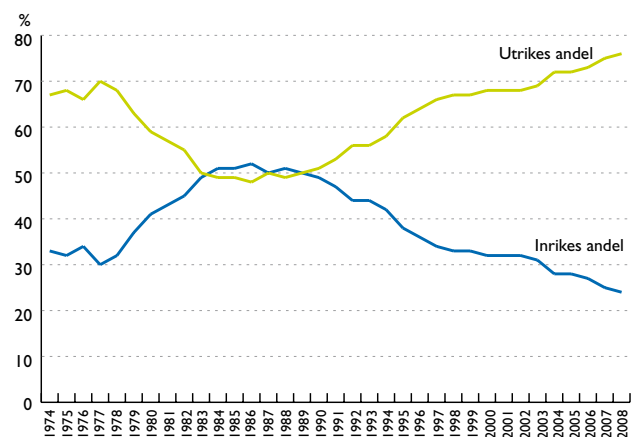
I detta avsnitt presenteras bland annat en prognos för antalet inrikes flygpassagerare till 2020. Prognosen grundas på erfarenheterna av de senaste decenniernas utveckling på flygmarknaden, speciellt under krisåren i början av 1990- och 2000-talet. I avsnittet redogörs också för prognoser över konjunkturutvecklingen.

## 4.1 BAKGRUND

Mellan 1974 och 1990 mer än fyrdubblades antalet inrikes avresande passagerare från svenska flygplatser, från 1,8 till 8,7 miljoner, se figur 23. Den genomsnittliga ökningen under denna period var drygt 10 procent per år. Lägsta noteringen från 1990 fram till idag iaktas 1996 då antalet uppgick till 6,6 miljoner. Den senaste toppnoteringen på 7,9 miljoner inföll år 2000. Sedan dess har antalet inrikes passagerare minskat med i genomsnitt knappt 2 procent per år. Mellan 1990 och 2008 har inrikesflyget tappat 2 miljoner passagerare.

Under 1970-talet utgjorde utrikespassagerarna upp mot 70 procent av det totala antalet passagerare i flygtrafiken. Under större delen av 1980-talet vara andelarna i in- och utrikestrafiken ungefär lika stora. Från 1990-talet och framåt har återigen utrikestrafiken utgjort en allt större andel och har på senare år uppgått till mer än 70 procent.

Figur 18 Passagerarvolymens fördelning på inrikes och utrikes



Källa: SOS Luftfart, olika årgångar

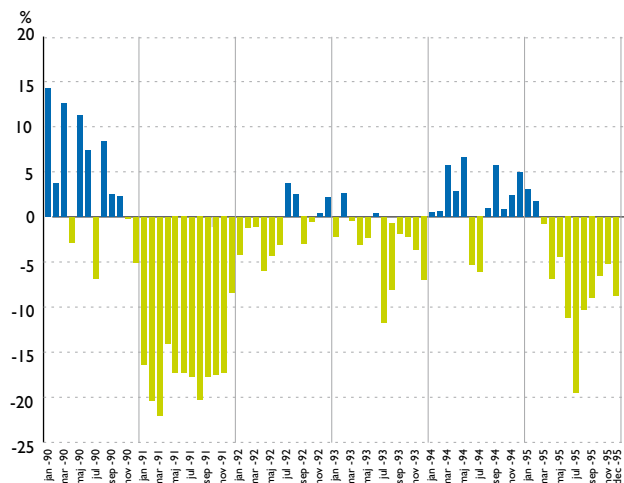
Flygtrafiken befinner sig åter i en allvarlig kris med kraftigt vikande efterfrågan såväl i Sverige som globalt. Bortsett från en smärre nedgång i samband med den andra oljekrisen 1979, vilken främst drabbade utrikestrafiken, har antalet passagerare på de svenska flygplatserna vuxit i det närmaste oavbrutet sedan inrikesflygets uppkomst. Två undantag finns emellertid; dels 1991 i samband med finanskrisen och den där till hörande fastighetskrisen, och dels 2001 i samband med den globala konjunkturedgången i efterspelet till attentaten den 11 september. Det finns anledning att närmare studera dessa krisers förlopp som en bakgrund till de prognoser som presenteras längre fram.

Redan i november 1990 började trafiken minska svagt jämfört med motsvarande månad året innan. Minskningen fortsatte under december för att accelerera under januari 1991. Helåret 1991 slutade på 7,2 miljoner passagerare, vilket var 1,5 miljoner färre än under 1990. I relativa tal minskade passagerarvolymen med 17 procent.

Den huvudsakliga orsaken var den globala kris som orsakades av Iraks invasion av Kuwait i augusti 1990 och den FN-ledda motinvasionen i januari 1991. Detta påverkade främst utrikesflyget, men effekten spred sig även till inrikesflyget via anslutningsresor. BNP föll med drygt 1 procent under 1991 och fortsatte sedan att falla under såväl 1992 som 1993 (-1,2 respektive -2,1 procent). BNP hade aldrig tidigare minskat i reala termer tre år i rad, vilket bidrog till att krisen blev långdragen. Inrikesflyget har fortfarande inte nått upp till den nivå som rådde före krisen. Först 1998 var man tillbaka på 1991 års nivå, det vill säga fortfarande 1,5 miljoner färre passagerare än 1990.

Vägen dit präglades av både upp- och nedgångar. I figuren nedan visas de relativa förändringarna, i antal inrikes avresande passagerare, per månad mellan januari 1990 och december 1995.

Figur 19 Månatlig förändring av inrikes passagerarantal 1990–1995

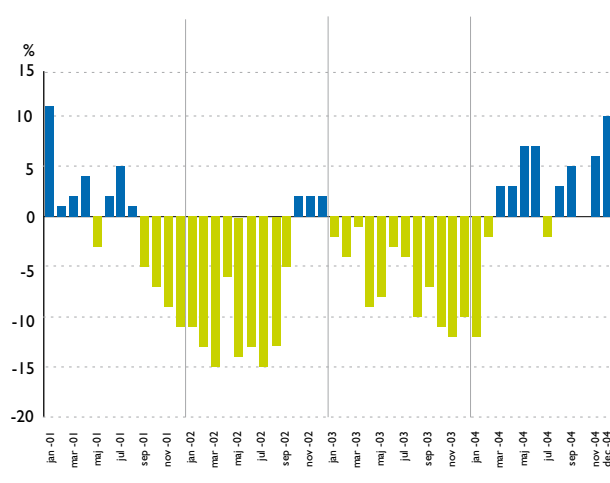


Källa: LfV passagerarstatistik

Från och med januari 1994 började efterfrågan att stabiliseras och till och med att öka en aning. Uppgången blev dock kortvarig och redan året efter minskade trafiken återigen och låg relativt stilla under 1996. Med några få månaders undantag pågick nedgången under denna kris i drygt fem år. Från och med 1997 gick trafikutvecklingen in i en längre period av stabil tillväxt. Denna varade fram till år 2000 då antalet passagerare uppgick till närmare 8 miljoner. Perioden kännetecknas av en mycket hög BNP-tillväxt på i genomsnitt 3,5 procent per år för åren 1994–2000.

Utsträckt i tiden var krisen som inleddes hösten 2001 något kortare. Året följdes av ytterligare två år med fallande volymer där botten nåddes under 2003 med 6,7 miljoner, det vill säga drygt 1,2 miljoner färre än under år 2000. Den utlösande faktorn för denna kris var terrorattentaten den 11 september. Dock fanns en underliggande global recessionstrend som blommade ut strax efter. Den svenska BNP-tillväxten, som de tre närmast föregående åren var i genomsnitt 4,3 procent per år, föll tillbaka kraftigt under 2001 och stannade på blygsamma 1,1 procent. Till skillnad från krisen 1991 då BNP faktiskt minskade i reala termer under tre år växte den svenska ekonomin även under denna senare kris. Trots detta blev förloppet relativt utdraget. Med undantag av några svaga ”plusmånader” vintern 2002 minskade trafiken månad för månad från och med september 2001 till och med februari 2004, det vill säga under 30 månader. Trots ökningarna under 2004 och 2005 har inrikestrafiken inte lyckats nå upp till nivån före krisen, det vill säga 2000 års passagerarvolym på 7,9 miljoner. I figuren nedan visas de relativa förändringarna, i antal inrikes avresande passagerare, per månad mellan januari 2001 och december 2004.

Figur 20 Månatlig förändring av inrikes passagerarantal 2001–2004

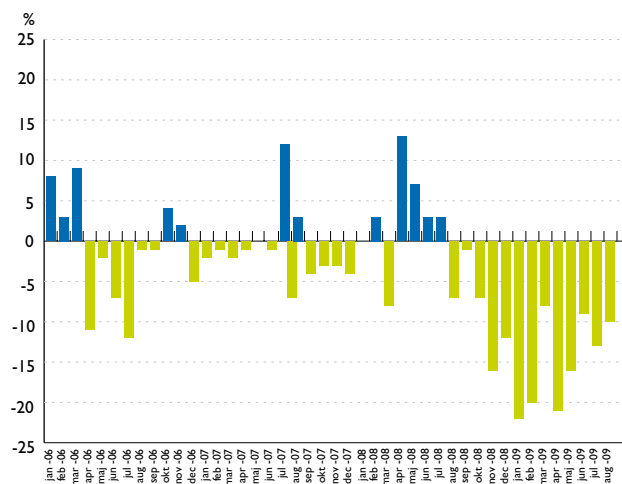


Källa: LfV passagerarstatistik

## 4.2 UTVECKLINGEN 2006–2009

Från och med 2006 till och med 2008 har passagerarantalet i inrikestrafiken minskat med i genomsnitt drygt 1,5 procent per år, med den största minskningen (2 procent) mellan 2007 och 2008. Under våren 2008 ökade visserligen antalet passagerare med 3 procent, men redan under försommaren 2008 kunde man (jämfört med 2007) notera en avtagande tillväxttakt som från och med augusti övergick i minskningar. Denna negativa utveckling fortsatte under det första halvåret 2009. Det innebär bland annat, vilket följer av den redovisade utvecklingen i figuren nedan, att passagerarvolymen de senaste 12 månaderna legat under både 2006 och 2008 års volymer. Antalet passagerare under årets åtta första månader ligger 15 procent under motsvarande månader 2008, en nivå som känns igen från krisen 1990.

**Figur 21** Månatlig förändring av inrikes passagerarantal 2006–2009



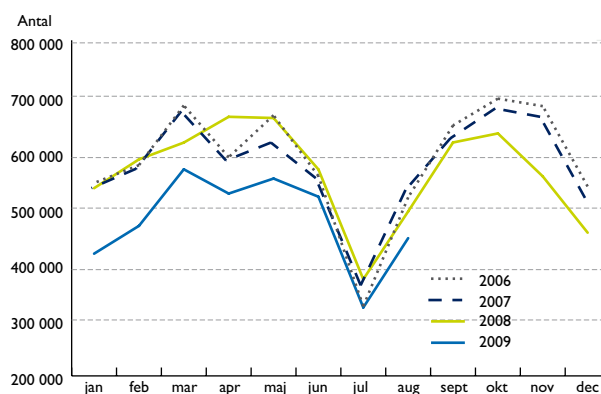
Källa: Transportstyrelsens passagerarstatistik





Figuren nedan visar antalet inrikespassagerare per månad från januari 2006 till augusti 2009. En tydlig nedgång ses i slutet av 2008 jämfört med de två föregående åren, likaså ses ett mycket svagt första halvår 2009.

Figur 22 Månatligt antal inrikes passagerare 2006–2009



Källa: Transportstyrelsens passagerarstatistik

#### 4.3 SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

Den bakomliggande orsaken till kriserna 1991 och 2001 var den ekonomiska utvecklingen. Vid den första krisen var BNP-utvecklingen extremt dålig med negativ tillväxt tre år i rad. Detta gjorde att 1990-talets flygkris blev betydligt djupare än 2000-talets. Gemensamt för de båda kriserna är också att de varade länge. För den första tog det sex år innan man var tillbaka till en mer kontinuerlig tillväxtperiod. För den senare tog det kortare tid, tre år, innan trafiken började öka så smått. Gemensamt är också att man inte lyckats återta de tappade volymerna från de båda krisernas inledningsfaser. Efter krisen på 1990-talet var passagerarvolymen som bäst (år 2000) uppe på 91 procent av volymen 1990. Motsvarande förhållande efter 2000-talets kris var 89 procent av 2000 års volym 2005. Om motsvarande mönster antas upprepa sig kommer passagerarvolymen i inrikestrafiken att vid någon tidpunkt inom en tioårsperiod räknat från 2005 att återhämta sig till en nivå om nästan 6,4 miljoner passagerare.

Baserat på erfarenheter från de båda tidigare kriserna bör man med någorlunda god säkerhet kunna anta att det kommer att ta åtskilliga år innan man åter går in i en mer stabil tillväxtfas. Lärdomar från kriserna 1991 och 2001 tyder på att det tar mellan tre och sex år innan detta uppnås. Man kan också anta att man inte kommer att lyckas ta sig tillbaka till 2008 års nivå på 6,8 miljoner.

#### 4.4 PASSAGERARPROGNOS FÖR 2013 MED UTBLICK TILL 2020

Bland annat Konjunkturinstitutet bedömer att en vändning i konjunkturen för svensk del kommer under 2010.<sup>1</sup> Hållningen är densamma i Europeiska centralbankens månadsrapport från april 2009 där den ekonomiska aktiviteten inom euroområdet väntas återhämta sig successivt från 2010.<sup>2</sup> Riksbanken säger emellertid i ett pressmeddelande från 2009-04-21, apropå sänkningen av reporäntan till rekordlåga 0,5 procent, att lågkonjunkturen kan antas bli djupare än vad man förutsåg i februari.<sup>3</sup> Riksbanken sänkte även sin BNP-prognos jämfört med februari månads utgåva av den penningpolitiska rapporten. I 2009 års andra penningpolitiska rapport, presenterad i juli, sänkte Riksbanken BNP-prognosen för 2009 ytterligare och justerade reporäntan nedåt till en ny rekordlåg nivå på 0,25 procent. Samtidigt meddelade man att det finns tecken på återhämtning i ekonomin och reviderade upp BNP-prognosen för 2010.<sup>4</sup> BNP-utvecklingen används som förklaringsvariabel då antal passagerare och flygrörelser prognostiseras.<sup>5</sup>

**Tabell 7** BNP-utveckling i Sverige och OECD

År	Sverige	OECD
2009	-3,9	-3,1
2010	0,9	0,7
2011	2,6	1,3
2012	3,3	2,5
2013	3,8	3,4
2014	3,5	3,2
2015	3,3	3,1
2016	3,2	2,4
2017	2,4	2,5
2018	1,9	2,0
2019	1,7	1,9
2020	2,0	2,0

Källor: Konjunkturinstitutet, Sveriges riksdag samt Transportstyrelsens antaganden

<sup>1</sup> <http://www.konj.se/sidhuvud/inenglish/sidhuvud/search.4.2f48d2f18732142c7fff867.html?query=konjunkturutveckling>

<sup>2</sup> <http://www.ecb.int/pub/mb/editorials/2009/html/mb090409.sv.html>

<sup>3</sup> <http://www.riksbank.se/templates/Page.aspx?id=31355>

<sup>4</sup> [http://www.riksbank.se/upload/Dokument\\_riksbank/Kat\\_publicerat/Rapporter/2009/PR0907/PPR\\_Juli09.pdf](http://www.riksbank.se/upload/Dokument_riksbank/Kat_publicerat/Rapporter/2009/PR0907/PPR_Juli09.pdf)

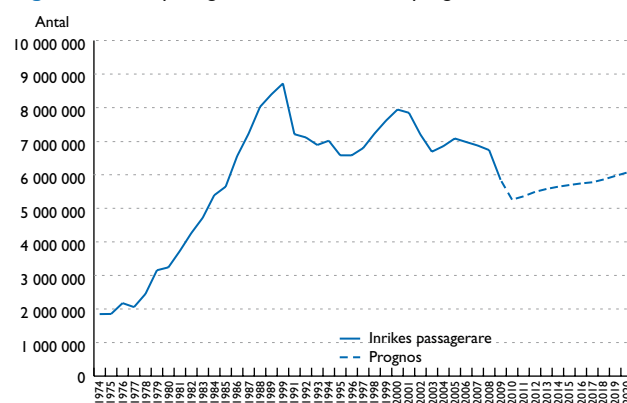
<sup>5</sup> [http://konj.drift.senselogic.se/download/18.75aa40e311fe8049dfc800019870/mf\\_tabells.xls](http://konj.drift.senselogic.se/download/18.75aa40e311fe8049dfc800019870/mf_tabells.xls)

<http://konj.drift.senselogic.se/download/18.75aa40e311fe8049dfc800019854/Int01.xls>

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/12/43/09/1d83a375.pdf>

Prognosmodellerna ger åren fram till 2013 och vidare utdraget till 2020 nedanstående utveckling av passagerarvolymen i inrikestrafiken. År 2013 uppskattas volymen ha ökat till omkring 5,6 miljoner ( $\pm 0,5$  miljon) och 2020 till upp emot 6,1 miljoner ( $\pm 0,5$  miljon).

**Figur 23** Inrikes passagerare 1974–2008 med prognos till 2020



Källor: SOS Luftfart, Transportstyrelsens beräkningar

Den årliga nedgången i inrikestrafiken för 2009 och 2010 uppskattas bli drygt 10 procent, men redan under 2010 bedöms utvecklingen vända försiktigt uppåt. Den genomsnittliga förändringen fram till 2013 beräknas vara en minskning på 3 procent per år medan den genomsnittliga nedgången fram till 2020 prognostiseras till nästan 1 procent. Slutresultatet 2020 blir därmed cirka 6 miljoner passagerare.

**Tabell 8** Inrikes passagerarprognos till 2020

År	1000-tal avresande	Årlig förändring, %
2008	6 734	
2009	5 849	-13,1
2010	5 258	-10,1
2011	5 356	1,9
2012	5 489	2,5
2013	5 576	1,6
2014	5 642	1,2
2015	5 694	0,9
2016	5 741	0,8
2017	5 775	0,6
2018	5 860	1,5
2019	5 963	1,8
2020	6 062	1,7
2008–2020	-672	-10,0
Genomsnittlig förändring per år	-56	-0,9

Källa: Transportstyrelsens beräkningar

#### 4.5 RELATIONEN MELLAN PASSAGERAR-TILLVÄXT OCH FLYGAVSTÅND

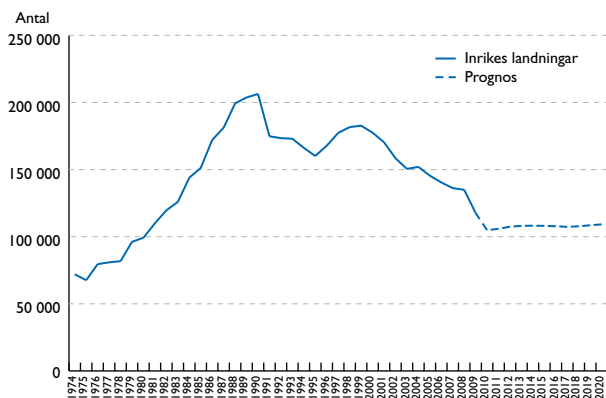
Endast tre inrikessträckor uppvisar ökade passagerarvolym under perioden 2000–2008, samtliga med destinationer i Norrland. Totalt har dock antalet passagerare till norra Sverige minskat med cirka 6 procent under perioden. Övriga linjer har minskat med 20 procent. Avståndsfaktorns betydelse för trafik tillväxten inrikes är dock inte så stark som man kanske kan vänta sig. Förklaringsgraden uppgår till cirka 52 procent (linjer som upphandlas av Rikstrafiken, se avsnitt 2.4, är inte medtagna). Till orter vars flygavstånd till Stockholm är minst 40 mil har trafiken minskat med 5 procent medan den på sträckor under 40 mil minskat med 29 procent.

Det är intressant att notera att det på linjer med flygavstånd mellan 20 och 50 mil endast finns ett mycket svagt samband mellan avståndsfaktorn och passagerarutvecklingen. Det är således andra faktorer som avgör en flyglinjes framgång. En sådan kan vara graden av konkurrens från andra färdmedel, en annan kan vara skillnader i biljettpreisutveckling. Till saken hör också att åtta linjer (se fotnot 8, sid 31) har försvunnit under perioden. Inte på någon av dessa linjer var flygavståndet över 30 mil.

#### 4.6 LANDNINGSPROGNOS FÖR 2013 MED UTBLICK TILL 2020

Utvecklingen för inrikes landningar sedan 1974 framgår av figuren nedan. I likhet med utvecklingen för inrikes passagerare nåddes högsta antalet 1990 med drygt 206 000. Efter fallet under krisåren fram till 1995, med en vändning under 1996, var antalet 1999 återigen uppe i närmare 183 000 vilket motsvarar 89 procent av 1990 års notering. Därefter har antalet landningar minskat med i genomsnitt 3,8 procent per år, med undantag för en blygsam ökning på 1 procent 2004.

Figur 24 Inrikes landningar 1974–2020



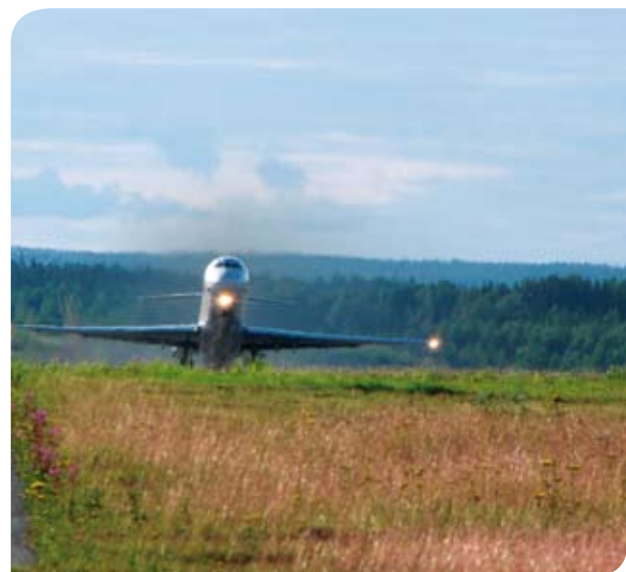
Källa: SOS Luftfart, Transportstyrelsens beräkningar

Prognosen för 2009 och 2010 anger en minskning med mellan 11 och 13 procent per år. Därefter väntas minskningen avstanna och antalet landningar hålla sig relativt konstant, med svaga ökning för enskilda år. Den genomsnittliga minskningen fram till 2013 väntas bli omkring 4 procent och till 2020 omkring 2 procent. Antalet inrikes landningar för åren 2013 och 2020 uppskattas till omkring 110 000.

Tabell 9 Inrikes landningsprognos till 2020

År	Inrikes landningar	Årlig förändring, %
2008	134 900	
2009	117 600	-12,9
2010	104 900	-10,8
2011	105 900	1,0
2012	107 500	1,5
2013	108 100	0,6
2014	108 200	0,1
2015	108 100	-0,1
2016	107 800	-0,2
2017	107 300	-0,4
2018	107 700	0,4
2019	108 500	0,7
2020	109 200	0,6
2008–2020	-25 800	-19,1
Genomsnittlig förändring per år	-2 146	-1,7

Källa: Transportstyrelsen





# 5 FLYGBOLAGENS SYN PÅ VERKSAMHETSFÖRUTSÄTTNINGARNA

## Avsnittet i korthet

Avsnittet bygger på utdrag från intervjuer med verkställande direktörer från sju av de åtta flygbolag som opererade inrikes under vintersäsongen 2008–2009.

SAS nedläggning av linjer skapar möjligheter för andra operatörer. Lönsamhetsproblem och konkurser uppges dock ha varit negativt för marknaden. Linjenätet har blivit mer komprimerat och resenärerna överlag mer medvetna i sina val. Se 5.1

I nuläget är lönsamheten för flygbolagen överlag dålig, men en aktör, Sverigeflyg, ser sig gynnade av den nuvarande situationen. Långa avtal för personal och maskiner gör att det tar tid att anpassa kostnadssidan till konjunkturen. Intäkter i kronor och utgifter i dollar uppges vara ett annat problem. Inrikesflyget bedöms försvinna från vissa flygplatser. Se 5.2

På samtliga inrikeslinjer råder tuff konkurrens. Med ett starkare SJ och utbyggd infrastruktur har även konkurrensen från andra trafikslag ökat. Orter nära Stockholm tappar flygresenärer. Tidsaspekten är viktig för flyget och sinkande passagerarkontroll besvärande. Prisnivån har den senaste tiden stigit till en "skäligen" nivå jämfört med tidigare underprissättning. Se 5.3

Transportpolitikens strävan efter en högre intermodalitet får stöd. Någon anser att privatisering av flygplatser inte gagnar flyget, en annan att samarbetsklimat och service är bättre på flygplatser som inte ägs av LFV. EU:s regelverk uppges vara kostnadsdrivande. Se 5.4

Flera av bolagen anser att flyget fått oförtjänt dålig kritik i miljödebatten. Branschen uppges ta sin del av miljöansvaret. Miljöinvesteringarna är dock svåra att räkna hem. Passagerarna har blivit mer miljömedvetna, men i slutändan är priset ändå helt avgörande. Se 5.5

Den politiska inriktningen för flygplatsinfrastrukturen innebär troligen att antalet flygplatser minskar. Några anser att en flygplats inte ska vara en vinstverksamhet utan en infrastruktur för flyget och att underskott bör täckas av samhället. Se 5.6

Bolagen har en ungefärlig uppfattning om hur resenärerna tar sig till flyget. Malmö Aviation uppges sig vara väl förtrogna med sina resenärers anslutningstransporter. Bolaget har agerat aktivt för kollektiva transporter, vilket lett till att flygbussen Sturup–Lund återkommit. Se 5.7

Över längre avstånd har det svenska inrikesflyget god efterfrågan. Men bedömningen är att delar av flyget ersätts med bil och tåg på kortare avstånd. En fortsatt minskning av inrikesflyget på 5 till 10 års sikt och en övergång till mindre flygplanstyper förutspås. Se 5.8

Av Transportstyrelsen förväntas sig bolagen en konkurrensneutral syn på trafikslagen, en tuffare tillsyn av branschens aktörer, ett kritiskt förhållningssätt till EU:s regelverk och ett nära samarbete. Att alla transportslag samlats under en myndighet ses som positivt. Se 5.9

För att få bättre kunskap om hur flygbolagen själva upplever sin situation har i stort sett samtliga (7 av 8) verkställande direktörer för de flygbolag som opererat inrikes under vintersäsongen 2008–2009 intervjuats. Undantaget är Nextjet där det inte varit möjligt att anordna en intervju. Intervjuerna har genomförts i semistrukturerad form.

Nedan återfinns ett antal belysande utdrag från de genomförda intervjuerna med respektive VD. Utdragen är hämtade

från minnesanteckningar som gjorts efter varje intervju. Samtliga intervjuade har tagit del av anteckningarna från sin egen intervju och erbjudits att korrigera eventuella missuppfattningar. Valet av utdrag svarar utredningen för. Texten har i viss mån anonymiserats, dock inte när det gäller okontroversiella uttalanden, men består i övrigt enbart av urklipp från intervjutexter utan kommentarer från utredningens sida. Åsikter som framförts av flera upprepas inte.

## 5.1 OM INRIKESFLYGET UTVECKLING HITTILLS

– Positivt de senaste fyra åren, men flyget står troligen inför stora förändringar och en minskning kan förväntas av destinationer och turer. De senaste årens konkurrens har "förstört marknaden" när dålig lönsamhet och konkursade flygbolag gav negativa signaler. Prispresen har varit nödvändig och är bra men en prissättning som inte speglar en sund affärsmässighet ger en skev bild av operatörernas kostnader och gagnar inte flyget på sikt. Lågprisutbudet har medfört en tydlig trend att bokningarna sker senare. Det bästa för flyget är för närvarande att konjunkturen vänder uppåt men även sådana saker som att LfV sänker sina priser är positivt.

– En affärsresenär som betalar ett högre pris kan lita på att transporten kommer att ske som förväntat. Lågprisresenären får i princip samma produkt men är inte redo att betala samma pris.

– Företagsetablering och försvarets behov av transporter är exempel på förhållanden som gett förutsättningar till att starta och bibehålla flyglinjer. En kris för bilbranschen kommer att påverka kundunderlaget.

– SAS lägger ner ett antal linjer vilket ger möjligheter för andra operatörer. Bolag med mindre flygplan bedöms ha lättare att anpassa sig till den nya situationen.

– Malmö Aviation har eget bonussystem och kan matcha konkurrenter med erbjudanden och fördelar eller liera sig i andra liknande system.

– För Malmö Aviation är Bromma viktig. På sträckan Malmö–Stockholm har Malmö Aviation bara SAS som konkurrent. På Göteborg är tidsaspekten avgörande och tåget en konkurrent.

– Det är huvudsakligen inrikesresor från Malmö eller Göteborg mot Stockholm eller vidare till norra Sverige. Transferresor till utlandet förekommer sällan. Från norra Sverige till Stockholm är en stor del transfer för fortsatt färd utrikes. Malmö Aviation ser dock inte ett behov av direkttrafik till dessa orter.

– Kundunderlaget fördelar sig 50/50 på affärs- respektive privatresenärer. För Europatrafiken är andelen privatresenärer större. Marknadsföring är en viktig del och priset är då huvudbudskapet.

– Transferpassagerare via Arlanda är ingen lönsam kundkategori för Norwegian som erbjuder flyg på en sträcka. Det är inte heller rimligt för ett lågprisbolag att anpassa tidtabellen för att tidsmässigt attrahera transferpassagerare. Administrationen för transfer kostar mer än vad som kan tas ut.

– Färre flyglinjer har upphandlats av Rikstrafiken vilket medfört att Storuman fått ett litauiskt flygbolag. Risken finns även att mindre bolag i kärvtider inte har uthållighet och inte klarar av att upprätthålla den etablerade kvaliteten som kunden förväntar sig.

– Skyways är inget lågprisbolag. Bolaget erbjuder dock lägre priser om bokningen sker tidigt, även affärsresenären har blivit prismetveten. Affärsresenären är beredd att betala betydligt mera för att ha tillgång till fler avgångar. Lågt pris, men enbart en morgon- och kvällstur, är inte ett alternativ. Vid större helger görs riktade satsningar mot privatresenärerna.

– Förutom Arlanda flyger Skyways på 12 destinationer. Linjenätet har blivit mer komprimerat och sträckningen avgör om det blir någon konkurrens. Destinationerna kan ha egna lokala frågor. Exempel är Karlstad och tågförbindelserna, Halmstad och en miljödebatt, Jönköping och Borlänge om ett rimligt flygavstånd. Bilen är konkurrenten till matningsflyget. På Karlstad–Kastrup är 85 procent transferpassagerare medan Kristianstad huvudsakligen har lokalt resande.

– F 50 är en lämplig modell för att hinna med flera turer under den mest belastade toppen, kring sjutiden på Arlanda. Det är inte värt att tappa turtäthet genom att gå över till större maskiner.

– En stark tidsmässig koncentration sker vid resandet in mot Stockholm men resandet därifrån är mer utspritt. Affärsresandet är cirka 85 procent, för Visby och Skellefteå fler privata resenärer. De har också större upptagningsområden.

– Många nya operatörer med nya prisbilder och utbud har uppstått med en förändring från affärsflyg till folkflyg och nya marknader har skapats. Resenären är i dag mer medveten och väljer resealternativ på ett annat sätt. Marknaden har ökat med fler målgrupper och har ett bredare utbud.



## 5.2 OM DET EGNA BOLAGETS SITUATION EFTER FINANSKRISEN

- För SAS gäller nu att konsolidera verksamheten och få genomslag för inrikesflyget. SAS omorganisation gav möjlighet till att genomföra en effektivisering, som att städa en överfull garderob. En del behålls, en del ges bort och resten kastas. Läget är att göra något bra av en pågående verksamhet.
- Över tiden har också skett en förändring i kundens efterfrågan. På 80-talet var det komfort och service, på 90-talet är tidsvinsten viktig och från 2003/04 är det en mix av pris, tid och komfort/service beroende på vad resenären värderar högst.
- SAS inrikes har historiskt inte haft bra balans i sin tidtabell. Ett exempel är ett stort utbud på lördagar som kan vara ett arv för att kunna visa ett bra utbud av avgångar men vi har inte rätt verktyg att följa upp utbudet. I framtiden är det viktigt för SAS med en bättre följsamhet till efterfrågan.
- Malmö Aviation har klarat sig rätt bra ekonomiskt och varit lönsamt 2006–2008. De som reser är köptrogna och inte så priskänsliga. Satsningen på prisbilden vände utvecklingen.
- På kostnadssidan finns några för bolaget "ej hälsosamma" saker. Löneavtal för tjänstemän, piloter och kabinpersonal, intäkter som sker i svenska kronor och utgifter i dollar, ett bränslepris som varierar samt svenska kronans värde mot andra valutor".
- Malmö Aviation flyger enbart på LFV-flygplatser och ser positivt på att LFV sänker sina avgifter. Bolaget sköter själv marktjänsten på "landside" men köper tjänsten på "airside".
- Norwegian växer fortfarande (feb 2009) och vi har klarat oss bra hittills. Kabinfaktorn har blivit bättre och marknadsandelarna har ökat. Yielden ökar dock inte, den minskar. Lönsamheten är dålig för alla, inklusive bolag som Ryanair. Totalt har marknaden minskat med drygt 20 procent.
- Snittpriset ligger på 500–600 kronor, affärspriset 1 700–1 800 kronor. Kunderna har blivit mer prismedvetna. Vi har ännu inte sett det värsta och under våren kommer det att bli värre. Fram mot sommaren kan det bli bättre. Norge har ett högre flygpris beroende på att de har större köpkraft och att marktransport inte är något egentligt alternativ.
- Sverigeflyg startade i en lågkonjunktur och har drivits mot en högkonjunktur. Utvecklingen har gått tvärt emot affärsidén men dagens situation gynnar bolaget. Bolaget vill se sig som ett folkflyg med ett lågt pris som verkar för regionernas utveckling. De sex bolagen (Östersundsflyg kommer i augusti) har olika fördelning av affärs- respektive privatresenärer.
- Läget är klart ansträngt. Omställningar tar tid då till exempel personalavtal samt maskiner har långa avtalsperioder. En neddragning får också effekt först efter sex månader. Att rusta upp går mycket snabbare. Strategin är att "övervintra" med nuvarande produktion. Antagligen kommer några bolag inte att överleva. Skyways har en högre kostnads massa för att kunna upprätthålla en hög kvalitet. Vi vill dock ha kvar värdet för varumärket och det får kosta.
- Kostnadsutvecklingen för bränsle de senaste åren har chockat branschen. Även flygplatsernas avgifter och den nyligen höjda GAS-avgiften är betydande kostnader. Den tyngsta kostnaden finns i piloternas kollektivavtal. Orsaken är en brant löneutveckling som är kopplad till pilotens antal yrkesår. En snabbare omsättning skulle ge lägre kostnader men samtidigt finns ett önskemål att ha erfarna piloter.
- 2007 var ett bra år vars resultat inte kommer att vara möjligt att uppnå när den nuvarande ekonomiska krisen är över. Inrikesflyg kommer att finnas i framtiden men från vissa flygplatser kommer det att försvinna.
- Direktflyg har 96 procent affärsresenärer. Prisbilden är hög men det finns en efterfrågan. Flygtider på 1 till 1½ timme passar produkten. Affärsidén med Jetstream för affärsresor och punkt till punkt trafik dömdes ut vid starten men än finns en efterfrågan och Direktflyg kommer att kämpa för sin produkt.
- Att dra ner på kostnaden genom att helt satsa på bokning via Internet, automater för incheckning och minska den mänskliga kontakten löser inte alla problem.
- Direktflyg har inga flygvärdinnor men fler piloter än det direkta behovet, bland annat på grund av föräldraledighet.<sup>1</sup> Därutöver krävs mer personal för de uppgifter som myndigheterna kräver. Besättningskostnaderna är en stor utgift. Pilotavtalen med sin konstruktion för löneutveckling, företagens policy att bekosta flygutbildning och historiskt en låg rörlighet för piloter är faktorer som påverkar kostnaden. En pilot med få flygtimmar kostar mindre men kunden vill ha erfarna piloter som kostar mer.
- Direktflyg har tidigare sanerats och synes ligga på plus 2008. Stoppad pilotutbildning hösten 2007 har bidragit positivt. Utbildning och bränsle är de största kostnaderna. Kundunderlaget 2008 är något större än föregående år men intäkterna är mindre, minus 7 procent. Företaget letar nya affärsidéer som till exempel att erbjuda underhåll enligt Part 145 och Call-centertjänster.

<sup>1</sup> Kabinpersonal krävs inte i flygplan med färre än 20 stolar.

### 5.3 OM KONKURRENS OCH KONKURRENS-FÖRUTSÄTTNINGAR

- De senaste åren har alternativen ökat för persontransporter, särskilt för restider på 2–3 timmar. Orter med dessa restider till och från Stockholm tappat flygresenärer.
- Konkurrenten har ökat vilket är positivt. En orsak är bland annat att systemet med Eurobonus förbjöds, vilket var bra för konkurrenten. Effekterna av att Eurobonus nu har återkommit är svåra att förutsäga. SAS hade då dominans på marknaden och situationen är nu kraftigt förändrad. SAS har exempelvis för närvarande inte monopol på någon enskild linje.
- Vi har inget bonussystem då det är kostsamt, komplicerat och drar extra administration.
- Den senaste tiden har priserna stigit med 10–15 procent och det kan indikera den nivå som kan vara en skälig prissättning jämfört med den underprissättning som rått.
- Det råder tuff konkurrens på samtliga inrikeslinjer. Är kundunderlaget redan från början svagt är risken stor att inget bolag får lönsamhet.
- Inom SAS har vi haft svårigheter att visa att vi också har ett lågpriskoncept. En orsak kan vara kundernas förväntningar om pålitlighet och service, som kostar att upprätthålla.
- SJ har blivit starkare och infrastrukturen byggs ut. Konkurrenten från bilen har ökat bland annat för att man fått råd att köpa nya bilar och att vägarna har blivit bättre. Norrlandslinjen, Luleå–Göteborg, har i dag dock ingen verklig konkurrens från tåg eller bil.
- En annan besvärande faktor är passagerarkontrollen som nu sinkar resenären med cirka 30 minuter. Tidsaspekten är viktig för transporter med flyg och Bromma ger förutsättningar för konkurrens. De bolag som flyger på Bromma är dock i praktiken ”skyddade” och får därmed en marknadsfördel. Sverigeflyg har lyckats bra. Arlanda är inget alternativ för bolag med mindre flygplanstyper.
- Från cirka 10 större destinationer är det i dag nere i 4. Malmö, Göteborg, Umeå och Luleå passar Norwegians flotta. Kiruna har egentligen ett för litet underlag och Göteborg–Stockholm har en konkurrent även i tåget som tar mer och mer. Med två operatörer är Göteborg inget för Norwegian. Tre turer per dag är ett minimum för att kunna erbjuda en bra produkt.
- Norwegian har prövat Stockholm–Östersund–Kiruna men kostnaderna för mellanlandningen blev högre än intäkterna på grund av bland annat dålig kabinfaktor, extra bränslekostnader och avgifter.

– Antalet passagerare följs och mäts av flygplatsen som vill ha många passagerare. Effekten är att flygplatsen hellre ser fler passagerare än värnar om operatörens uthållighet.

– På små flygplatser finns inga alternativa marktjänster, vilket vore önskvärt. Konkurrent saknas och i vissa fall är det konkurrenten som tillhandahåller tjänsten.

– Sverigeflyg Service AB har inget intresse av att bli ensam operatör på en linje. Idén är att vara en uppstickare som konkurrerar med en etablerad operatör.

– Vi är irriterade på Arlandas uttag av avgifter i terminal 3 där de ligger på samma nivå som i övriga terminaler men T3 har inte samma kvalitet. Det är trångt och bildas köer. T3 har också varit eftersatt vad gäller förbättringar.

### 5.4 OM TRANSPORTPOLITIKEN

– Transportpolitiken vill ha en högre samverkan mellan trafikslagen vilket SAS stödjer. SAS vill att Arlanda utvecklas till ett transportnav där tåg, buss och biltransporter kompletterar flygets fördelar. Det vore bra om fler tåg och bussar kunde stanna vid Arlanda. (SAS och SJ har startat samarbete efter detta möte).

– Att privatisera flygplatser som de facto är en monopolverksamhet gagnar inte flyget. Där så har skett, Kastrup, har det visat sig att de kommersiella intressena brett ut sig på flygets bekostnad och det är oklart hur förtjänsten används.

– Konsekvenserna av de politiska besluten för de svenska flygplatserna bedöms som negativa för operatörerna, med risk för minskade volymer.

– Vi följer i stort vad som sker i transportpolitiken. Staten måste inte driva verksamhet inom luftfarten. Vem som driver är mindre viktigt än att det verkligen finns någon som bedriver verksamheten.

– Vi har en mer dynamisk och bättre dialog med de flygplatser som inte ägs av LFV. De upplevs också ge bättre service. Det synes också som att näringslivet känner sig tryggt med flygutbudet om flygplatsens existens är tryggad. De operatörer som ska verka i en miljö som är otrygg lever också mer osäkert.

– EU:s regelverk för flyget har varit kostnadsdrivande och kväver flygets fördelar och snabbhet.

– Upphandlad flygtrafik är ett ansvar för staten men i Riks trafikens upphandling saknas krav på den kvalitet som kunden förväntar sig.

## 5.5 OM FLYGET OCH MILJÖN

– Miljödebatten har i viss grad påverkat flyget, och passagerarna har i större utsträckning börjat tänka på sin del av miljöbelastningen. Flyget får ibland oberättigad kritik.

– Dagens motorer kan flygas på 50 procent syntetiskt flygbränsle. SAS ersätter förlöpande flygplan av förra generationen (B737 Classic och MD80) men planerar även att behålla vissa flygplan av förra generationen till 2015 då en ny generation förväntas finnas.

– Förslaget med handel av utsläppsrätter uppfattas som balanserat och positivt. Att Europa startar med ett system innan en global lösning är på plats är en utmaning.

– Handeln är egentligen inget hot då kostnaden är förutsägbar och kan tas med i analyserna, men beräkningarna för utsläppsavgifter bygger på historiska uppgifter som kommer att styra de förhållanden som råder senare. Den som vill utöka sin verksamhet får då kännbara kostnadsökningar.

– Det borde finnas en premie som kompenserar de bolag som redan har investerat i bränslesparande åtgärder.

– Många saker pågår just nu och borde medföra mindre reglering. Exempel är gröna inflygningar, ny teknik, biobränslen, effektivare motorer och lättare flygplanskonstruktioner.

– Bolaget arbetar med miljöfrågorna och anpassar verksamheten till de krav som miljön ställer för detta. Den politiska miljödebatten drivs av särintressen med möjlighet att tjäna pengar. Debatten är inte sund och har blivit självgående i en ond spiral. Det går inte att räkna hem miljöinvesteringarna.

– Vissa miljöförespråkare för även en ojust argumentering som politiker fortsätter att underblåsa. Branschen har också varit värdelös på att möta dessa angrepp. Flyget måste nu skaffa sig en stabil plattform att argumentera från. Miljödebatten är inget som man kan springa ifrån utan något man måste lära sig att leva med. I en lågkonjunktur mattas debatten av, men den återkommer.

– Bolaget marknadsför sig med ett enkelt budskap, lågt pris. Andra aspekter som nya flygplan och miljö förs fram men är inga starka säljargument. Miljöåtgärder är bra och bör finnas i verksamheten. Alla undersökningar av kundernas sätt att göra val leder till att priset är helt avgörande för beslutet.

– Om några år kommer alla att ha ett miljökoncept och då försvinner konkurrensfördelen.

– Allmänhetens negativa syn på flygets miljöpåverkan beror på att det finns en grupp svenskar som flyger och en annan grupp som sällan eller aldrig flyger. Här kan charteroperatören ha den största möjligheten att påverka den enskilde som sällan flyger.

– Branschen gör en del för miljön och tar sin del av ansvaret. Mindre bränsleåtgång är ett självändamål för att sänka kostnaden men det saknas någon som försvarar flyget, ett språkrör. SFR har här en uppgift.

– Skyways har ett miljöledningssystem men är inte certifierat. På sikt tror vi att miljödebatten kommer att ebba ut. Flyget ska sluta skämmas för sin verksamhet. Handel med utsläppsrätter kommer att få påverkan. Hur det kommer att slå i framtiden är för närvarande svårt att bedöma.

– Direktflyg har ett miljöledningssystem men är inte certifierat. Företaget gör ett miljöbokslut. En miljökompensation och vad det skulle kosta har övervägts. Något sådan produkt har för närvarande inte näringslivet frågat efter.



## 5.6 OM BEHOVET AV INFRASTRUKTUR

– Det är i grunden inte något självändamål att LFV driver vissa flygplatser. Berörda regioner kan dock ha en annan syn på vilka flygplatser som ska upprätthållas.

– Den politiska inriktningen för flygplatsinfrastrukturen innebär troligen att antalet minskar vilket gör att kvarvarande flygplatser får större upptagningsområde och resenären ändrat rese-mönster.

– För närvarande bedöms minskat antal flygplatser inte påverka Malmö Aviations verksamhet.

– Vi är väldigt nöjda med LFV:s satsningar på de flygplatser vi flyger på. Så länge som flygbolaget kan upprätthålla punktlighet är kapaciteten tillräcklig. Små förseningar beroende på brist på exempelvis incheckning eller begränsat antal uppställningsplatser får konsekvenser för produkten och förväntas bli åtgärdade.

– De volymer som Sverigeflyg Service AB bidrar med borde få ett bättre pris på LFV-flygplatser. Vi är därför oroliga för att de flygplatser som LFV har och kommer att avyttra får en svår ekonomisk situation att bemästra.

– Regionala politiker kommer allmänt att bli tvungna att överväga en nedläggning av flygplatser.

– Fokuserar man enbart på flygplatsens ekonomiska resultat kommer det att leda till en ond spiral och slutligen nedläggning.

– Bolaget har lagt in önskemål om slottider på Arlanda men fått erbjudanden som legat så långt från önskemålen att vi inte kunnat få tillräckligt bra effektivitet i utnyttjandet av maskinerna. Ytterstationerna har problem med trängsel vid samtidiga avgångar då bolagens avgångstider i hög grad styrs av slottider för landning på Arlanda.

– Flygplatsen ska inte vara en vinstverksamhet utan en infrastruktur för flyget.

– För att kunna göra korrekta bedömningar av om en flygplats nytta är i balans med den insats som sker kanske vägverkets modell för trafikolycksfall kan användas. Om flygplatsen går med underskott ska detta inte föras över på operatören eller transportköparna. Näringslivet är inte heller berett att täcka detta underskott. Det bör täckas av samhället på grund av den nytta en flygplats ger.

## 5.7 OM INTERMODALITET

– Man ska se marktransporterna som ett komplement till flygresan.

– Vi har inte helt koll på hur passageraren tar sig till flygplatsen. Bedömningen är att affärsresenären använder taxi eller egen bil.

– Malmö Aviation är väl förtroget med sina resenärers sätt att ta sig till och från flygplatsen. Huvudsakligen sker det med bil. Malmö Aviation är för ett ökat nyttjande av kollektiva marktransporter och i bolagets årskort ingår även färdbevis för marktransporter.

– Malmö Aviations aktiva agerande har lett fram till att flygbussen Sturup–Lund återkommit.

– Skyways har en grov koll på hur resenären tar sig till och från flygplatsen. Vissa kampanjer har gjorts för att i högre grad utnyttja kollektivtrafiken. Motivet är i första hand att göra det bekvämt för resenären.

– En framtida minskning av antalet flygplatser kommer att begränsa inrikesflygets utveckling. Stora flygplatser har också svårt att erbjuda flygbolagen de flexibla lösningar som de önskar och som mindre flygplatser kan erbjuda.

## 5.8 OM INRIKESFLYGETS FRAMTID

– Kostnaderna har relativt sett gått ner. Bland annat LFV har aktivt arbetat för att bidra till detta.

– Sverige är ett avlångt land och flygtrafik på längre avstånd har en god efterfrågan. Det har även noterats att efterfrågan ökar när nya etableringar sker.

– Vår bedömning är att priserna kommer att gå upp. Flygplanen blir mindre och utbudet av destinationer blir färre men med fler avgångar. Tvärtrafiken till Landvetter kommer att öka.

– Naturvårdsverket har gått ut med en inriktning att resor under 50 mil bör ske med tåg. EU har där en gräns på 40 mil. Från det statliga segmentet hörs röster att de vill följa Naturvårdsverkets inriktning. Skatteverket kan för sina interna resor komma att bli en föregångare vad gäller att följa Naturvårdsverkets inriktning. Situationen är inte bra och kan skapa problem för linjen Göteborg–Stockholm.

– Under de närmaste 10 åren kommer inrikestrafiken totalt att minska, en koncentration kommer att ske till några destinationer, frekvenserna kommer att bli färre, en anpassning av flygplanstypen till efterfrågan kommer att ske, nya effektivare

*flygmaskiner kommer att produceras, flera flygplatser kommer att vara beroende av stöd för att överleva och en koncentration av starter och landningar kommer att ske till peaktiderna.*

*– Vi är oroliga för inrikesflygets framtid. Det är troligt att marktransporter på ett avstånd upp till 55–60 mil om några år huvudsakligen kommer att ske med bil eller tåg. Privatresenären försvinner först. Göteborg och Östersund har inte längre underlag för trafik med den flygplanstyp som Norwegian använder. Volymen räcker till 50 säten. På längre sikt återstår bara destinationer som Luleå och Kiruna med stora flygplan.*

*– Inrikesflygets utveckling har inte varit så bra. Kostnaderna för säkerhetskontrollen har skjutit i höjden och man kan reflektera över om inte terroristerna har lyckats indirekt genom de vidsträckta säkerhetskraven som ställts på flyget. Kraven har drivits för långt och åtgärderna har resulterat i ökade kostnader och osmidighet för passagerarna.*

*– På lång sikt kommer delar av flyget att ersättas av tåg och bil. Flyget överlever så länge nyttan är efterfrågad och kostnaden acceptabel. Fortsatt verksamhet kan bibehållas genom att kostnaden minskar och att ett ökat flygande sker punkt till punkt. Kostnaden för att starta ett flygbolag är stor och trenden att SAS kliver ur och Skyways stiger in är inte längre trolig.*

*– På 5 till 10 års sikt så sker en fortsatt minskning av inrikesresandet med flyg. Mindre jet och mer turboprop. Ambitionen är att behålla utbudet samt behållalöka frekvensen.*

## 5.9 OM FÖRVÄNTNINGARNA PÅ TRANSPORTSTYRELSEN

*– Förhoppningen är att den nya myndighetens verksamhet ser konkurrensneutralt på alla trafikslags transporter och att de verkar på ett likartat sätt för alla frågor exempelvis avgifter.*

*– Vi önskar färre myndigheter att kommunicera med. Luftfartsmyndigheten i Sverige har kompletterat EASA:s regelverk (subpart Q) så att de särskiljer sig i Sverige jämfört med andra länder i Europa. Små bolag har behov av att kunna kommunicera med myndigheter på ett enat sätt.*

*– Ett önskemål till Transportstyrelsen är att tillsynen av flygbolagen kan vara tuffare, särskilt för nya aktörer.*

*– Det är bra att myndigheten intresserar sig för frågor kring inrikesflygets förutsättningar, till exempel konkurrensen, framtiden och miljösituationen. Tidigare tog SAS på sig en stor roll för detta. Flygbolag ska inte hålla på med sådant, de ska flyga.*

*– Vi har haft lite att göra med den gamla myndigheten och inte stött på några större problem. Vi är glada att verksamheten som "biljettoperatör" har fått existera. Vidare uppskattar vi den förändring som har skett genom att alla trafikslag har samlats till en myndighet.*

*– Rent generellt borde myndigheten titta på hur EU:s regelverk påverkar operatörerna. Vi efterlyser också ett tydligare ifrågasättande av de regelverk som EU etablerat för flygets säkerhet och bekämpning av terrorism.*

*– Sverigeflyg service AB är tvingade att anpassa sig till gällande regelverk och har små möjligheter att påverka då bolaget saknar egna resurser för lobbyverksamhet.*

*– Myndigheten ska vara "tuffare" i sin granskning och även se på sådana saker som att en operatör håller tidtabellen.*

*– SFR är mindre operatörers ombud och för operatörernas talan med Transportstyrelsen.*

*– Vi är oroliga för att den nya myndigheten kommer att innebära mer "juridik". Bolaget känner sig mycket belastat av myndigheternas krav och regelverken måste bli mer förståeliga. "Tala till bönder på bönders vis". Inspektörerna bör arbeta närmare operatörerna, med fokus på kvalitet och med en spårbarhet från verkligheten till manualerna.*



# 6 INRIKESFLYGETS EKONOMI

## Avsnittet i korthet

Det finns påtagliga stordriftsfördelar i flygplatsverksamhet. Av alla de flygplatser som idag (sommaren 2009) har inrikes trafik är det endast en handfull som går med vinst, de omsättningsmässigt sett största. Trenden för andelen inrikes passagerare i förhållande till det totala antalet är vikande, både på LFV-flygplatserna och på övriga flygplatser med inrikestrafik. Se 6.1

Bland flygbolagen intar SAS en särställning genom sin storlek. Siffrorna för bolaget har uppskattats utifrån andelen personkilometer och indikerar för perioden 2000–2008 en omsättning på 29 miljarder, med en marginell förlust – ett överraskande bra resultat. Utöver SAS har åtminstone 13 flygbolag haft inrikes linjetrafik av betydelse under perioden 2000–2008, av dessa finns 8 kvar i juni 2009. Under åren 2000–2007 omsatte dessa 38 miljarder kr och förlorade drygt 1,5. Endast ett bolag Golden Air, har redovisat vinst för i stort sett hela perioden. Trenden har visat en stabilisering under de senaste

åren och ytterligare ett par bolag har vänt förlust mot vinst. Men läget är bekymmersamt. Tre bolag, vars prissättning saknade kontakt med verkligheten, rubbade under den aktuella perioden resenärernas uppfattning om vad som är ett skäligt biljettpris. Bedömningen är att utvecklingen nu går mot en högre, mer verklighetsförankrad prissbild. Se 6.2

Efter flera år med stabil utveckling av flygbolagens driftkostnader ökade dessa med drygt sex procent 2008. Bolagens kapitalkostnader minskade däremot, till följd av en dämpad efterfrågan på flygplan. I flygbolagens kostnads massa ingår ett antal avgifter som startavgift, passageraravgift, undervägsavgift med mera. Under senare år har flera avgifter tillkommit, främst miljörelaterade sådana i form av bulleravgift och avgift. Kostnaderna för säkerhetskontroller har också ökat. Flygbolagen anser att avgifterna på flygplatserna har stigit för mycket utan att de har haft någon chans till påverkan eller tillräcklig insyn. Sverige har dock gjort vissa internationella åtaganden som begränsar flygplatshållarnas möjligheter att helt fritt bestämma sina avgifter. Se 6.3

I detta avsnitt behandlas ekonomi i flygplatsdriften och de flygplatser som har inrikes trafik. Slutligen diskuteras några särskilda kostnadsposter.

## 6.1 FLYGPLATSER

Det har traditionellt funnits påtagliga stordriftsfördelar i flygplatsverksamhet. Med ökande storlek ökar andra intäktsmöjligheter än flygtrafiken dramatiskt, framför allt parkeringsavgifter, reklamintäkter och lokalhyror i terminalutrymmen. Att driva en stor flygplats (mer än cirka 500 000 årspassagerare) har varit lönsamt, att driva en mycket stor flygplats har varit mycket lönsamt. Detta mönster är väldigt påtagligt i Sverige. Det gäller dock inte nödvändigtvis flygplatser som i hög grad bygger sin verksamhet på lågprisflyg.

### 6.1.1 LFV-flygplatser

I juni 2009 bedrivs reguljär trafik på 41 flygplatser varav två (Göteborg City Airport och Stockholm-Västerås) inte har inrikeslinjer. Av de återstående 39 drivs 16 av LFV, 22 av kommuner och tre av privata intressenter. Inrikesandelen varierar kraftigt mellan olika flygplatser. Norrköping har lägst andel och Ängelholm-Helsingborg högst.





Tabell 10 Inrikesandel av antalet passagerare på LFV-flygplatserna

Inrikes passagerarandel	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Snitt
Halmstad	97	99	99	100	99	97	96	97	92	97,3
Jönköping	46	50	48	51	54	62	55	64	70	55,6
Kalmar	82	81	80	79	80	87	85	85	84	82,6
Karlstad	60	60	72	71	64	60	64	52	50	61,4
Kiruna	98	98	98	98	99	99	99	99	98	98,4
Norrköping	20	18	11	9	10	4	3	3	1	8,8
Skellefteå	97	95	99	98	98	98	96	95	96	96,9
Sundsvall-Härnösand	96	96	96	97	100	98	96	94	92	96,1
Visby	98	98	98	98	98	96	96	96	96	97,1
Örnköldsvik	100	100	100	100	100	100	95	97	98	98,9
Östersund	99	99	97	98	96	95	100	94	96	97,1
Ronneby	91	93	99	96	99	99	100	99	99	97,2
Stockholm-Bromma	98	98	98	91	90	90	92	92	92	93,4
Ängelholm	100	100	100	100	100	100	97	98	99	99,3
Göteborg-Landvetter	32	33	31	31	32	33	31	29	28	31,1
Luleå	94	94	94	95	95	95	94	94	94	94,3
Malmö	61	61	60	61	62	62	63	61	62	61,4
Stockholm-Arlanda	37	37	37	36	34	34	30	29	27	33,4
Umeå	94	94	95	95	96	96	95	95	95	95,0
<b>Ovägt genomsnitt</b>	<b>78,9</b>	<b>79,2</b>	<b>79,6</b>	<b>79,2</b>	<b>79,3</b>	<b>79,2</b>	<b>78,3</b>	<b>77,5</b>	<b>77,3</b>	<b>78,7</b>

Inrikesandelen är mätt som andel inrikes passagerare av totalt passagerarantal.

Källa: Bearbetning av SOS Lufifart

I tabell 11 anges omsättning och resultat viktat efter andelen inrikes passagerare. Totalsiffrorna för omsättning och resultat finns i bilaga 4. LFV har under perioden avvecklat Halmstad, Kalmar och Norrköping till respektive kommun. Eftersom detta saknar betydelse för inrikesandelen har de tre flygplatserna behållits i LFV-gruppen i tabell 11. (I framtiden förväntas LFV driva 10 flygplatser, se avsnitt 2.3.2.) Med resultat avses resultat efter finansiella poster – för 2008 dock exklusive den engångsnedskrivning av bokfört kapital som gjorts på sex flygplatser, vilket detta år belastade resultatet med 353 mkr, se bilaga 4.2.

Tabell 11 är på höjden indelad i tre grupper. Elva av de 19 flygplatser LFV drev år 2000 har inte redovisat överskott någon gång under perioden 2000–2008. Tre har haft såväl överskott som underskott medan fem alltid redovisat överskott. Av de tre i mittengruppen tenderar Ronneby, med

underskott 2001–2008, att ansluta sig till underskottsgruppen medan Bromma tenderar att ansluta sig till överskottsgruppen efter plusresultat de sex senaste åren. Det samlade överskottet på de fem överskottsflygplatserna är flera gånger så stort som de övrigas samlade underskott. Problemet kan därför lätt lösas genom intern omfördelning.

Det ovägd genomsnittet av inrikesandelarna i tabell 11 visar en svagt sjunkande tendens under åtminstone de senaste åren. Denna förändring är inte jämnt fördelad på de tre flygplatskategorierna. Raden *Andel av total oms/res* i tabellen visar att inrikesandelen av omsättning och resultat minskat påtagligt, från 47 procent år 2000 till 40 procent 2008. Detta beror i sin tur på att inrikesandelen ökat på de flygplatser som redovisar underskott eller nollresultat, från 81 till 86 procent, medan den minskat från 39 till 32 procent på överskottsflygplatserna.

Tabell 11 Inrikesdel av LFV-flygplatsernas omsättning och resultat

Mätt med flygplatsens andel inrikes passagerare

Mkr	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008	
	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES
Halmstad	15	-19	13	-6	13	-9	15	-9	15	-9	16	-44	Ej LFV					
Jönköping	15	-6	16	-7	14	-6	15	-10	15	-14	15	-6	14	-9	18	-10	20	-12
Kalmar	18	-5	18	-6	18	-6	18	-7	18	-7	19	-6	16	-58	Ej LFV			
Karlstad	21	-6	20	-7	19	-12	17	-31	16	-19	16	-8	14	-11	12	-12	14	-10
Kiruna	25	-12	24	-14	24	-14	25	-28	25	-31	28	-16	29	-17	33	-18	37	-20
Norrköping	6	-1	6	-1	3	-1	2	-2	2	-2	1	-3	0	0	Ej LFV			
Skellefteå	24	-4	23	-5	25	-6	25	-12	30	-8	25	-9	23	-13	27	-10	28	-10
Sundsvall- Härnösand	55	-6	51	-9	49	-18	49	-11	52	-15	54	-11	51	-9	51	-10	50	-10
Visby	26	-9	31	-9	32	-9	37	-6	36	-9	33	-8	35	-9	36	-7	36	-9
Örnsköldsvik	17	-8	17	-11	18	-13	18	-17	21	-16	18	-19	16	-18	18	-17	25	-14
Östersund	30	-2	31	-10	32	-12	35	-18	36	-11	36	-16	38	-19	38	-15	38	-17
Ronneby	15	0	17	-1	16	-6	20	-6	21	-2	17	-8	18	-7	21	-6	21	-8
Stockholm- Bromma	98	8	104	-6	118	-2	137	18	142	10	140	11	164	25	194	30	208	29
Ängelholm	26	4	27	4	28	-1	34	-7	38	0	36	-7	34	-5	39	1	42	-1
Göteborg- Landvetter	178	68	180	49	182	49	177	30	202	50	201	48	198	50	191	55	191	54
Luleå	71	16	68	10	70	9	80	1	89	15	79	4	81	12	81	1	87	1
Malmö	151	27	126	23	134	23	157	14	156	20	155	14	161	21	163	27	159	18
Stockholm- Arlanda	761	289	808	132	833	227	805	148	862	185	881	189	839	214	842	219	789	166
Umeå	64	7	66	7	74	8	82	17	90	16	83	12	82	8	87	11	93	10
<b>TOTALT</b>	<b>1 615</b>	<b>340</b>	<b>1 643</b>	<b>135</b>	<b>1 700</b>	<b>202</b>	<b>1 749</b>	<b>66</b>	<b>1 867</b>	<b>155</b>	<b>1 851</b>	<b>117</b>	<b>1 813</b>	<b>156</b>	<b>1 851</b>	<b>240</b>	<b>1 838</b>	<b>167</b>
Därav med 0 eller +	8 flpl	418	6 flpl	225	5 flpl	316	6 flpl	228	7 flpl	296	6 flpl	277	6 flpl	330	7 flpl	345	6 flpl	276
Därav med underskott	11 flpl	-77	13 flpl	-90	14 flpl	-115	13 flpl	-162	12 flpl	-142	13 flpl	-160	12 flpl	-174	9 flpl	-105	10 flpl	-109
Andel av tot. oms/res %	47	35	46	30	46	29	47	18	45	26	45	23	41	21	41	26	40	22
Överskotts- andel %		39		40		38		40		38		37		35		33		32
Underskotts- andel %		81		82		82		79		76		68		84		84		86

- = inkl kostnad för ägarbyte
- = halvår, kommunal 1 juli
- = negativt resultat

Källa: Bearbetning av LFV:s årsredovisningar. För 2008 exklusive engångsnedskrivning av bokfört kapital på sex flygplatser.

### 6.1.2 Kommunala och privata flygplatser

På de övriga 20 flygplatserna med inrikestrafik är inrikesandelarna av antalet passagerare genomsnittligt högre, men visar även här en sjunkande tendens. Hälften av flygplatserna har dock stabila andelar på eller nära 100 procent.

Till följd av skillnader i dataunderlaget redovisas omsättning och resultat för dessa flygplatser i två separata tabeller. För flygplatser drivna i aktiebolagsform är data hämtade från

årsredovisningar. För de som drivs i form av kommunala förvaltningar är data hämtade från den avstämning av underskott och driftbidrag som årligen genomförs av en extern revisor på uppdrag av Transportstyrelsen. Eftersom denna avstämning inte krävdes före 2003 saknas data för åren 2000–2002 och arbetet med 2008 är vid framtagningen av denna rapport inte färdigt. Totalbelopp inklusive utrikes trafik finns i bilaga 4.2.

**Tabell 12** Inrikesandel av antalet passagerare på övriga flygplatser

Inrikes passagerarandel	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Snitt
Arvidsjaur	97	86	79	77	76	70	68	66	64	76
Borlänge	90	100	99	98	100	98	75	87	76	91
Gällivare	100	100	100	100	100	99	100	100	100	100
Hagfors	99	100	100	99	100	100	100	99	100	100
Hemavan-Tärnaby	98	95	98	98	99	100	99	100	100	99
Hultsfred-Vimmerby	97	94	95	92	92	93	100	Ej linjetrafik		95
Kramfors-Sollefteå	100	100	100	94	100	99	100	100	100	99
Kristianstad	60	83	95	98	99	99	98	99	100	92
Linköping	43	42	38	27	21	23	24	25	18	29
Lycksele	100	100	100	100	100	100	100	99	100	100
Mora	100	99	94	96	95	98	94	95	98	96
Oskarshamn	100	100	93	94	100	100	100	100	100	99
Pajala-Ylläs	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Storuman	98	99	100	100	100	100	100	100	100	100
Sveg	100	100	98	100	99	100	100	100	95	99
Torsby	100	100	100	100	99	100	98	94	97	99
Trollhättan-Vänersborg	100	100	100	100	100	99	87	86	88	96
Vilhelmina	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Växjö	65	67	78	76	81	88	85	77	65	76
Örebro	26	24	22	21	20	17	10	10	11	18
<b>Ovägt genomsnitt</b>	<b>88,6</b>	<b>89,4</b>	<b>89,5</b>	<b>88,5</b>	<b>89,0</b>	<b>89,1</b>	<b>87,0</b>	<b>86,2</b>	<b>84,8</b>	<b>88,0</b>

Inrikesandelen är mätt som andel inrikes passagerare av totalt passagerarantal.

Källa: Bearbetning av SOS Luftfart

Tabell 13 Inrikesdel av omsättning och resultat, icke-statliga flygplatsbolag

Tkr	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008	
	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES
Arvidsjaur*	31 308	-8 967	32 456	-7 180	24 970	-8 601	9 507	-8 136	10 055	-7 303	10 947	-6 410	11 843	-5 829	11 091	-6 053	14 167	-5 888
Borlänge	12 553	-2 698	12 253	-10 569	13 294	-9 392	14 637	-10 529	11 990	-11 192	9 337	-14 841	3 768	-19 844	6 802	-21 870	8 421	-18 899
Mora	Del av Morastrand AB; ej separatredovisad																	
Halmstad	Del av LFV, se tabell över LFV-flygplatser																	
Hemavan*	4 819	-4 254	5 051	-4 834	6 291	-6 582	2 361	-7 776	2 087	-7 469	2 600	-9 069	3 931	-9 878	3 944	-9 761	4 833	-8 741
Hultsfred- (Vimmerby)**	1 354	-4 987	1 151	-6 042	1 067	-7 393	1 636	-7 456	1 062	-6 753	1 668	-6 567	729	-7 550	Linjetrafiken upphörde juni 2006			
Kälmar	Del av LFV, se tabell över LFV-flygplatser																	
Kramfors-Sollefteå	5 720	-5 960	5 725	-6 205	5 883	-6 082	5 744	-6 838	4 934	-8 065	4 276	-8 284	2 327	-10 354	4 040	-11 443	1 952	-13 920
Kristianstad	13 116	-6 935	21 634	-9 441	19 408	-12 816	18 044	-16 802	15 094	-14 946	16 532	-13 016	15 040	-22 066	13 608	-18 382	12 407	-26 450
Linköping	Ej aktiebolag; flygplatsverksamheten bedrivs av SAAB med stöd från Linköpings kommun																	
Lycksele	Kommunal förvaltning; aktiebolag från 2007-12-04																	
Oskarshamn	342	-5 555	655	-4 714	810	-4 730	1 357	-4 215	810	-4 985	1 630	-4 567	1 601	-7 663	1 092	-5 609	1 938	-5 061
Storuman*	14 524	-13 985	16 719	-14 302	11 598	-14 130	2 465	-8 423	3 180	-7 727	3 851	-7 817	4 756	-8 120	5 656	-9 547	4 278	-9 503
Torsby	213 -3 872																	
Trollhättan-Vänersborg	11 669	-6 017	11 785	-5 781	11 265	-6 640	11 749	-7 625	12 456	-6 527	11 564	-5 661	10 622	-4 654	10 519	-4 391	10 885	-4 611
Växjö	35 573	3 539	32 982	-385	29 099	-5 325	27 039	-5 663	26 470	-5 101	35 644	-3 923	33 420	-7 718	37 609	-14 937	41 516	-16 289
Örebro	31 939	-1 044	29 985	-7 347	28 815	-19 962	24 123	-17 667	26 139	-20 556	32 703	-19 897	33 435	-14 607	30 212	-14 079	25 380	-12 698
Anral aktiebolag (AB)	11 12 13 14 (+1, -1)																	
<b>TOTALT</b>	162 918	-56 863	170 396	-76 801	152 500	-101 653	119 076	-104 015	115 002	-103 668	130 965	-103 923	144 695	-137 134	173 164	-142 958	174 084	-150 600
Därav 9 som varit AB 00-08	149 010	-49 178	156 992	-60 190	138 140	-84 868	102 388	-83 093	101 224	-82 678	119 747	-78 643	116 975	-90 890	117 770	-94 201	117 357	-103 162
Övriga	13 908	-7 684	13 404	-16 611	14 360	-16 785	16 688	-20 922	13 777	-20 990	11 218	-25 280	27 720	-46 244	55 393	-48 757	56 727	-47 438

Omsättning och resultat är räknade exkl. intäktsförda ägar-, stats-, koncern- och EU-bidrag.

Omsättning avser nettoomsättning men avgränsningen till övriga intäkter kan variera.

\* Den markanta nedgången i vissa flygplatser omsättning 2002-2003 beror huvudsakligen på Riksrafikens övertagande av trafikupphandling.

\*\* Vimmerby kommun sålde sin andel av Hultsfred-Vimmerby flygplats till Hultsfreds kommun i oktober 2004. Flygplatsen såldes 2008 till privata intressenter.

- = Storuman: inkl flygnetto på Hemavan
- = Torsby ej trafik april-okt, ombyggnad
- = Dalaflyget brutet år 05|124-06|231
- = Växjö inkl Småland Airport AB
- = Lycksele brutet år 07|204-08|231

Källa: Bearbetning av årsredovisningar. Resultat efter finansiella poster.

I tabell 13 finns ett enda fall där en flygplats visat överskott, Växjö år 2000. I övrigt är bilden entydig, det går inte att åstadkomma ett företagsekonomiskt överskott i flygplatsdriften med de trafikvolymerna som dessa flygplatser hanterar. Jämförelser över tiden försvaras av att flera flygplatser bytt organisationsform under perioden. De tio aktiebolag som funnits under hela perioden redovisar varierande omsättning

i början av decenniet med en stabilisering på 117–120 miljoner åren 2005–2008. Resultatet visar en alarmerande ökning av underskotten, från minus 50 miljoner år 2000 till minus 103 miljoner 2007 med en tillfällig stabilisering åren 2002–2005.

Vid periodens början drevs åtta flygplatser som kommunala förvaltningar men till och med 2008 har tre bolagiserats. Siffrorna för inrikesandelen av trafiken framgår av följande tabell.

**Tabell 14** Inrikesdel av omsättning och resultat, kommunala flygplatsförvaltningar

Tkr	2003		2004		2005		2006		2007		2008*	
	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES
Gällivare	5 630	-17 955	7 290	-16 623	7 248	-18 036	7 425	-15 606	8 673	-16 579		
Hagfors	637	-4 042	659	-4 146	819	-4 047	683	-3 534	607	-3 775		
Linköping 03-05	3 064	-3 917	2 285	-3 556	3 529	-3 127	Bolagiserad, se tabell över aktiebolag					
Lycksele 03-07	4 584	-9 146	3 554	-9 878	5 422	-11 376	6 314	-11 938	7 629	-13 149	Bolagiserad	
Mora 03-05	2 473	-8 006	1 787	-8 593	1 876	-9 525	Bolagiserad, se tabell över aktiebolag					
Pajala-Ylläs	822	-5 703	514	-7 265	584	-9 109	1 518	-6 767	618	-7 043		
Sveg	267	-5 109	334	-6 005	315	-6 750	1 098	-5 965	438	-6 900		
Vilhelmina	2 371	-9 068	2 223	-9 540	3 050	-9 473	3 875	-8 906	3 263	-9 437		
<b>TOTALT</b>	<b>19 847</b>	<b>-62 946</b>	<b>18 646</b>	<b>-65 606</b>	<b>22 844</b>	<b>-71 443</b>	<b>20 913</b>	<b>-52 716</b>	<b>21 228</b>	<b>-56 883</b>		
Därav 6 som inte bolagiserats	14 311	-51 023	14 574	-53 457	17 438	-58 791	20 913	-52 716	21 228	-56 883		
Övriga	5 537	-11 922	4 072	-12 149	5 406	-12 652	-	-	-	-		

Omsättning och resultat är räknade exkl. intäktsförda ägar-, stats-, koncern- och EU-bidrag. Bidrag för säkerhetskontroll (GAS) ingår i förekommande fall. \*Siffror för 2008 ej färdigställda.

Källa: av LFV/Lufthälsmyndigheten upphandlad revisionsbyråens omgång av flygplatsernas räkenskaper för avstämning av driftbidrag.



Mönstret är här likadant som för de bolagiserade flygplatserna, det vill säga samtliga går med förlust under hela perioden. De sex flygplatser som behållit sin organisationsform under hela perioden 2001–2008 har haft något ökande omsättning, från 14,3 till 21,2 mkr, och även något ökande underskott från 51 mkr till 57 mkr.

För 2007 var inrikesdelen av den sammanlagda omsättningen för de 20 flygplatserna ovan 204 mkr och underskottet 199 mkr. Verksamhetens totalkostnader var med andra ord drygt 400 mkr. I viss mån täcks detta av det statliga driftbidrag som infördes 1999. Under perioden 1999–2008 utbetalades totalt 1 117 mkr i driftbidrag, se bilaga 4.3. Det är irrelevant att sätta driftbidraget i relation till de totala underskotten ovan eftersom bidraget avser hela verksamheten, inte bara inrikesdelen, och vissa flygplatser är undantagna från stöd.

## 6.2 FLYGBOLAG

Av skäl som aldrig blivit tillräckligt klarlagda har lönsamheten inom flygtrafiken varit låg under flera årtionden.<sup>1</sup> Från denna huvudregel finns några undantag. Amerikanska Southwest är specialiserat på direkttrafik, utan att använda nav-ekersystem, och har visat god lönsamhet under lång tid. Vissa av lågprisbolagen, med Ryanair i spetsen, är mycket lönsamma men de flygplatser där lågprisbolagen dominerar har lönsamhetsproblem långt över den i föregående avsnitt angivna gränsen på 500 000 passagerare. Detta mönster har ingen motsvarighet inom inrikesflyget. Även om antalet direktlinjer (som inte passerar Stockholm) är betydande är kapacitet och passagerarvolym på dessa närmast försumbara. Försöken att etablera inrikes lågprisbolag i Sverige har aldrig lett till annat än mycket höga förlustmarginaler och ingenting tyder på att detta ändras i framtiden.

### 6.2.1 SAS

Genom sin storlek intar SAS naturligtvis en särställning. Att analysera bolagets verksamhet över någon längre tid är en mycket komplicerad uppgift eftersom koncernens organisation, affärsområdesindelning och redovisningsprinciper har ändrats ofta. Nedanstående tabell bygger huvudsakligen på tioårssammanställningen i koncernens årsredovisning 2008. Det får antas att SAS själva i denna har tagit hand om jämförelsestörande poster. För övriga data gäller att uppgiften i ett visst års redovisning sällan överensstämmer med tillbakablicken i nästa års årsredovisning. Detta beror troligen på att man i någon mån har försökt ta bort jämförelsestörande poster i den senare. För exempelvis personal kan sådana poster vara att verksamheter sålts eller förvärvats eller flyttats mellan länderna.

<sup>1</sup> En redogörelse av utvecklingen sedan 1997 finns i Flygtendenser nr 1/2009.

Tabell 15 SAS verksamhet 2000–2008

Omsättning, resultat mm för SAS samt beräknad svensk andel	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Summa	Resultat % av oms
Omsättning	47 540	51 433	64 906	57 655	58 093	55 501	50 152	50 598	53 195	489 073	
Resultat före skatt	2 829	-1 140	-543	-1 699	-1 833	-246	177	1 044	-1 044	-2 455	-0,50%
Resultat före div poster*	1 291	-2 282	829	-2 450	-1 701	114	1 279	824	-1 908	-4 004	-0,82%
RPK totalt (milj passkm)	23 519	23 906	37 237	36 985	41 287	44 566	46 770	33 082	33 097	320 449	
Svensk intäktsvägd andel av	30,1%	29,4%	34,7%	32,6%	34,6%	31,1%	36,0%	37,8%	36,7%	snitt 33,7	
- omsättning	14 310	15 120	22 508	18 815	20 091	17 266	18 043	19 103	19 543	164 801	
- resultat	852	-335	-188	-554	-634	-77	64	394	-384	-862	-0,52%
RPK i Sverige	2 572	2 528	2 326	1 904	1 784	Anges ej				–	
Paxintäkt totalt MSEK	33 390	36 582	45 778	38 579	36 950	39 346	31 603	33 031	34 149	329 408	
Paxintäkt i Sverige	10 051	10 754	15 875	12 590	12 779	12 240	11 370	12 471	12 546	110 676	
Paxintäkt SAS Scandinavian Airlines	Organisationen fanns inte före 2006						34 149	33 031	34 149	–	
Antal anställda SAS-koncernen	30 939	31 035	35 506	35 444	32 481	32 363	25 323	26 538	24 635	snitt 30 500	
varav Sverige	10 006	9 310	9 318	8 470	7 602	6 873	5 487	5 454	6 512	snitt 7 670	
Anställda i SAS Scandinavian Airlines	Organisationerna fanns inte före 2006						6 852	7 597	7 336	–	
Anställda i Scandinavian Airlines Sverige							1 615	1 704	1 665	–	
Svensk RPK-andel	11%	11%	6%	5%	4%	Anges ej				–	
Svensk intäktsandel	30%	29%	35%	33%	35%	31%	36%	38%	37%	snitt 33,7	
Svensk personalandel	32%	30%	26%	24%	23%	21%	22%	21%	26%	snitt 25,0	
Scandinavian Airlines Sverige personal %	Organisationen fanns inte före 2006						24%	22%	23%	–	

\* Resultat före "reavinster och engångsposter i kvarvarande och avvecklade verksamheter".

Källor: Uppgifter i grått fält från sammanställning i ÅR 2008, övriga från respektive års ÅR. Uppgifterna varierar ofta mellan aktuell ÅR och efterföljande.

Koncernen omsatte åren 2000–2008 489 miljarder kronor och gjorde en förlust på 2,455 miljarder kronor. Detta är dock inte mer än 0,5 procent av omsättningen. Hur stor del av verksamheten som avser svensk inrikestrafik framgår bara av andelen betalda passagerarkm (RPK) och anges bara under åren 2000–2004. Antalet inrikes RPK sjunker då kontinuerligt från 2 572 miljoner till 1 784 miljoner och andelen från 11 till 4 procent. SAS har avböjt att tillhandahålla värden för senare år. Det går därför inte att göra en meningsfull bedömning av SAS inrikesandel under hela perioden.

Den svenska intäktsandelen inkluderar uppenbarligen all

utrikes trafik från Sverige; i annat fall skulle inte skillnaden mellan intäktsandel och RPK-andel vara så stor. Intäktsandelen är därför oanvändbar som beskrivning av den svenska inrikesandelen. Detsamma gäller andelen av antalet anställda i SAS. Antalet anställda i Sverige minskar påtagligt, från 10 000 år 2000 till knappt 5 500 år 2007 men ökar sedan till 6 500 år 2008. Om detta är en verklig förändring eller beror på ändrad organisation utan motsvarande ändring av var personalen rent fysiskt arbetar är oklart. Den svenska andelen av intäkterna var 30 procent år 2000 men hade 2008 ökat till 37 procent efter en topp året innan på 38 procent.

Den enda acceptabla indikatorn på andelen svenskt inrikesflyg i SAS är RPK-andelen men då denna inte finns angiven för hela perioden går det inte att göra en beräkning med rimlig precision. Med tanke på inrikesmarknadens totala utveckling kan man dock anta att SAS inrikesandel åren 2005–2008 inte avviker markant från andelen 2005, det vill säga 4 procent. Om andelen antas ha varit konstant 4 procent åren 2005–2008 blir den svenska inrikestrafikens omsättning åren 2000–2008 29 miljarder kronor och nettoförlusten 15 miljoner kronor, det vill säga 0,5 procent. I jämförelse med flertalet övriga bolag i avsnitt 6.2.2 är detta ett överraskande bra resultat. Både omsättning och resultat ligger mycket nära de fyra bolag i tabell 17 som drivit verksamhet hela perioden; dock innefattar denna också en del utrikes trafik.

### 6.2.2 Övriga bolag med egen flygproduktion

Förutom SAS har åtminstone 13 flygbolag haft inrikes linjetrafik av betydelse under perioden 2000–2008. Av dessa kvarstår åtta bolag i juni 2009. Att fastställa hur bolagens omsättning, passagerarvolym eller transportarbete fördelar sig på inrikes och utrikes trafik är mycket svårt utom i de fall där bolagen själva har lämnat uppgifter.

Tabell 17 visar att inrikesandelen i flertalet fall bara kan bli gissningar. Omsättning och resultat för bolagen redovisas därför med totalbelopp varefter diskussionen får ske med de förmodade inrikesandelarna i åtanke.

Tabell 16 Inrikesdel av 11 flygbolags omsättning

Inrikesandel, % av omsättning	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Avitrans fr 020802				100	100	100	95	75
City Airline fr 010101		10	10	2	0	2	20	20
Golden Air	22	21	18	23	28	44	74	80
Malmö Aviation	89	90	85	75	70	70	85	80
Next Time Jet fr 050701							60	60
Nordic Regional/Airways fr 030721					35	14	18	14
Nordic East Airlin k t 041130			50	50	75			
Nordic Airlin k (Flynnordic) 030721-					60	50	50	50
Skyways Express	80	80	75	70	85	85	85	85
Svenska Direktflyg	90	90	90	95	95	95	90	95
Fly Me 030407-060930					60	65	60	

*Avitrans*: 2005 "Huvudsakligen inom Sverige"; 2007 "Huvudsakligen inom Norden". Osäker bedömning 2006-2007.

*City Airline*: 2001 gissning, 2002–2005 ung. andel av flyglinjelängd, 2006–2007 även m.h.t charterandel av omsättningen. Charter antas vara utrikes. Osäker bedömning.

*Golden Air*: i ÅR angiven inrikesandel av omsättningen. Viss charterverksamhet förekommer.

*Malmö Aviation*: 2000–2001 angiven andel inrikes passagerare av totala antalet, 2002–2007 gissning baserad på linjenät.

*Next Time Jet*: gissning baserad på linjenät.

*Nordic Regional/Airways*: angiven inrikesandel av omsättningen.

*Nordic East Airlin k*: gissning baserad på linjenät, mycket osäker.

*Nordic Airlin k*: gissning baserad på linjenät med mera, mycket osäker.

*Skyways Express*: gissning baserad på linjenät med mera, mycket osäker.

*Svenska Direktflyg*: gissning baserad på linjenät.

*Fly Me*: gissning baserad på linjenät, osäker.



Tabell 17 Flygbolagens omsättning och resultat

Omsättning och driftsresultat för flygbolag med inrikes trafik 2000–2007 exkl. SAS Belopp i mkr enligt årsredovisningar	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		Summa 00-08		Resultat % av oms	
	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES		
Avitrans					11	-0																
City Airline	0	0	43	-23	129	-13	136	-51	206	1	323	-19	397	0	380	29	379	3	1 993	-72	-72	-3,6%
Golden Air	239	22	331	28	427	11	433	35	437	9	377	10	313	22	243	-5	233	-7	3 032	125	125	4,1%
Malmö Aviation	985	-41	983	-186	1 088	-121	1 342	-59	1 318	-79	1 213	-53	1 374	33	1 545	72	1 533	117	11 382	-317	-317	-2,8%
Next Time Jet												29	0,2	70	0,1	142	0,2	241	0,5	0,5	0,5	0,2%
Nordic Regional/Airways*									167	3	366	-46	587	-21	411	6	Saknas	1 532	-58	-58	-58	-3,8%
Nordic East Airlink (kk 041130)					214	-24	316	-53	338	-140									868	-217	-217	-25,0%
Nordic Airlink (Flynnordic)									146	-63	822	-157	976	-100	1 076	2	1 449	-248	4 468	-566	-566	-12,7%
Skyways Express	1 194	43	1 287	54	1 414	-14	1 778	28	1 568	-51	1 266	-49	1 136	25	1 190	68	1 122	7	11 956	112	112	0,9%
Svenska Direktflyg	188	-17	220	-28	151	-1	101	-1	85	-3	101	-8	100	7	107	7	115	0,1	1 168	-42	-42	-3,6%
Fly Me (kk 070302)							0	-6	200	-129	402	-166	513	-178	?	?	?	1 115	-479	-479	-42,9%	
<b>SUMMA</b>	<b>2 606</b>	<b>6</b>	<b>2 864</b>	<b>-153</b>	<b>3 423</b>	<b>-173</b>	<b>4 118</b>	<b>-94</b>	<b>4 477</b>	<b>-451</b>	<b>4 919</b>	<b>-489</b>	<b>5 491</b>	<b>-212</b>	<b>5 163</b>	<b>180</b>	<b>5 184</b>	<b>-136</b>	<b>38 245</b>	<b>-1 521</b>	<b>-1 521</b>	<b>-4,0%</b>
Därv 4 bolag verksamma 00-08	2 606	6	2 821	-131	3 080	-98	3 654	-22	3 408	-124	2 957	-100	2 923	86	3 085	134	3 003	117	27 538	-131	-131	-0,5%
Övriga	1	-0	120	-35	343	-75	463	-72	1 070	-327	1 963	-388	2 568	-299	2 078	1,9	2 181	-253	10 707	-1 390	-1 390	-13,0%

\*Konkurs inledd 090123 Utöver bolagen ovan drev Goodjet inrikes trafik från 2002-10-28 till konkursen 2003-01-17 med förluster på 20–30 mkr per månad.

Swe Fly AB (f.d. Svea-Flyg och WestEastAir) flög inrikes maj 2004–juni 2005. Oms 2004 var 20,5 mkr och resultatet -24,9 mkr. Konkurs 2006-11-29.

Källa: Årsredovisningar, för Nordic East Airlink jan-sept 2004 konkursförvaltarens berättelse.

- = Avitrans = 020802-031231
- = Fly Me = 030407-031231
- = Nordic Reg + Airlink = 030721-041231
- = Fly Me = jan-sept 2006 enligt delårsrapport.
- = Nex TJ = 050701-061231
- = Golden = ändrad redovisning
- = Nordic East = jan-sept 04

De 11 bolagen i tabell 17 omsatte under åren 2000–2008 drygt 38 miljarder kronor och förlorade drygt 1,5. Spridningen inom gruppen är dock mycket stor. Golden Air står i särklass med en vinst på nära 5 procent av omsättningen över hela perioden. Utgångsläget var dessutom gynnsamt; 1997–1999 redovisade bolaget 266 mkr i omsättning, med en vinst på 33 mkr. Av tabellen framgår emellertid att bolagets inrikesandel var låg under de första åren. Malmö Aviation redovisade inledningsvis stora förluster, men har sedan 2006 redovisat ökande vinster. Trots detta har man 317 mkr kvar till nollresultat för perioden. Utgångsläget var också ogynnsamt. Med en omsättning på 4 256 mkr 1996–1999 redovisade bolaget en förlust på 442 mkr. Efter 2008 års resultat återstår med andra ord cirka 769 mkr i ansamlad förlust. Skyways Express uppvisar samma mönster av stabilisering i slutet av perioden. Även om överskotten är små har man lyckats nå ett resultat på en procent av omsättningen. Även City Airline och Svenska Direktflyg har stabiliserats på låg, men positiv, lönsamhetsnivå. Det relativt nya Nextjet (Next Time Jet) ligger på obetydligt plusresultat men lever farligt – soliditeten har på fem år minskat från 50 till 1 procent.

I andra änden av skalan finns tre bolag med mycket stora förluster, såväl nominellt som i relation till omsättningen: Nordic Airlink (Fly Nordic), som nu är ett helägt dotterbolag till Norwegian Air Shuttle, har under perioden 2004–2008 redovisat 4 468 mkr i omsättning och 566 mkr i förlust, det vill säga 12 procent av omsättningen. Stabiliseringen 2007 var temporär och vändes 2008 i den största förlusten hittills, 17 procent av omsättningen. Dess föregångare Nordic East Airlink, försatt i konkurs 2004-11-30, omsatte 946 mkr under åren 2002–2004 och förlorade 230, det vill säga 24 procent av omsättningen.

I särklass står Fly Me, som försattes i konkurs i mars 2007. Bolaget omsatte åren 2004–2006 1 115 mkr med en förlust på 473 mkr, det vill säga 43 procent av omsättningen. Av tabellens sammanlagda omsättning och resultat 2000–2008 svarar Fly Me för 2,9 procent av omsättningen men 31,5 procent av förlusten. Med andra ord kunde nästan en tredjedel av de 11 bolagens samlade förlust under åtta år hänföras till ett enda bolags verksamhet under tre år. Verksamheten fortsatte med minst samma förlustmarginal en bit in på 2007 men data saknas eftersom konkursen inte är avslutad.

City Airline har totalt över perioden haft det bekymmersamt med en omsättning på 1 614 mkr och en förlust på 110 mkr. Även här syns dock en stabilisering under de två senaste åren. Svenska Direktflyg har också sett en stabilisering de senaste åren.

Sammanfattningsvis är läget oroande för inrikesbolagen, men inte så besvärligt som totalsummorna i tabell 17 antyder. Marknaden har under några år i mitten av årtiondet destabilerats av tre bolag vars prissättning saknade kontakt med verkligheten. Läget förvärrades dessutom av två bolag som



inte syns i tabellen, Goodjet och Swe Fly, som under sina korta gästspel på inrikesmarknaden bidrog till att ytterligare förvirra resenärernas bild av vad en inrikesbiljett bör kosta. Av de fem bolagen är fyra borta och det femte, Fly Nordic (från 2008 Norwegian), har med nuvarande lönsamhet ingen framtid. Framöver kommer prisnivån troligen att återgå till vad som krävs för att nå en positiv, om än låg, lönsamhet. Att aktiemarknaden skulle acceptera ytterligare ett bolag som Fly Me, där en betydande del av biljettkostnaden betalades av ett stort antal, mindre aktieägare genom ständiga emissioner är mycket osannolikt. Även om totalmarknaden krymper något fram till 2020, enligt prognosen i avsnitt 4.4, blir förutsättningarna för inrikesbolagens verksamhet troligen bättre än vad de var under flera av åren 2000–2008.

### 6.2.3 Flygreseorganisatörerna

Eftersom flygreseorganisatörerna köper flygkapacitet av flygbolagen kommer kostnadssidan av organisatörernas resultaträkning in på intäktsidan hos flygbolagen. Organisatörernas *omsättning* ska därför inte adderas till flygbolagens omsättning eftersom man då får dubbelräkning. Däremot bör organisatörernas resultat adderas till såväl omsättning som resultat för att få en fullständig bild av inrikesflygets ekonomi. Det har inte varit möjligt att genomföra denna uppgift inom ramen för rapporten. Generellt sett är dock flygreseorganisatörerna lönsamma och deras resultat skulle ha lättat upp bilden något.

## 6.3 FLYGOPERATIVA KOSTNADER

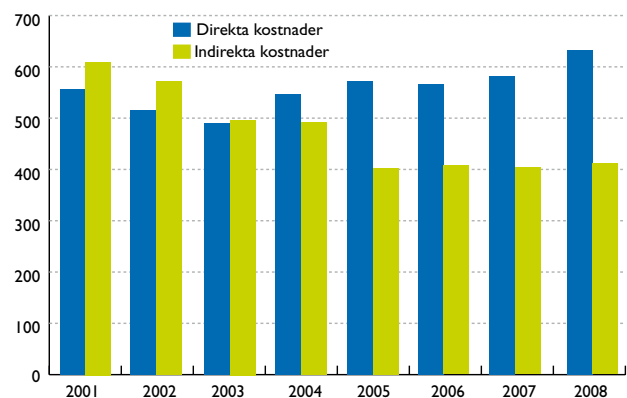
I avsaknad av detaljerad statistik över flygbolagens driftkostnader utvecklade Luftfartsstyrelsen och LFV en modell där driftkostnaderna för ett antal utvalda sträckor simuleras. Modellen innehåller både kostnader för själva flygplanet, till exempel bränsle, underhåll och leasingkostnader, och kostnader för passagerarna, till exempel kabinservice, passageraravgifter och marktjänst. Därtill innehåller modellen kostnader på bolagsnivå som 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.

### 6.3.1 Bränslekostnader

Efter flera år med stabil utveckling av flygbolagens driftkostnader ökade dessa med drygt sex procent<sup>2</sup> 2008. Kostnadsökningarna utgörs framför allt av ökade bränslekostnader. Bränsleprisutvecklingen följer i mycket hög grad prisutveck-

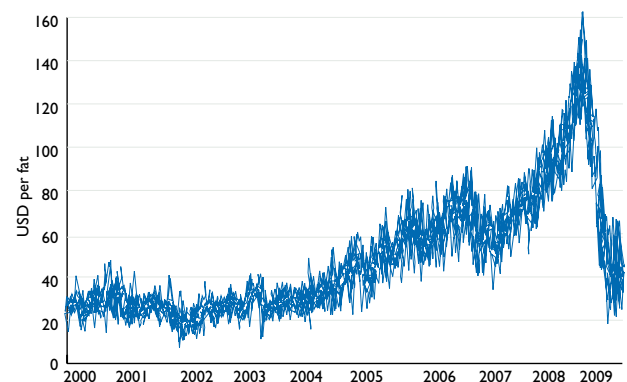
Figur 25 Driftkostnadsutveckling Stockholm–Göteborg, B737-600



Källa: Transportstyrelsens driftkostnadsmodell

lingen på råolja. Under 2008 ökade oljepriserna till rekordhöga nivåer. I mitten av året var priset drygt 140 dollar per fat, vilket motsvarade en fördubbling från året innan (se figur 26).

Figur 26 Prisutveckling på Brent-olja



Källa: EIA

<sup>2</sup> Kostnaderna är beräknade för ett konventionellt flygbolag för sträckan Stockholm–Göteborg, Boeing 737-600.

Tabell 18 Avgiftskategorier 1990–2008

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

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

### 6.3.2 Infrastrukturavgifter/myndighetsavgifter

Den svenska flygbranschen debiteras ett antal avgifter främst från LfV och Transportstyrelsen. LfV är ett affärsverk, vilket bland annat 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: startavgift, passageraravgift, bulleravgift, avgasavgift och Terminal Navigation Charge (TNC-avgift).

Transportstyrelsen tar (som framgår av föreskrift LFS 2008:54) ut avgifter för finansiering av tillstånds- och tillsynsverksamheten i form av flygoperativa avgifter, certifikatavgifter, luftvärdighetsavgifter med flera. 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 figur 27). Eurocontrol debiterar flygoperatören den gemensamt framtagna och fastställda undervägsavgiften och fördelar intäkterna till medlemsländerna så att kostnaderna för verksamheten ska

täckas. För svensk del är det Transportstyrelsen som deltar i arbetet med fastställandet av undervägsavgiften, vilket bland annat betyder att granskning sker av de kostnader LfV presenterar.

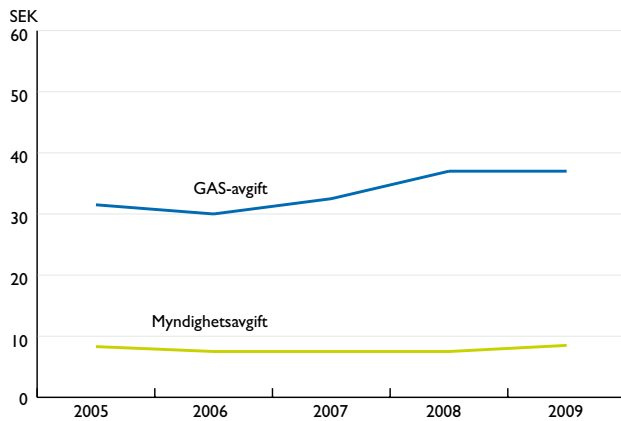
Tabell 18 och figurerna 27 och 28 visar de aktuella avgifterna samt en viss historisk utveckling av vilka som har kommit till under senare år. Främst är det miljörelaterade avgifter, i form av avgasavgift och bulleravgift, som har tillkommit.

För varje avresande passagerare tas en myndighetsavgift ut. Avgiften uppgick under 2008 till 7,50 kr per avresande passagerare. Från och med den 1 januari 2009 höjdes avgiften med en krona till 8,50 kr per avresande passagerare.

Sedan 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 hela kostnadsunderlaget fördelas över det totala antalet avresande och fakturerbara passagerare. Detta avgiftsutjämningsystem förvaltas av Transportstyrelsen.

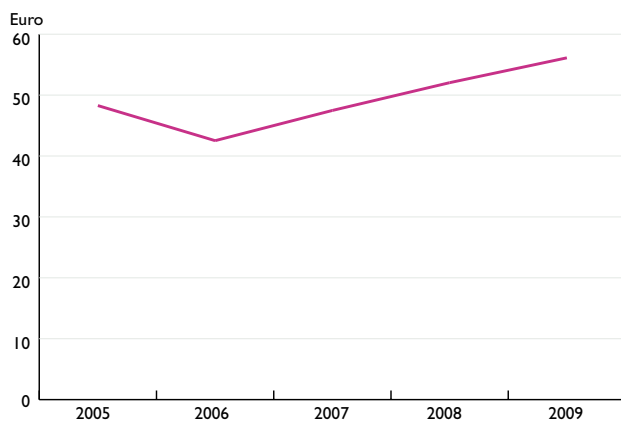
Till följd av vätskeförbudet på flygplan som infördes under hösten 2006 ökade flygplatsernas kostnader för säkerhetskontrollerna dramatiskt, vilket märktes på 2007 års kostnader. Denna kostnadsökning medförde att avgiften för säkerhetskontrollen av passagerare och deras bagage höjdes. Trots att avgiften 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 påbörjades under 2008 ett arbete med att se över det ovan nämnda avgiftsutjämningsystemet. Speciellt det faktum att systemet inte skapade några tydliga incitament för flygplatserna att hålla nere kostnaderna angavs som en brist. Om ett nytt avgiftssystem utarbetas kommer därför en av målsättningarna att vara att skapa incitament som belönar flygplatser som klarar att tillhandahålla en god säkerhetsnivå till en låg kostnad.

**Figur 27** Myndighetsavgift och GAS-avgift

Källa: Transportstyrelsen

Undervägsavgiften baseras på luftfartygets vikt, sträckans längd samt en enhetsavgift. Enhetsavgiften sätts inom respektive avgiftszon för att täcka kostnader som är relaterade till flygtrafiktjänsten, det vill säga de av LFV redovisade kostnaderna samt Transportstyrelsens kostnader. Den svenska avgiftszonens geografiska utsträckning sammanfaller med den som gäller för Sveriges flyginformationsregion (FIR) och Sveriges övre flyginformationsregion.

**Figur 28** Undervägsavgiftens utveckling

Källa: Transportstyrelsen

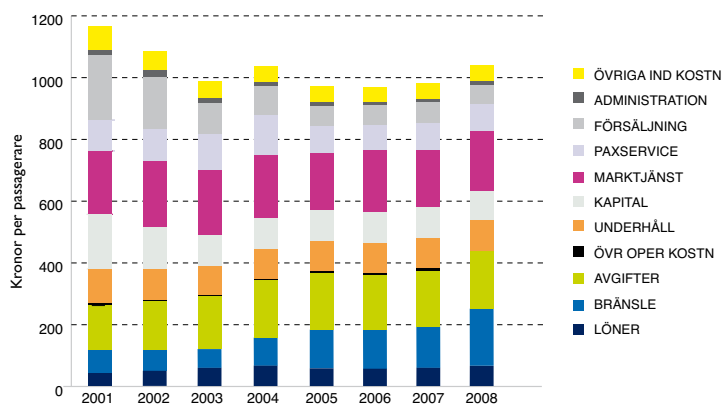
Undervägsavgiften för 2009 uppgår till 56,12 euro per tjänst-enhet, en ökning med cirka 8 procent jämfört med 2008 då avgiften uppgick till 52,04 euro. Undervägsavgiften har höjts till följd av bland annat ökade lönekostnader för flygledare, högre sociala kostnader samt ökade pensionsavsättningar.

Avgiftsnivåerna på flygplatser har under flera år varit föremål för debatt inom flygbranschen. Flygbolagen anser att avgifterna har stigit för mycket utan att de har haft 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 flygplatshållarnas möjligheter att helt fritt bestämma sina avgifter. Bland annat har ICAO, FN:s organ för den civila luftfarten, utformat 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. Till exempel information om vilken typ av tjänst som avgiften avser, hur avgiftsnivån har beräknats, kopplingen till flygplatsens personal, kapacitetsbehov, investeringskostnad och servicekvalitet.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG innehåller vissa övergripande principer för avgiftssättningen på flygplatser samt hur avgifterna ska fastställas. Avgifterna får inte diskriminera mellan flygplatsanvändarna (flygföretagen) och 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 följaktligen endast Arlanda. Direktivet ska vara införlivat i nationell rätt senast den 15 mars 2011.

**Figur 29** Beräknade driftkostnader per passagerare  
Stockholm–Göteborg, B737-600



Källa: Transportstyrelsens driftkostnadsmodell. Löpande priser.

### 6.3.3 Totalkostnader

Till skillnad mot bränslekostnaderna minskade kapitalkostnaderna för flygbolagen 2008 jämfört med året innan. Efter 2001 dämpades efterfrågan på flygplan mycket kraftigt, vilket återspeglades i kraftigt sänkta priser för 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 dämpad efterfrågan på flygplan.

I de indirekta kostnaderna ingår bland annat 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.



# 7 JÄMFÖRELSE MED NORGE OCH FINLAND

## Avsnittet i korthet

Flygmarknaden i Sverige, Norge, Finland och Danmark har en likartad struktur med ett bolag som dominerar marknaden. Aktörerna är totalt sett få. Den svenska marknaden särskiljer sig genom framväxten av flygreseorganisatörer – den norska genom sin storlek och genom den norska statens omfattande upphandling av flygtrafik – och den finska genom sitt fåtal aktörer.

I Norge avreglerades inrikesflyget 1994, och sedan mitten av 1990-talet har flygets andel av resandet ökat till följd av bland annat ökad konkurrens som lett till högre kapacitet, lägre priser och mer trafik.

Fram till år 2000 fanns bara två aktörer på den finska marknaden: Finnair, med en marknadsandel på 96 procent, och dess

samarbetspartner Golden Air. Konkurrensen inleddes på allvar när SAS 1998 förvärvade Air Botnia, senare omdöpt till Blue 1. Se 7.1

Jämfört med det svenska inrikesflyget gynnas det norska av topografin, medan det omvända gäller för inrikesflyget i Finland. Norge har fler flygplatser med reguljär inrikestrafik än Sverige, 52 jämfört med 39. 46 av dessa ägs och drivs av Avinor, resterande sex av kommunala och privata aktörer. Oslo Lufthavn (Gardermoen) är den i särklass största med 19,3 miljoner passagerare 2008. Det finska flygplatsnätet är betydligt mindre än det norska och svenska. Av de 27 flygplatserna har 21 linjetrafik. Den dominerande flygplatsen är Helsingfors-Vanda, som i dagsläget har Nordens största utbud av interkontinental trafik, till följd av Finnairs satsning på Asien. Se 7.2

I detta kapitel kartläggs konkurrenssituationen i grannländerna. Tonvikten ligger på att presentera flygbolagsstrukturen, marknadsandelar och linjesystem för Finland och Norge. Det danska inrikesflyget är obetydligt i jämförelse och behandlas inte närmare.

## 7.1 MARKNAD OCH ÄGANDE

Flygmarknaden i Sverige, Norge, Finland och Danmark uppvisar jämförelsevis likartade förhållanden. I samtliga länder finns ett dominerande flygbolag med en betydande andel av flygmarknaden och med varierande grad av inflytande över andra flygbolag på marknaden. I nedanstående tabell presenteras de största flygbolagen i Norden.



Tabell 19 Flygmarknaden i Skandinavien 2008

Land	Flygbolag	Antal destinationer	Kabinfaktorn	Antal passagerare Marknadsandelar	Ägarskap	Samarbete
Sverige	SAS	62 totalt	67,6 %	6 milj. totalt 55 % på inrikes 40 % på utrikes	SAS koncernen 100 %	Star Alliance
	Malmö Aviation	4 inrikes	71,83 %	1,2 milj.	BRZ Sverige AB	SN Brussel och Flygreseorganisationerna
	Norwegian	4 inrikes Saknar uppgifter på totalt.	78,77 %	1,7 milj. utrikes+inrikes	100 % Norwegian Air Shuttle	
	Skyways	13 inrikes 1 utrikes	54,7 %	690,000 utrikes+inrikes	SAS 25 %, Salair 75 %	SAS Well Connected
	City Airlines	12	57,06 %	130,000 utrikes+inrikes	Investment AB Janus,	Ingår samarbete med SAS
	Direktflyg	8	NA	37 700	Largus Aviation AB	Skyways
	Golden Air	4, 1 inrikes på egen hand	75,69	330,000*	Thun-koncernen	Gotlandsflyg Finnair
Norge	SAS Norge	47 varav 15 inrikes	66,0 %	10 milj. utrikes+inrikes	SAS koncernen 100 %	Star Alliance
	Wideröe	44 varav 37 inrikes	59,7 %	2 milj. utrikes+inrikes	SAS koncernen 100 %	Well Connected with SAS
	Norwegian	65 varav 9 inrikes	78,68 %	7,5 milj. utrikes+inrikes samt svenska delen av Norwegian.se	Privat	FlyNordic, Sterling
Finland	Finnair	79 varav 13 inrikes	75,29	1,5 milj. inrikes 8,2 miljoner totalt utrikes+inrikes	55,8 % Statlig, 40 % privat (20 % är utländska investerare)	oneworld
	Blue1	25 varav 10 inrikes	64,82 %	1,6 milj. 12 % inrikes	SAS koncernen 100 %	Star Alliance
	Finncomm Airlines	15 inrikes	53,99 %	590 000 utrikes	Privat	Samarbete med Finnair. Bedriver trafik utrikes för Finnairs räkning.

\* Här ingår passagerare i ACMI-trafiken för flygreseorganisationer. Golden Air har endast egen trafik på Trollhättan–Bromma.

Källa: ATI och flygbolagens årsredovisningar





Flygmarknaden i Sverige, Norge och Finland domineras av ett fåtal aktörer, varav SAS och Finnair har ett starkt dominerande inslag. Dominansen stärks ytterligare av att SAS och Finnair helt eller delvis förfogar över andra flygbolag på samma marknad. Genom allianser och lojalitetsprogram har man inflytande även över mindre flygbolag som man inte ägarmässigt förfogar över.<sup>1</sup>

Den svenska flygmarknaden skiljer ut sig under 2000-talet. Virtuella flygbolag, så kallade flygreseorganisationer eller flygreseorganisatörer, har växt fram och Sverigeflyg AB är tillsammans med regionala aktörer huvudman i flertalet fall. Trafik bedrivs främst till Stockholm-Bromma. Antalet organisationer och destinationer har ökat till idag nio stycken som helt eller delvis ingår i Sverigeflyg AB.<sup>2</sup> Denna tendens är inte lika tydlig i Norge och Finland.

Fyra väsentliga faktorer särskiljer de tre ländernas flygmarknader. För det första är den norska inrikesmarknaden betydligt större. Det beror på att Norge i högre grad än Sverige och Finland har en topografi som försvårar marktransporter. För vissa samhällen är flyget en livlina och utgör därmed det naturligaste trafikslaget även på korta avstånd. År 2008 uppgick trafiken till 11,1 miljoner inrikes och 12,2 miljoner utrikes passagerare i Norge. Intressant att notera är att nedgången i början av 1990-talet och 2000-talet inte var lika markant i Norge som i Sverige och Finland.

För det andra är den norska staten mer aktiv i upphandling av flygtrafiken. I Norge upphandlar staten cirka 40 flyglinjer

sedan mycket lång tid. I Sverige upphandlar Rikstrafiken sju linjer till 11 destinationer (se avsnitt 2.4). I Finland förekommer ingen upphandling alls. För det tredje finns det i Norge fler direktförbindelser och fler nav än i Sverige och Finland. SAS och i synnerhet Wideröe har direktlinjer och flera mindre nav. För det fjärde består den finska flygmarknaden av färre aktörer än i Sverige och Norge, dessutom är Finnairs ställning fortfarande mer dominerande i jämförelse med de övriga länderna.

### 7.1.1 Norge

I Norge avreglerades inrikesflyget 1994. Dessförinnan var marknaden ett duopol där SAS och Braathens fördelade linjerna mellan sig. Under 1995 och 1996 ökade kapaciteten när SAS och Braathens öppnet kom att konkurrera på samma flyglinjer. År 1999 skedde en rejäl ökning då Color Air utmanade SAS och Braathens. Priserna sjönk, med en markant passagerarökning som följd. Hårdnande konkurrens ledde emellertid till Color Airs fall efter bara ett år och den fortsatta konkurrensen till att SAS köpte det finansiellt tyngda Braathens 2002.

I slutet av 2002 inledde Norwegian Air Shuttle, som tidigare bedrev matarflygbolag för Braathens räkning på Vestlandet, kampen om de största flyglinjerna. Konkurrensen på flygmarknaden sker nu till största delen på stamlinjer. Sedan Norwegian inledde trafik har biljettpriserna på stamlinjerna sjunkit.

Tabell 20 Skandinavien tio största flygbolag 2008

Flygbolag	Omsättn milj. \$	Resultat milj. \$	Passagerare milj.	Anställda	Flygplan	Kommentar
SAS	6 394	-26,8	25,355	7 336	181	Nyckeltalen gäller endast SAS Norge, Danmark, Sverige och International
Finnair	3 324	-61,4	8,270	9 595	66	
Icelandair	1 252	-82,9	N/A	N/A	19	
Norwegian	1 101	-1,3	7,520	1 400	43	
Wideröe	530	N/A	2,030	N/A	30	
Blue1	303	N/A	1,620	450	13	
Malmö Aviation	232	12,5	1,170	550	9	
Cimber Sterling	N/A	N/A	1,000	650 (2007)	22	Cimber övertog 4 B-737 av Sterling.
Skyways	N/A	N/A	0,690	N/A	13	

Källa: ATI och flygbolagens hemsidor och årsredovisningar

<sup>1</sup> I Sverige och Norge tillåts inte lojalitetsprogram på inrikeslinjer där det finns en annan operatör vid sidan av SAS. Däremot tillåts på utrikes linjer att passagerare som väljer SAS eller någon av SAS samarbetspartner får del av bonussystemet. I Finland är flygbolagens lojalitetsprogram öppet även på samtliga inrikeslinjer.

<sup>2</sup> En närmare redogörelse av flygreseorganisatörer finns i Flygtendenser 1/2008.

En viktig aspekt på den norska flygmarknaden är den omfattande upphandlingen av flygtrafik. För budgetåret 2007 anslog regeringen 475,9 miljoner NOK. Samferdseldepartementet är ansvarig myndighet vid upphandling av den så kallade FOT-trafiken i Norge. I tabellen nedan presenteras kostnaden för upphandling åren 2004 till 2007.

**Tabell 21** Flygtrafikupphandling i Norge 2004–2007

År	Miljoner NOK
2004	420
2005	472
2006	475,9
2007	475,9

Källa: Handelshögskolan i Bodø och Statsbudsjettet 2007 – kortversjon fra NHO Lufifart.

I genomsnitt ligger upphandlingskostnaden på 500 NOK per passagerare och uppges sedan 1999 ha ökat med 40 procent. År 2006 ingick 16 rutter i FOT-systemet.

I Norge förekommer diskussioner om hur det framtida FOT-systemet ska utformas, bland annat gällande vilka orter som ska inlemmas i systemet och vilka kriterier som ska gälla. Regeringen aviserade en reduktion av upphandlingen med 20 procent i Finnmark och Nord-Troms i budgeten för 2007. En annan fråga som är föremål för översyn är om ansvaret för upphandlingen i fortsättning ska ligga kvar hos Samferdseldepartementet eller inte.

Antalet inrikesflygningar per invånare i Norge är cirka 2,3, långt över de flesta europeiska länder. I Island är motsvarande antal 1,23, i Sverige och Spanien cirka 0,75 och i övriga europeiska länder 0,5 eller lägre.<sup>3</sup> De främsta orsakerna bakom den höga norska noteringen är stora avstånd, befolkningsstruktur och topografi.

Flygets marknadsandel är relativt hög. På resor över 300 km har inrikesflyget cirka 45 procent och bilen knappt 40 procent. Den största konkurrenten till flyget är bilen. Flygets andel av resandet har sedan mitten av 1990-talet ökat till följd av bland annat konkurrens som gett ökad kapacitet, lägre priser och mer trafik som resultat.

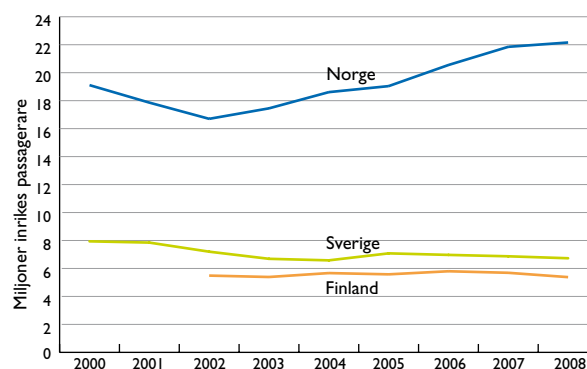
### 7.1.2 Finland

I Finland har trafikflyget dominerats av det statliga flygbolaget Finnair som fram till Finlands inträde i EU hade monopol på den finska flygmarknaden. Även efter avregleringen dominerade Finnair marknaden. Fram till år 2000 fanns enbart två aktörer, Finnair med 96 procent av inrikesmarknaden och dess samarbetspartner Golden Air.

Konkurrensen på den finska flygmarknaden inleddes på allvar då SAS 1998 förvärvade det regionala flygbolaget Air Botnia, senare omdöpt till Blue 1, och några år senare inleddes såväl inrikes- som utrikesflyglinjer med SAAB 2000 och Avro R85/100. Blue1:s inrikes marknadsandel har ökat från 3 procent år 2000 till 12 procent 2005 och 16 procent 2007. Under 2008 minskade dock bolagets inrikestrafik med 12,9 procent. Även Finnair minskade under 2008 med 200 000 passagerare, motsvarande 13,5 procent, till 1,5 miljoner. Kabinfaktorn låg på 58,8 procent, en minskning med 1,7 procentenheter jämfört med föregående år.

Det totala antalet inrikespassagerare minskade under 2008 med 6 procent till cirka 5,4 miljoner. Såväl Blue1 som Finnair har minskat inrikeskapaciteten under 2008. Som framgår av figuren nedan har antalet passagerare under de senaste sju åren pendlat mellan 5,4 och 5,8 miljoner.

**Figur 30** Inrikespassagerare 2000–2008



Källa: Finnavia, Avinor och Transportstyrelsen

## 7.2 FLYGPLATSER OCH TRAFIK

I Sverige finns 39 flygplatser med reguljär inrikestrafik i juni 2009. Jämfört med Sverige gynnar topografin flygtrafik i Norge medan det omvända är fallet i Finland. Följaktligen bedrivs trafik på betydligt fler flygplatser i Norge och betydligt färre i Finland. Passagerarvolymen är också betydligt större i Norge än i Sverige, trots halva folkmängden.

### 7.2.1 Norge

I Norge finns 52 flygplatser med reguljär linjetrafik. Av dessa ägs och drivs 46 av Avinor<sup>4</sup> medan resterande sex drivs i kommunal eller privat regi. Administrativt är systemet indelat i fyra kategorier varav den första enbart består av Oslo Lufthavn (Gardermoen). Oslo Lufthavn är med 19,3 miljoner passagerare (2008) den i särklass största flygplatsen. Nästa

<sup>3</sup> National transportsplan – Sektor Plan För Avinor. Perspektiver mot 2040.

<sup>4</sup> Fram till 1997 var flertalet flygplatser kommunala men detta år förstatligades samtliga flygplatser med linjetrafik. Därefter har trafik uppstått på ytterligare fyra som Avinor inte äger.

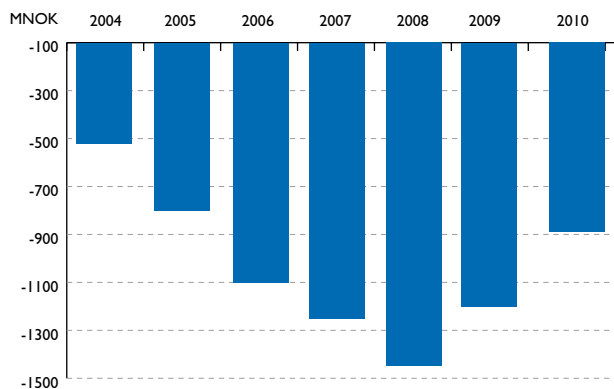
kategori, ”store lufthavner”, består av Bergen, Trondheim, Bodö och Tromsö flygplatser där passagerarunderlaget ligger mellan 1,3 till 3,6 miljoner. Den tredje är ”mellomstore lufthavner” med bland annat Kristiansund, Ålesund, Alta, Molde och Haugesund, som har 150 000 till 700 000 årspassagerare. Den fjärde kategorin är ”regionale lufthavner” med några tusen till cirka 135 000 årspassagerare. Slutligen finns fem privata flygplatser där Sandefjord-Torp med över 1 miljon passagerare är den helt dominerande.

Av Avinors 46 flygplatser genererar fyra ett ekonomiskt överskott; 3–4 går med nollresultat, medan resterande redovisar rörelseunderskott. Kostnaden för de nya säkerhetskraven tär hårt på de regionala flygplatserna.

Norge har sedan länge ett system med transferering från flygplatser med överskott till flygplatser med underskott. Denna transferering hanterar mycket stora belopp jämfört med den svenska interna transfereringen i LFV och stödsystemet till de icke-statliga flygplatserna.

När Luftfartsverket/Avinor fick det totala ansvaret för flygplatserna tilldelades verket en årlig ersättning fram till 2006. Därefter ska de regionala flygplatsernas underskott täckas inom ramen för Avinors verksamhet utan extra anslag.

**Figur 31** Resultatutjämnning mellan norska flygplatser 2004–2010



Källa: Samferdselsdepartementet St.meld.nr.15 (2006–2007)  
”Om verksamheten i Avinor 2006–2008” sid 61.

## 7.2.2 Finland

Det finska flygplatsnätet är betydligt mindre än det norska och svenska. Nätet omfattar 27 flygplatser varav 21 har linjetrafik. Det finska luftfartsverket, Finavia, driver 25 flygplatser medan två ägs av lokala aktörer. I likhet med övriga nordiska länder finns en dominerande flygplats, Helsingfors-Vanda. Det som skiljer Vanda från Arlanda och Oslo Lufthavn är det breda utbudet av interkontinentala destinationer som uppstått genom Finnairs satsning på Helsingfors som gateway till Asien. Vanda har i dagsläget Nordens största utbud av interkontinental trafik.

I Finland finns ingen flygplats i spannet 1 till 5 miljoner passagerare. Det finns endast två mellanstora flygplatser med 500 000 till 800 000 passagerare per år. De flesta flygplatserna ligger mellan 100 000 och 400 000 passagerare per år.



# 8 INRIKESFLYGET OCH MILJÖN

## Avsnittet i korthet

Av de restprodukter som uppstår vid förbränning av flygbränsle har koldioxid störst klimatpåverkan. Men även kväveoxider som bildas bidrar till den globala uppvärmningen och påverkar också ozonhalterna i atmosfären. Kväveoxider och svaveldioxid kan dessutom medverka till övergödning och försurning i naturen. Kunskapen om kondensstrimmornas klimatpåverkande effekt är ännu begränsad. Se 8.1

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter utgör cirka 32 procent av de totala svenska växthusgasutsläppen. Inrikesflygets andel av sektorns utsläpp är cirka 2 procent. Flyget har dock höga utsläpp per personkilometer. Under perioden 1990–2007 har koldioxidutsläppen från inrikesflyget minskat med 11 procent, utsläppen från utrikesflyget har under samma period ökat med 64 procent. Se 8.2

Trafikbuller är ett allvarligt miljö- och hälsoproblem, vars omfattning och effekter kartläggs och utreds av ett stort antal myndigheter och organisationer. Teknikutvecklingen går mot tystare flygplan, men detta motverkas av en trafikökning. Se 8.3

Kraven på ett aktivt arbete för att minska flygets klimatpåverkande utsläpp ökar. Kommissionen arbetar under 2009 på ett förslag till hur kväveoxidutsläppen ska kunna reduceras. Intresset för biobränslen ökar och tester har visat lyckade resultat. Olika projekt bedrivs i syfte att effektivisera flygvägarna för att minska bränsleförbrukningen. De senaste åren har företag och organisationer också börjat erbjuda konsumenter möjligheter att klimatkompensera, exempelvis en flygresor. Se 8.4

Flygets miljöpåverkan har inte förändrats nämnvärt under senare år. Det har däremot allmänhetens inställning som anmärkningsvärt snabbt blivit allt mer negativ, troligen som resultat av medias framställning av flyget som miljöbov. Se 8.5

Flera olika styrmedel för att minska eller kompensera flygets klimatpåverkan används eller diskuteras. Från och med 2012 omfattas flyget av EU:s handelssystem för utsläppsätter. Verksamheten på Arlanda regleras för närvarande av ett utsläppstak. Vissa länder har infört skatt på flygresor. Den svenska regeringen har för 2009 begärt redovisning av koldioxidutsläpp från tjänsteresor inom de myndigheter som ingår i projektet Miljöledningssystem i statlig förvaltning. Se 8.6

Detta avsnitt behandlar de dominerande miljöfrågorna inom luftfarten och pågående arbete med att minska eller kompensera miljöpåverkan.

## 8.1 FLYGETS MILJÖ- OCH KLIMATPÅVERKAN

Vid fullständig förbränning av flygbränsle bildas främst koldioxid och vattenånga. Koldioxid från flygbränslet är den utsläppsparameter som orsakar störst klimatpåverkan. Den vattenånga som släpps ut utgör en mycket liten del av den totala mängd vatten som redan finns i atmosfären och har dessutom kort uppehållstid, omkring 10 dagar.

Vid förbränningen bildas också kväveoxid ( $\text{NO}_x$ ), vilket påverkar ozonhalten i atmosfären. På mycket hög höjd, i stratosfären (över 13 000 meter), orsakar kväveoxidutsläppen nedbrytning av ozon. Dagens civila flygplan flyger vanligtvis inte på denna höjd, men överljudsplan kan göra det. På lägre höjd, i nedre stratosfären och i troposfären, kan kväveoxiderna delta i processer som bildar ozon vilket leder till ökad uppvärmning av atmosfären. Kväveoxider bidrar också till att bryta ner växthusgasen metan, vilket motverkar

uppvärmningen. Den sammanlagda effekten av kväveoxidutsläppen från flyget innebär dock en uppvärmning. Utsläppen av kväveoxider och dess påverkan på ozonbildning beror på höjd, hastighet, lufttemperatur, geografisk position och de atmosfäriska förhållandena som råder vid utsläppstillfället.

Kolmonoxid och kolväten deltar också i processer där ozon bildas. Utsläpp av svaveldioxid i nedre stratosfären och i troposfären orsakar ozonnedbrytning, vilket till viss del motverkar den ozonbildning som orsakas av kväveoxidutsläppen.

Utsläpp av varma avgaser från flygplan kan orsaka bildning av kondensstrimmor under vissa förutsättningar. Kondensstrimmor kan ha värmande eller kylande effekt. Kvardröjande kondensstrimmor kan också i vissa fall bilda cirrusmoln, vilka får en mer långvarig effekt på klimatet. Inom dessa områden är kunskapen om processerna begränsad och forskning pågår.

Luftfartens utsläpp kan också leda till lokala och regionala försämringar av luftkvaliteten i närheten av flygplatser. De emissioner som är viktigast i detta sammanhang är flyktiga organiska kolväten (VOC), kolmonoxid, svaveldioxid ( $\text{SO}_2$ ),

kväveoxider ( $\text{NO}_x$ ), partiklar samt dålig lukt. Utsläppen av  $\text{SO}_2$  och  $\text{NO}_x$  från flyget kan bidra till försurning och övergödning av marker och vattendrag.

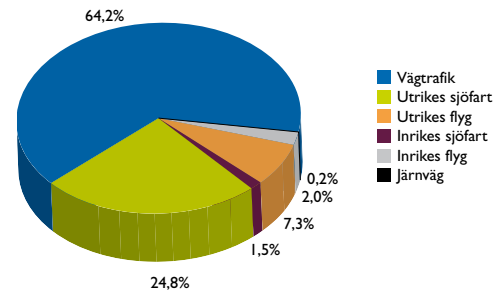
## 8.2 UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER I SVERIGE

När man talar om klimatpåverkande utsläpp begränsar man sig ofta till koldioxidutsläppens påverkan på klimatet. Flyget bidrar dock till klimatpåverkan på flera sätt, dels via utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser men också via utsläpp av kväveoxider ( $\text{NO}_x$ ), kondensstrimmor och partiklar, vilka påverkar klimatet utan att vara växthusgaser.

I redovisningen av växthusgaser är det vanligen utsläppen av koldioxid, lustgas, metan samt fluorerade gaser som beskrivs eftersom dessa gaser regleras i Kyotoprotokollet. Flygets utsläpp av  $\text{NO}_x$ , kondensstrimmor och partiklar kommer således inte med i denna redovisning. IPCC, FN:s klimatpanel, räknade 1999 ut att flygets totala bidrag till uppvärmningen av atmosfären utgör två till fyra 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 TRADEOFF<sup>1</sup> fram till att klimatpåverkan till följd av flygets totala utsläpp utgör cirka 1,9 gånger dess koldioxidutsläpp, cirrusmolnbildning ej inräknad.

Utsläppen av växthusgaser från alla sektorer 2007 var totalt 75 miljoner ton  $\text{CO}_2$ -ekvivalenter. Under perioden 1999–2007 har de svenska utsläppen av växthusgaser legat under 1990 års nivå med i genomsnitt 4,9 procent. Samtidigt har landets BNP växt med i genomsnitt cirka 3 procent per år. Utsläppen har till största delen minskat genom övergång från olja till biobränslen i produktionen av fjärrvärme. I jämförelse med andra industrialiserade länder är utsläppen per person relativt låga i Sverige. Detta hänger delvis samman med att svensk el till största delen produceras med vattenkraft och kärnkraft. En ökande andel produceras också med förnybar energi<sup>2</sup>.

**Figur 32** Växthusgasutsläpp transportsektorn i Sverige, inrikes och utrikes transporter 2007



Källa: Sweden's National Inventory Report 2009

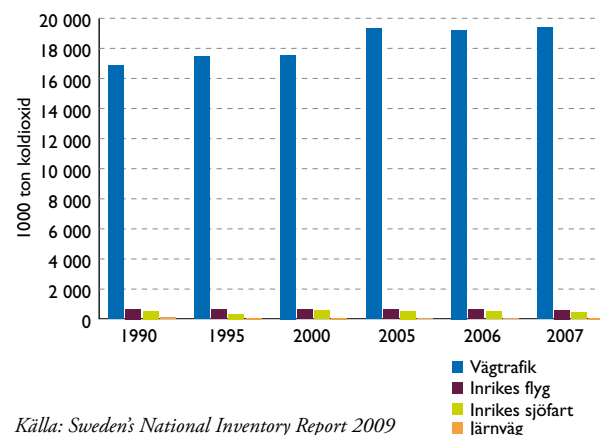
Flygets andel av den svenska transportsektorns växthusgasutsläpp är relativt liten, cirka 2 procent, eller cirka 600 000 ton  $\text{CO}_2$ -ekvivalenter 2007. Vägtrafikens utsläpp utgör cirka 64 procent, eller 19 miljoner ton, av transportsektorns växthusgasutsläpp. Flyget har dock höga utsläpp per personkilometer.

Inrikestransporternas andel av utsläppen ökar. År 2007 utgjorde de 32 procent av de totala svenska växthusgasutsläppen. För hela transportsektorn ökade växthusgasutsläppen med 12 procent mellan 1990 och 2007. Det internationella flyget ökar också sina utsläpp snabbt. Mellan 1990 och 2004 ökade utsläppen från det internationella flyget inom EU med 86 procent.<sup>3</sup>

### 8.2.1 Utsläpp av koldioxid från inrikes transporter

Utsläppen av koldioxid från transporter beräknas utifrån mängden sålt bränsle i Sverige för respektive trafikslag. I figur 33 visas utsläppen från inrikes transporter för sex år mellan 1990 och 2007.

**Figur 33** Utsläpp av koldioxid ( $\text{CO}_2$ ) i 1000 ton från inrikes transporter



Källa: Sweden's National Inventory Report 2009

<sup>1</sup> TRADEOFF-projektet finansierades av EU:s femte ramprogram och koordinerades av Oslo universitet. Ett flertal olika europeiska universitet och institut deltog i projektet.

<sup>2</sup> Sweden's National Inventory Report 2009, submitted under the United Nations Framework Convention on Climate Change

<sup>3</sup> Uppgift från EU-kommissionen

Vägtrafiken står för den största andelen av koldioxidutsläppen från de inrikes transporterna, cirka 93 procent, och har även ökat sina utsläpp med cirka 15 procent mellan 1990 och 2007.

Inrikes flyg och inrikes sjöfart har minskat sina koldioxidutsläpp. År 2007 var de 10,1 procent respektive 17,6 procent lägre än 1990 års nivåer. Det anses bero på att tillgången på inrikesflyglinjer har minskat samtidigt som nya säkerhetsrutiner för flyget har minskat dess fördel ur tids- och flexibilitetssynpunkt<sup>4</sup>. Inrikesflyget till Norrland och Gotland ökar medan flygandet till södra Sverige minskar.

### 8.2.2 Utsläpp av kväveoxider och svaveldioxider från inrikes transporter

År 1995 stod flyget globalt sett för cirka 0,7 procent av det försurande nedfallet av kväveoxider och svaveldioxid, uttryckt i försurningsekvivalenter<sup>5</sup>. Utsläppen av kväveoxider och svaveldioxid från svensk inrikestrafik minskade med cirka 3 procent 2007 jämfört med 2006. För 2007 uppgick kväveoxidutsläppen från inrikestrafiken till omkring 2 100 ton och svaveldioxidutsläppen till cirka 170 ton.

### 8.2.3 Inrikesflygets bidrag till miljö kvalitetsmålen

Miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* anger att de svenska utsläppen av växthusgaser, som ett medelvärde för perioden 2008–2012 ska vara minst 4 procent lägre än utsläppen 1990. Utsläppen ska räknas som koldioxidekvivalenter och omfatta de sex växthusgaserna enligt Kyotoprotokollet och IPCC:s definitioner.<sup>6</sup> Av dessa släpps koldioxid, metan och dikväveoxid ut från flygtrafiken.

Enligt data i den internationella klimatrapporteringen har de inrikes koldioxidutsläppen från flyget minskat från 673 000 ton 1990 till 601 000 ton 2007, en minskning med 11 procent. Under samma period har utsläppen av metan minskat från 300 till 200 ton koldioxidekvivalenter, vilket motsvarar en minskning med 33 procent. Dikväveoxidutsläppen har minskat från 14 000 ton till 9 000 ton koldioxidekvivalenter (36 procent).

Koldioxidutsläppen från utrikes flygtrafik ökade från 1,35 miljoner ton 1990 till 2,22 miljoner ton 2007 vilket motsvarar en ökning med 64 procent. Det är således utrikesresandet som står för ökningen av koldioxidutsläppen.<sup>7</sup>

Miljö kvalitetsmålet *Bara naturlig försurning* innehåller delmål som att de svenska utsläppen av svaveldioxid och kväveoxider till luft ska ha minskat till 50 000 ton respektive 148 000 ton till 2010. Målet *Ingen övergödning* innehåller även det delmål som att de svenska utsläppen av kväveoxider till luft ska ha minskat till 148 000 ton till 2010. Inrikesflyget har minskat utsläppen av kväveoxider från 2 129 ton 1995 till 2 053 ton 2007, motsvarande en minskning med 3,6 procent, svaveldioxidutsläppen minskade från 173 ton 1995 till 159 ton 2007, vilket motsvarar en minskning med 8 procent.<sup>8</sup>

Miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* innehåller delmål som att antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar, överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder, ska ha minskat med 5 procent till 2010 jämfört med 1998. För närvarande görs ingen uppföljning av detta mål vad gäller inrikesflyget.

## 8.3 FLYGBULLER

Störningar av trafikbuller är ett allvarligt miljö- och hälso-problem, vars omfattning och effekter kartläggs, utreds och hanteras av ett stort antal myndigheter och organisationer på nationell, regional och kommunal nivå. Var och en av dessa har sina uppdrag och mål men också några gemensamma, till exempel de nationella miljö kvalitetsmålen och folkhälsomålen.

För att arbetet för minskade bullerstörningar ska bli effektivt krävs ett väl utvecklat samarbete myndigheterna emellan, men också att man ”talar samma språk”; att de indikatorer som används för att följa upp målen betyder samma sak och att informationen de ger tolkas på samma sätt.

Det har gjorts flera undersökningar av hur många personer i Sverige som exponeras för trafikbuller vid sin bostad. Följande bedömning är en uppdatering av det regeringsuppdrag om etappmål för de transportpolitiska målen som utfördes av Statens institut för kommunikationsanalys, SIKa, 2002/2003 och som redovisats av SIKa i *Etappmål för en god miljö*, Rapport 2003:2.



<sup>4</sup> Sweden's National Inventory Report 2009, submitted under the United Nations Framework Convention on Climate Change

<sup>5</sup> Genomförande av EU:s utsläppstakdirektiv (2001/81/EG), en lägesrapport för Sverige 2006.

<sup>6</sup> www.miljomal.se

<sup>7</sup> Sweden's National Inventory Report 2009, submitted under the United Nations Framework Convention on Climate Change

<sup>8</sup> Transportstyrelsens statistik

**Tabell 22** Antalet personer exponerade för buller

Trafikslag	Antal exponerade >55dBA Leq 24 h
Vägtrafik	1 500 000 +/- 300 000
Spårtrafik	500 000 +/- 100 000
Flygtrafik – civil*	10 000 +/- 3000
Flygtrafik – militär	30 000 +/-5000
<b>Totalt</b>	<b>1 600 000 – 2 400 000</b>

\*Avser FBN

Källa: Transportstyrelsen

Den bedömning som då gjordes var att antalet utsatta för något av riktvärdena (det vill säga inte enbart 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus) kan vara 30–70 procent högre än siffrorna ovan. Det skulle innebära så många som 3 miljoner personer. Siffrorna är dock mycket osäkra.

I fråga om flygverksamhet har LFV redovisat att cirka 7 500 personer är exponerade för flygbullernivån (FBN) 55 dBA eller högre runt LFV:s flygplatser (2004).

Flygbullernivån är en dygnsviktad ekvivalentnivå, det vill säga ett mått på den genomsnittliga ljudnivån.

Den momentant högsta ljudnivån, maximalnivån, utomhus har inte följts upp för några andra trafikslag än flyg. Siffrorna är beroende av hur många bullerexponeringar beräkningen grundas på. I storleksordningen 180 000 personer är exponerade för ljudnivåer på 70 dBA eller mer runt LFV:s flygplatser.

Ljudnivån är definierad som 3:e bullerhändelsen över 70 dBA under ett årsmedeldygn. Om samma beräkningsgrund skulle gälla för flyg som för väg- och järnvägstrafik skulle antalet personer utsatta för maximalnivån 70 dBA sjunka till mindre än 20 000.

Utvecklingen av bullersituationen kring de svenska flygplatserna är beroende av trafikutvecklingen och bullerprestanda på aktuella flygplan. Eftersom den ekonomiska livslängden är upp till 30 år på ett flygplan kan effekterna av den tekniska utvecklingen inte resultera i snabba förändringar av bullerklimatet.

Bullerutvecklingen har gått stegvis. I samband med att de bullrande så kallade kapitel 2-flygplanen utfasades 1995–2002 minskade bullret kraftigt kring de europeiska flygplatserna. Den tekniska utvecklingen innebär att flygplan blir tystare. Den prognostiserade trafikökningen innebär dock att bullrets effekter kring flygplatser kan komma att öka något under kommande decennier.

Inom ICAO har bullerutvecklingen kring flygplatser följts upp på global nivå. Det har tagits fram prognoser avseende antal utsatta personer inom olika bullernivåer fram till 2020. Det använda bullermåttet  $L_{den}$  har stora likheter med det svenska FBN-måttet. Bägge måtten är dygnsviktade årsmedelvärden av flygbullret.

I Västeuropa fanns 2004 cirka 1,3 miljoner personer som var utsatta för flygbuller överstigande  $L_{den}$  55 dBA. Av dessa bor cirka 0,5 procent i Sverige. Antal utsatta personer kommer enligt prognosen att fram till 2020 öka till närmare 4 miljoner i Västeuropa. För hela världen gäller en ökning av antalet bullerutsatta personer från 17 miljoner 2004 till cirka 30 miljoner 2020.

## 8.4 UTVECKLING INOM MILJÖOMRÅDET

Flygbranschen och myndigheter möter ökande krav på att aktivt arbeta med att minska flygets utsläpp. Under 2008 har beslut fattats om att ansluta flyget till EU:s utsläppshandels-system från och med 2012<sup>9</sup> (se avsnitt 8.6.1). Ny teknik utvecklas kontinuerligt inom flygbranschen för att minska bränsleåtgången. Ett exempel är så kallade winglets, en vertikal vingpets längst ut på flygplanets vinge, vilken reducerar luftmotståndet och därmed också bränsleåtgången.

### 8.4.1 Hantering av flygets utsläpp av kväveoxider

Kommissionen arbetar för att lägga fram förslag för att hantera flygets klimatpåverkande utsläpp av kväveoxid ( $NO_x$ ) under 2009. Det finns en trade-off-effekt mellan flygets utsläpp av koldioxid ( $CO_2$ ) och  $NO_x$ , vilket innebär att en optimering av motorprestanda avseende  $CO_2$  kan leda till ökade utsläpp av  $NO_x$ . Ett system som enbart syftar till reduktion av  $CO_2$  kan alltså medföra ökade utsläpp av  $NO_x$ .

Under 2008 har möjligheten att hantera flygets klimatpåverkande  $NO_x$ -utsläpp utretts, vilket har resulterat i att man har sett över olika förslag till hur en reglering skulle kunna ske. Svårigheten ligger i att styra och värdera klimat-effekterna 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 tar uppskattningsvis tre till fem år att ta fram ett fungerande styrmedel för att hantera flygets  $NO_x$ -utsläpp.

Dagens svenska system för differentierade  $NO_x$ -avgifter i LTO-cykeln<sup>10</sup> tillämpas endast på LFV:s flygplatser och syftar till att förbättra den lokala och regionala luftkvaliteten. Systemet är uppbyggt så att flygplan med stora utsläpp av  $NO_x$  får betala en högre avgift än flygplan som har låga utsläpp, vilket bygger på att flygplansflottan är differentierad. På många av de icke-statliga svenska flygplatserna är flygplansflottan emellertid ganska likartad, vilket därmed inte

<sup>9</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen.

<sup>10</sup> LTO-cykeln – Landing and Take Off – är hela rörelsen från 900 fots höjd inklusive landning, taxning och start upp till 900 fots höjd.

ger någon större differentiering, avgiften blir ungefär densamma. De lågkostnadsbolag som trafikerar flertalet icke-statliga flygplatser har dessutom redan en moderniserad flygplansflotta med relativt låga NO<sub>x</sub>-utsläpp. Införande av en NO<sub>x</sub>-avgift på dessa flygplatser skulle därmed inte ge några incitament för att byta till flygplan med lägre NO<sub>x</sub>-utsläpp vilket innebär att den miljömässiga vinsten av att utöka systemet är ganska liten i dagsläget.

Ett avgiftssystem för NO<sub>x</sub> som skulle gälla samtliga flygplatser inom EU skulle få större genomslagskraft än dagens system som endast tillämpas på ett fåtal europeiska flygplatser. Avgifterna skulle därmed ha större påtryckningsförmåga på flygbranschen när det gäller att få den att använda sig av bästa möjliga flygplans- och motorteknologi.

#### 8.4.2 Biobränslen

Inom flyget börjar intresset för biobränslen att öka. Fördelen med biobränslen är att odling av grödorna tar upp koldioxid från luften. Utsläppen vid förbränningen bidrar således inte till något nettotillskott av koldioxid. Dock åtgår energi vid framställningen. Att byta till miljövänliga bränslen skulle kunna bli ett sätt för flygbranschen att minska sina klimatpåverkande utsläpp.

Teknik att framställa biobränslen för flyget existerar redan. Tester av alternativa bränslen pågår i liten skala i olika samarbetsprojekt mellan bränsletillverkare, flygbolag och flygplanstillverkare runt om i världen med lyckade resultat. Eftersom flygbränslen måste leva upp till internationella standarder för flygplansmotorer fokuseras de flesta av projekten på så kallade ”drop-in”-bränslen, det vill säga 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 bedöms ligga långt fram i tiden.

Utmaningarna i utvecklingen av biobränslen för flyget ligger i att framställa biobränslen i stor skala och få till 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.

#### 8.4.3 Kortare flygvägar

I samband med ett utvecklingsprogram för flygledningsverksamheten driver LFV ett delprojekt som kallas Green Flights, eller Gröna flygningar. I delprojektet finns flera olika åtgärder för att minska utsläppen, bland annat vill man öka

användningen av CDA-inflygningar (Continuous Descent Approach, ”Gröna inflygningar”) till Arlanda och genomföra en effektivisering av flygvägarna.

Inom Eurocontrol pågår projektet SESAR (Single European Sky ATM Research). Tanken är att samordna det europeiska luftrummet och rätta ut flygvägarna i syfte att spara bränsle och minska utsläppen. I genomförandefasen (2014–2020) räknar man med att kunna minska utsläppen från flyget med omkring 10 procent.

#### 8.4.4 Klimatkompensering

De senaste åren har flera företag och organisationer börjat erbjuda möjlighet att kompensera för de utsläpp av koldioxid som sker vid exempelvis en flygresa. Detta sker genom att resenären betalar en extra avgift motsvarande de utsläpp som resan orsakar.

Eftersom flygets totala klimatpåverkan är större än enbart utsläppen av koldioxid är det missvisande att kalla kompensationen klimatkompensation om den endast innefattar utsläppen av koldioxid. En del organisationer utgår från de framräknade utsläppen av koldioxid men räknar upp dessa med en faktor, för att på så sätt försöka få med flygets hela klimatpåverkan i kompensationen. Vilken faktor som ska användas för att beräkna flygets totala klimatpåverkan råder det dock stor osäkerhet om.

De projekt som oftast används för kompensering av utsläpp handlar om utbyte av fossila energikällor mot förnybara alternativ, trädplantering, utbyte av glödlampor mot lågenergilampor med mera. De senare alternativen är mer tveksamma som kompensationsåtgärder då det är svårt att garantera en långsiktig och bestående minskning av utsläppen genom denna typ av projekt.

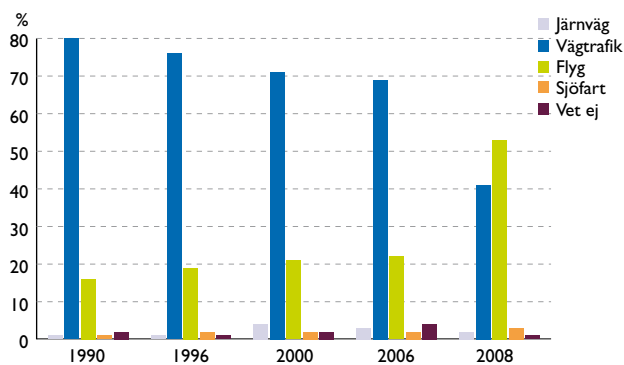
I den senaste attitydundersökningen som dåvarande Luftfartsstyrelsen gjorde 2008, se avsnitt 8.5, fick deltagarna svara på frågan om de skulle kunna tänka sig att betala 50 kr extra för en flygresa inom Europa för att kompensera för koldioxidutsläppen. 84 procent svarade att de var beredda att betala denna extra summa, medan 13 procent inte var det. 86 procent ser helst att kostnaden ingår i flygbiljetten, medan 11 procent anser att passagerarna själva ska bestämma om de vill klimatkompensera. Dock väljer endast ett fåtal flygresenärer att klimatkompensera för sina flygresor. Räknat på ett pris på 300 kr, vilket motsvarar dagens pris på utsläppsrätter i EU:s handelssystem för utsläppsrätter, räcker 50 kr till att kompensera för koldioxidutsläppen för en enkel resa Arlanda–Venedig.



## 8.5 ATTITYDER TILL FLYGET OCH MILJÖN

Svenska folket vill gärna fortsätta att flyga, men upplever flygets påverkan på miljön som negativ. Efter att under lång tid (sedan attitydmätningarna påbörjades 1990) haft en tämligen stabil attityd till flygets miljöpåverkan har svenska folket under de senaste åren snabbt intagit en alltmer negativ hållning till flygets miljöpåverkan, vilket illustreras i nedanstående redovisningar.

**Figur 34** Svar på frågan Vilket transportslag påverkar miljön mest?



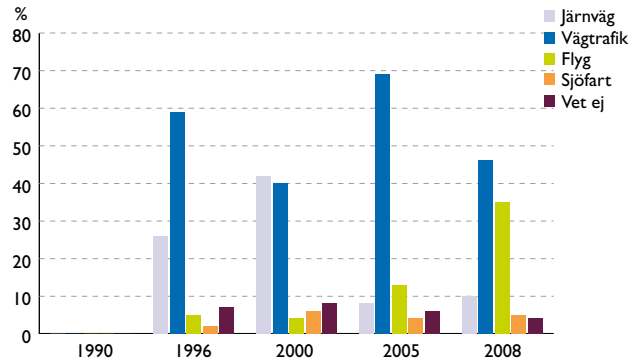
Källa: Luftfartsstyrelsens attitydundersökning 2008

År 2008 gick flyget om vägtrafiken som det trafikslag respondenterna trodde påverkade miljön mest. 53 procent av deltagarna svarade flyget och 41 procent vägtrafiken. På bara två år har svaren svängt från att vara 22 procent för flyget och 69 procent för vägtrafiken. Det bör dock noteras att denna fråga kan tolkas olika bland respondenterna. Man skulle kunna tolka frågan som vilket transportslag som påverkar miljön mest *per transportarbete* (till exempel per personkilometer), men man kan också tolka den som vilket trafikslag som *totalt sett* påverkar miljön mest.

Tidigare har buller varit den stora miljöfrågan för flygindustrin och här har tekniska framsteg gjorts under de senaste decennierna för att minska bullerproblematiken. Buller kan vara en stor fråga lokalt, till exempel i samband med ändring av flygvägar, men klimatpåverkan är för närvarande den dominerande miljöfrågan för flyget.

Andelen som anser att flyget är det trafikslag där det är viktigast att minska miljöpåverkan har ökat kraftigt de senaste åren.

**Figur 35** Svar på frågan Var är det mest väsentligt att minska miljöpåverkan?

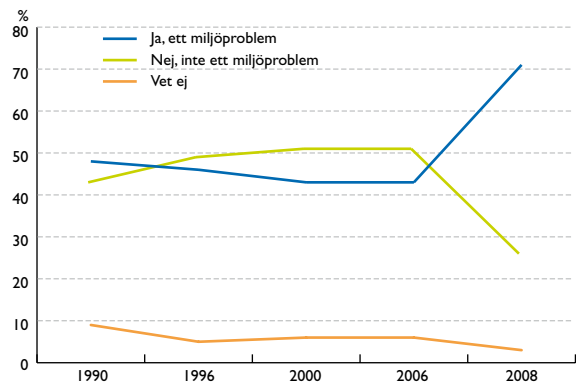


Källa: Luftfartsstyrelsens attitydundersökning 2008

Deltagarna fick svara på frågan om de generellt sett anser att flyget är ett miljöproblem eller inte. År 2006 ansåg en svag majoritet (51 procent) att flyget i allmänhet inte är ett miljöproblem, medan 43 procent ansåg att så är fallet.

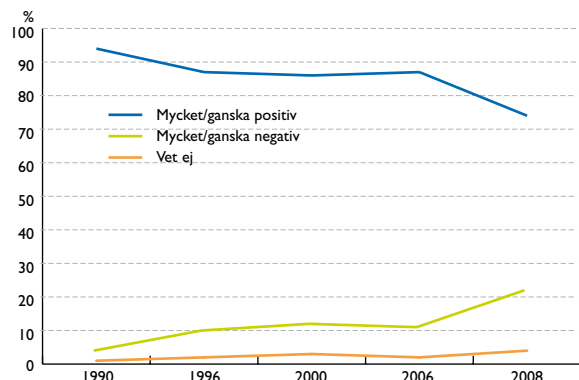
Två år senare ansåg 71 procent att flyget är ett miljöproblem. Andelen som tycker det motsatta har minskat till 26 procent.

**Figur 36** Svar på frågan Är flyget ett miljöproblem?



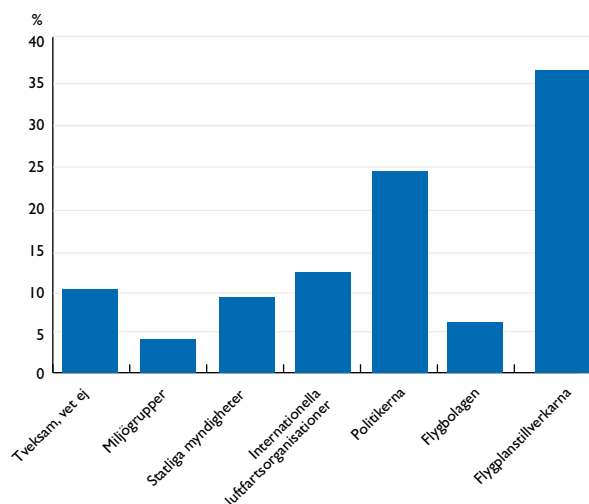
Källa: Luftfartsstyrelsens attitydundersökning 2008

Detta är en uppseendeväckande snabb förändring av allmänhetens inställning till flygets miljöpåverkan. Här kan man tydligt se effekten av den negativa publiceringen de senaste åren, kring flygets miljöpåverkan. Flygets miljöpåverkan har de senaste åren inte förändrats nämnvärt, utan förändringen i attityden ligger troligen i att allmänheten blivit medveten om flygets miljöpåverkan genom medias bild av flyget som en allvarlig miljöbov.

**Figur 37** Allmän inställning till flyget

Källa: Luftfartsstyrelsens attitydundersökning 2008

Deltagarna fick beskriva sin allmänna inställning till flyget. Andelen som är mycket positivt inställd har minskat under de senaste åren samtidigt som andelen som är ganska negativt inställd ökat.

**Figur 38** Svar på frågan Vem tror du kan göra mest för att minska flygets miljöpåverkan?

Källa: Luftfartsstyrelsens attitydundersökning 2008

På frågan om vem som kan göra mest för att minska flygets miljöpåverkan svarar drygt en tredjedel att det är flygplanstillverkarna, följt av politikerna. Statliga myndigheter anges först på fjärde plats, efter internationella luftfartsorganisationer.

## 8.6 POLITISK STYRNING

Flera olika styrmedel används eller diskuteras för att minska eller kompensera för flygets miljöpåverkan.

### 8.6.1 Handel med utsläppsrätter

EU:s utsläppshandelssystem baseras på att det sätts ett tak för hur stora de totala utsläppen av koldioxid får vara under en period. Utsläppsrätter motsvarande de fastställda utsläppen delas ut gratis och/eller auktioneras ut. Företag som är anslutna till systemet måste årligen överlämna utsläppsrätter som motsvarar deras faktiska utsläpp. Om inte tilldelningen räcker till måste man köpa utsläppsrätter av andra företag som inte använt hela sin tilldelning. I viss utsträckning kan också projektbaserade utsläppsminskingsenheter överlämnas i stället för utsläppsrätter, vilket innebär att utsläppsminskningen även kan ske i länder utanför EU. På så sätt skapas en internationell marknad för utsläppsrätter och utsläppsminskingsenheter, där priset bestäms av tillgång och efterfrågan. Genom att minska tilldelningen av utsläppsrätter för de företag som är anslutna till systemet kan EU minska koldioxidutsläppen. En utsläppsrätt innebär utsläpp av ett ton koldioxid från fossilt bränsle.

Den totala tilldelningen av utsläppsrätter till flygsektorn kommer 2012 att vara 97 procent av medelvärdet av sektorns koldioxidutsläpp under perioden 2004–2006. Den årliga tilldelningen av utsläppsrätter till flygsektorn reduceras därefter till 95 procent för perioden 2013–2020, men nivån efter 2012 kan ändras inom ramen för den allmänna översynen av utsläppshandelsdirektivet. 15 procent av tilldelningen av utsläppsrätterna kommer att fördelas genom auktion. Resterande 85 procent delas ut gratis, varav tre procent läggs i en reserv avsedd både för nya deltagare i systemet och för operatörer med snabb tillväxt. Flygoperatörerna måste ansöka om gratis utsläppsrätter och fördelningen sker enligt ett riktmärke<sup>11</sup> som kräver uppföljning och rapportering av tonkilometerdata redan 2010.

Flygoperatörernas behov av utsläppsrätter kommer att överstiga tilldelningen om inte resandet med flyg minskar drastiskt fram till 2012. Med ett antagande om cirka två procents tillväxt per år kommer i runda tal tre fjärdedelar av utsläppsrätterna att fördelas gratis 2012. Resterande andel nödvändiga utsläppsrätter måste inhandlas via auktion eller från marknaden. Flygoperatörerna får köpa utsläppsrätter av de industrianläggningar som ingår i handelssystemet men industrin får inte handla av flyget.

<sup>11</sup> Riktmärket för gratis utsläppsrätter (tonkilometer) grundar sig på den nyttolast av passagerare och gods som operatören har transporterat. För operatörer som inte är nyttillträdande baseras riktmärket på antalet rapporterade tonkilometer för 2010.

Frågan om hur stor andel av de totalt tilldelade utsläppsrätterna som ska säljas av staterna till operatörerna genom auktion är mycket kontroversiell, dessutom kopplad till hur auktionsintäkterna bör användas samt till relationerna med länder utanför EU. Medlemsstaterna rekommenderas starkt att använda auktionsintäkterna till klimatåtgärder inom EU eller i utvecklingsländer. Något legalt bindande åtagande att använda intäkterna på detta sätt finns emellertid inte. Länderna är dock förpliktigade att rapportera till EU hur auktionsintäkterna används.

Under de första åren i handelssystemet beräknas biljettpriserna öka med mellan 0,1 och 5 procent per resa inom Europa. Systemet torde, åtminstone initialt, inte leda till några påtagliga negativa effekter för uppfyllandet av de transportpolitiska tillgänglighetsmålen.

I Sverige administreras det nuvarande handelssystemet av Naturvårdsverket, Energimyndigheten (registeransvar) och länsstyrelserna. Naturvårdsverket föreslås också bli den myndighet som planerar, utreder och prövar frågor om tilldelning av utsläppsrätter och som har tillsynsansvaret för flyget. I arbetet med flygverksamhet ska Naturvårdsverket samråda med Transportstyrelsen. Tidsfristerna blir mycket snäva under 2009. Arbetet med EG-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, det vill säga 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. Även de mindre länderna, inklusive Sverige, kan bli tilldelade så kallade tredjelandsoperatörer att administrera.

### 8.6.2 Arlandas utsläppstak

Stockholm-Arlanda har i sitt miljötillstånd ett särskilt villkor med ett tak för utsläpp av kväveoxider och koldioxid. Villkoret, som nyligen omprövades av Miljööverdomstolen, säger att utsläppen av koldioxid och kväveoxider 2016 inte får överskrida 1990 års nivåer. LFV ansvarar för alla utsläpp på flygplatsen, såväl från flygtrafiken som från vägtrafiken till och från flygplatsen.

Utsläppstaket har redan nu överskridits, och i juni 2008 fick LFV i uppdrag av regeringen att utarbeta en handlingsplan för hur man ska agera för att uppnå gällande villkor för utsläpp av koldioxid utan att behöva avvisa flygtrafik. Handlingsplanen lämnades den 30 september 2008 och innehåller följande förslag:<sup>12</sup>

- införa vägavgifter för icke miljöfordon
- endast tillåta miljötaxi på flygplatsen
- förbättra flygplatsens fordonspark
- fasa ut oljebaserade värmeanläggningar hos företag på flygplatsen
- arbete med ett antal mindre åtgärder.

LFV har i en skrivelse till regeringen begärt att flygets koldioxidutsläpp under Arlandas utsläppstak ska tas bort eftersom det kommer att regleras i systemet för handel med utsläppsrätter.

### 8.6.3 Flygskatt

Under 2005–2006 planerades för ett införande av skatt på flygresor i Sverige. Förslaget hann dock inte träda i kraft innan den borgerliga regeringen tillträdde hösten 2006, och förslaget lades ner. Sedan dess har frågan inte varit aktuell. Inom oppositionen lever dock frågan kvar.

Sedan 2008 har Norge en skatt på bränsle som används för inrikesflyg. Dessutom betalar bolagen en skatt på NO<sub>x</sub>-utsläppen i LTO-cykeln. I Frankrike och Storbritannien tas skatt på flygresor ut, skattepengarna används för bistånd till utvecklingsländer.

I juli 2008 började man i Holland ta ut en skatt för varje flygpassagerare från Holland till de flesta europeiska destinationer på sådana rutter där sträckan understeg 2 500 kilometer, transitpassagerare undantagna. Troligen har en stor andel resenärer valt att istället flyga till billigare flygplatser i till exempel Tyskland och Belgien. Flygskatten togs bort den 1 juli 2009 som en del av en rad åtgärder den holländska regeringen nu vidtar för att motverka effekterna av den ekonomiska krisen.

Regeringen i Storbritannien har under våren 2009 meddelat att den håller fast vid sin planerade höjning av passagerarskatten med 112 procent på långdistansflygningar till november 2010. Höjningen kommer att ske i två steg. Från november 2009 ska en flygpassagerare betala 50 brittiska

<sup>12</sup> LFV (2008). Handlingsplan avseende LFV:s åtgärder för att Stockholm-Arlanda Airports utsläpp av koldioxid ska uppnå flygplatsens miljövillkor.

pund i skatt (cirka 600 kronor) när han/hon flyger från Storbritannien i ekonomiklass till Malaysia, Singapore, Indonesien och Australien. I november 2010 kommer skatten att öka till 75 pund (cirka 900 kronor).

I ekonomiklass, uppgår skatten till 45 pund 2009 och 60 pund 2010 för resor till länder som Japan, Thailand, Indien och Maldiverna. Den brittiska passagerarskatten kommer dock att bli betydligt högre för resenärer i business- och first class.

Både flygbolag och semesterresearrangörer har mycket högljutt protesterat mot den brittiska regeringens föreslagna höjning av flygpassagerarskatten just nu när både flygbolag och turistindustri drabbas av en krympande marknad.<sup>13</sup>

#### 8.6.4 Miljöledning i statliga myndigheter

Projektet *Miljöledningssystem i statlig förvaltning* samordnades till en början inom Regeringskansliet. Sedan hösten år 2000 har Naturvårdsverket haft i uppdrag av regeringen att stödja de myndigheter som ingår i projektet, idag 200 stycken. Regeringen har för 2009 begärt redovisning av koldioxidutsläpp från tjänsteresor med flyg som är längre respektive kortare än 50 mil från dessa myndigheter.<sup>14</sup> I sitt vägledningsmaterial tipsar därför Naturvårdsverket myndigheterna om att särskilja redovisningen av koldioxidutsläpp för resor kortare respektive längre än 50 mil oavsett trafikslagsval.<sup>15</sup> Naturvårdsverket har i sitt eget interna miljöledningssystem ett verksamhetsmål som, om inte särskilda skäl finns, stipulerar att inga flygresor ska göras på sträckor som är kortare än 50 mil om en resa med tåg är kortare än fyra timmar.<sup>16</sup>

<sup>13</sup> Artikel på Flygtorget.se 27 april 2009

<sup>14</sup> Protokoll från regeringskansliet: § 184 Riktlinjer för myndigheters redovisning av miljöledningsarbetet 2008, 2008-06-17 dnr: M2008/2746/H

<sup>15</sup> Förslag till uppföljning av de statliga miljöledningssystemens effekter, rapport 5816, April 2008

<sup>16</sup> Så påverkar vi miljön, Naturvårdsverkets miljöarbete 2007/EMAS



# 9 UTVECKLINGSTENDENSER

Nedan redogörs för några av de mest framträdande utvecklingstendenserna som bedöms känneteckna inrikesflygets utveckling mot 2020.

- **Krympande marknad:** På framför allt transportavstånd under 50 mil bedöms inrikesflyget successivt tappa marknadsandelar till bil, buss och tåg, främst beroende på fortsatt utbyggnad av motorvägsnät och snabbtåg.
- **Mer snabbföränderligt utbud:** Inrikesflygmarknaden kommer i framtiden inte lika tydligt att domineras av en, eller några, stabila och väletablerade flygbolag. Fler (nya) aktörer kommer att testa marknaden med nya utbud av linjer, avgångstider och biljettpriser.
- **Fler flygplats hållare:** (genom att staten överläter sitt huvudmannaskap för flera statliga flygplatser till kommunala och regionala aktörer) kommer att möta tendensen med en mer flexibel prissättning av flygplatsinfrastruktur.
- **Hårdare miljöstyrning:** Den politiska viljan att på olika sätt styra konsumenternas transportval mot mer klimatsmarta alternativ kommer att öka. Den allmänna miljödebatten kommer alltmer att påverka konsumtionsvanor och köpbeteende.
- **Ökad fokusering på flygplatsort som destination:** Flygbolagen kommer med ett mer snabbföränderligt utbud att i större utsträckning attraheras av att starta flyglinjer från och till flygplatser som inte enbart erbjuder bra infrastruktur, utan också en komplett destination med bra intermodalitet, engagerade regionala och kommunala aktörer, bra kringaktiviteter etcetera. Ambitionen kommer att mötas av allt fler regionala flygplatser med regionala och/eller lokala huvudmän.
- **Ökad priselasticitet:** I samband med finanskrisen och lågkonjunktur har priselasticiteten ökat ytterligare. Priset styr i allt större utsträckning efterfrågan på inrikes flygresor, åtminstone där det finns alternativ.
- **Minskat statligt ekonomiskt stöd till allt fler icke-statliga flygplatser:** Staten kommer via LFV under det närmaste året avveckla sitt ägaransvar för ytterligare sex regionala flygplatser. Driftbidraget till icke-statliga flygplatser kommer från 2012 delvis att bli föremål för en öppnare regional prioritering där flygplatser med ej upphandlad trafik får slåss med andra angelägna regionala behov om begränsade medel.

# 10 UPPFÖLJNING AV 2001 ÅRS FÖRSLAG

Vad hände med de åtgärdsförslag som Luftfartsverket lämnade i sin rapport om inrikesflygets konkurrenssituation 2001 till regeringen?<sup>1</sup> Nedan lämnas korta kommentarer till de lämnade förslagen.

- **Åtgärder som stimulerar konkurrensen och förbättrat kunskapsläge om marknadssituationen**
  - **Luftfartsverkets förslag 2001:**
    - Luftfartsverket ska löpande följa upp och analysera biljettprisutvecklingen och förändringar i trafikutbud samt efterfrågan på den svenska inrikesmarknaden.
    - Luftfartsverket ska särskilt utreda möjligheterna att genom en Origin Destination Survey (ODS) av amerikansk modell eller andra system löpande samla in och rapportera om biljettprisutvecklingen och förändringar i utbud och efterfrågan.
  - **Kommentar 2009:** Sedan 2002 informeras fortlöpande om trafikutvecklingen och förändringar i linjeutbudet. Styrelsen följer sedan 2007 biljettprisutvecklingen månadsvis genom ett eget prisindex som tagits fram i nära samarbete med branschen.
- **Säkerställa kapacitet i Stockholms flygplatssystem**
  - **Luftfartsverkets förslag 2001:** Luftfartsverket föreslår att regeringen i sina fortsatta överväganden om utbyggnaden av transportsystemet i Stockholmsregionen skapar förutsättningar för att flygets långsiktiga kapacitetsbehov säkerställs i regionen.
  - **Kommentar 2009:** Sedan 2006 finns ett nytt avtal mellan Stockholm Stad och LFV som garanterar Brommas långsiktigt fortsatta användning som flygplats. Utsläppstaket på Arlanda ligger kvar som en begränsande kapacitetsfaktor för flygplatsen. Regeringen bereder frågan för närvarande. Någon egentlig brist på flygplatskapacitet i Stockholmsområdet föreligger inte för det reguljära inrikesflyget, utom möjligen under den mest extrema morgonpeaken vardagar. (För allmänflyget finns en akut brist på flygplatskapacitet).
- **Att beakta vid revision av slotförordningen**
  - **Luftfartsverkets förslag 2001:** Sverige skall i samband med revidering av slotförordningen säkerställa att EG-rätten gör det möjligt att även i framtiden tilldela regionalpolitiskt motiverad flygtrafik samt nytillträdande lufttrafikföretag rimliga slottider på för Sverige godtagbara villkor.
  - **Kommentar 2009:** Sverige deltar med framgång i EU:s fortlöpande arbete med slotförordningen. Hittills har inga hinder för regionalpolitiskt viktig trafik tillkommit. Våren 2008 gjorde Luftfartsstyrelsen dessutom en större uppföljning av slotfördelningen på landets flygplatser och fann att det mesta fungerar bra.
- **Begränsa inträdesbarriärer på marknaden**
  - **Luftfartsverkets förslag 2001:** Luftfartsverket föreslår att lojalitetsskapande bonusprogram i ett första steg avskaffas för alla flygföretag som verkar på konkurrensetsatta flyglinjer i Sverige. I ett andra steg föreslår Luftfartsverket att Sverige verkar för att lojalitetsskapande bonusprogram avskaffas på konkurrensetsatta flyglinjer på inrikestrafiken inom EU:s medlemsländer.
  - **Kommentar 2009:** Marknadsdomstolen beslutade 2001 att SAS tillämpning av Eurobonusprogrammet utgjorde ett missbruk av dominerade ställning. SAS ålades därför vid vite om 50 miljoner kronor att inte tillämpa programmet på inrikeslinjer där bolaget möter konkurrens. SAS upphörde att tillämpa programmet på dessa linjer. I maj 2008 begärde SAS att Konkurrensverket skulle upphäva Marknadsdomstolens åläggande. I beslut 9 januari 2009 bedömer Konkurrensverket att åläggandet avser den överträdelse som ägde rum vid åläggandets utfärdande och att det inte omfattar ett eventuellt återinförande. Det är nu SAS som självt har att bedöma om programmet kan tillämpas på konkurrensetsatta linjer utan att det kommer i strid mot konkurrensreglerna.

<sup>1</sup> Inrikesflygets marknadsförutsättningar – åtgärder för att förbättra konkurrensen. LFV rapport 2001:6.

- **Differentiering av Luftfartsverkets flygoperativa produkter**

- **Luftfartsverkets förslag 2001:** Luftfartsverket avser att i en utredning granska möjligheterna att differentiera verkets utbud av produkter och tjänster på de statliga flygplatserna med syfte att tillmötesgå olika flygföretags produktionsförutsättningar och deras önskemål om differentierad servicenivå.
- **Kommentar 2009:** Viss anpassning av LFV:s utbud har skett. EU:s nya förordning om flygplatsavgifter skapar goda förutsättningar för ökad differentiering i utbudet.

- **Marknadsstimulerande åtgärder vid nyetableringar**

- **Luftfartsverkets förslag 2001:** Luftfartsverket avser att göra en översyn av nuvarande marknadsstimulerande åtgärder för att stimulera introduktionen av flygföretag och nya flyglinjer på de statliga flygplatserna. Stimulanspaketen skall vara tidsbegränsade, icke-diskriminerande, genomblickbara och proportionella.
- **Kommentar 2009:** LFV har ett komplett program för stimulans av både ny trafik och tillväxt på befintliga linjer. Programmet finns publicerat på verkets hemsida och bygger på transparenta och genomblickbara villkor.

- **Regional utveckling och allmän trafikplikt**

- **Luftfartsverkets förslag 2001:** Luftfartsverket föreslår att Rikstrafiken, i samverkan med Luftfartsverket och andra berörda verk och myndigheter, får i uppdrag av regeringen att gemensamt utveckla ett analysverktyg för att pröva behovet av att inrätta ytterligare linjer med allmän trafikplikt eller på annat sätt säkerställa transportpolitiskt angelägen flygtrafik.
- **Kommentarer 2009:** Allmän trafikplikt inrättades av regeringen på elva flyglinjer till och från Stockholm 2001. Sedan 2002 svarar Rikstrafiken för upphandling av denna flygtrafik. Vidare inledde Rikstrafiken ett samarbete med Luftfartsverket 2003 för att utveckla ett analysverktyg för att mäta tillgänglighet i syfte att bedöma var statliga insatser behöver sättas in för att säkerställa en transportpolitiskt motiverad flygtrafik.

Rikstrafiken vidareutvecklade därefter detta analysverktyg till att omfatta samtliga trafikslag och det utgör idag grunden för Rikstrafikens bedömning av det statliga insatsbehovet. I samband med revidering av EG:s grundläggande regler om allmän trafikplikt som trätt ikraft 2008 har svenska synpunkter för att finna lämpliga former för att säkerställa transportpolitiskt angelägen trafik till stor del beaktats.

- **Nya former för stöd till flygtrafik**

- **Luftfartsverkets förslag 2001:** Luftfartsverket föreslår att regeringen genom direktiv till Rikstrafiken skapar förutsättningar för att med stöd i artikel 87 pkt 2 a) Romfördraget subventionera biljettpriset genom att rabattera inrikes flygresor som är transportpolitiskt motiverade. Rikstrafiken bör i första hand pröva förutsättningarna för att stödja flyget till och från Gotland enligt statsstödsreglerna.
- **Kommentar 2009:** Regeringen valde istället att inrätta allmän trafikplikt med de mekanismer som marknadsstillträdesförordningen (EEG) 2408/92 ger. Andra länder har inrättat stimulanspaket för boende i isolerade delar av gemenskapen. Bland annat har man i Skottland ett omfattande subventionsprogram för boende på de skotska öarna.

- **Stimulansåtgärder och ekonomisk styrning av Luftfartsverket**

- **Luftfartsverkets förslag 2001:** Luftfartsverket föreslår att regeringen i sin ekonomiska styrning av verket anpassar de ekonomiska parametrarna med hänsyn till behovet av att säkerställa en långsiktigt stabil utveckling av flyget. Luftfartsverket föreslår att soliditeten under perioden 2002–2005 tillåts ligga något under det långsiktiga målet på 25 procent. Vidare föreslås att kraven på utdelning skall kunna variera mellan enskilda år med hänsyn till rådande marknadsutveckling, kapacitetssituation och andra förutsättningar. Styrningen är föremål för den diskussion som för närvarande pågår mellan Luftfartsverket och regeringen om en översyn av statens styrparametrar av verket.
- **Kommentar 2009:** LFV menar fortfarande att styrning och ägarmål bör konjunkuranpassas precis som annan företagsstyrning.

- **Ökade kostnader för tullhantering**
  - **Luftfartsverkets förslag 2001:** Luftfartsverket föreslår att regeringen i sina avvägningar i samband med den ekonomiska styrningen av verket tar hänsyn till merkostnaderna för det statliga driftstödet till kommunala flygplatser, orsakade av ökade kostnader för tullhantering.
  - **Kommentar 2009:** LFV lämnar fortfarande, efter 8 år, ett finansiellt bidrag till det årliga driftbidraget till icke-statliga flygplatser med 22 miljoner kronor, där 10 miljoner avser ersättning för äldre driftstöd och 12 miljoner avser kompensation för tullens ökade kostnader.
- **Statliga försäkringsgarantier till flygföretag med mera**
  - **Luftfartsverkets förslag 2001:** Regeringen bör verka för att svenska flygföretag, flygplatser, handlingbolag med flera får likvärdiga möjligheter som motsvarande organisationer i andra EU-länder att komma i åtnjutande av tidsbegränsade statliga försäkringsgarantier för skada på tredje man i händelse av krig och terrorhandlingar med mera.
  - **Kommentar 2009:** När försäkringsmarknaden för krigs- och terrorförsäkringar bröt samman efter den 11 september 2001 införde även Sverige ett system med statliga garantier. Jämfört med många andra länder var dock kostnaden för försäkringstagarna hög. Senare har Sverige varit pådrivande i arbetet inom ICAO för att finna en global lösning som ska ge luftfartssektorn skydd vid en terrorattack där ett luftfartyg används för att orsaka skada. I maj 2009 antogs vid en diplomatkonferens i Montreal en konvention om detta.
- **Fortsatt utredningsarbete**
  - **Kartläggning av etableringshinder**
    - **Luftfartsverkets förslag 2001:** Luftfartsverket avser att i sin fortsatta analys av inrikesflygets marknadsförutsättningar genomföra en kartläggning av etableringshinder i form av bonusprogram, försäljningssystem, allianser etcetera. Arbetet syftar till att förbättra kunskapsunderlaget om förutsättningarna för konkurrens på flygmarknaden.
  - **Kommentar 2009:** Enligt marknadsföreträdarna finns för närvarande inga allvarliga etableringshinder.
- **Kostnadsansvaret för ökad säkerhetskontroll av luftfartsskyddet**
  - **Luftfartsverkets förslag 2001:** Luftfartsverket föreslår att en översyn genomförs beträffande kostnadsansvaret för en utökad säkerhetskontroll med avseende på allmänhetens behov av skydd och flygets behov av skydd på de statliga, kommunala och privata trafikflygplatserna.
  - **Kommentar 2009:** Sedan den 1 januari 2005 har icke-statliga flygplatser fått överta verksamhetsansvaret, inklusive det ekonomiska ansvaret, från polisen för säkerhetskontroll av passagerare och bagage. Polisen uppskattade kostnaden till totalt 80–90 miljoner kronor per år. För att inte skapa helt orimliga avgiftskonsekvenser för den enskilda flygplatsen infördes vid samma tillfälle en gemensam avgift för säkerhetskontroll (GAS) som administreras av luftfartsmyndigheten. Det kan vara dags att modifiera detta system (GAS). LFV ser fördelar med att verket får ett större eget ansvar utan att detta behöver påverka den korssubventionering som är nödvändig för att skapa rimliga kostnader på mindre flygplatser.



# 11 ÅTGÄRDSBEHOV

## • Konkurrensförhållanden

- Hur konkurrensutvecklingen inom och mellan trafikslagen utvecklas bör på ett systematiskt sätt följas upp.

## • Uppföljning av konkurrensförutsättningar inom inrikesflyget

- Vidare bör följas upp att konkurrensen inom inrikesflyget upprätthålls på sunda villkor.
- Konsekvenserna av vissa kapacitetsbegränsningar på Arlanda (morgonpeak) och Bromma (vilka flygplans typer som tillåts av miljöskäl) ska belysas.
- Eventuella särbehandlingar av konkurrerade flygbolag på mindre flygplatser, där en av konkurrenterna tillika är ensam handling agent, bör studeras.

## • Förbättrad och samstämd marknadsuppföljning av trafikslagen

- En förbättrad och mera samstämd marknadsuppföljning av trafikslagen i syfte att förse konsumenter och beslutsfattare med relevant och överskådlig information om samtliga trafikslag bör tas fram. Informationen kan avse utbud, priser, miljöpåverkan med mera.

## • Förbättrad harmonisering av flygsäkerhetsrelaterat myndighetsarbete

- I Sverige följer flygsäkerhetsarbetet både regler som fastställs på gemensam europeisk nivå inom EASA och kompletterande regler i Sverige som fastställs på nationell nivå. Branschen menar att dessa nivåer kan harmoniseras bättre och att en viss regelförenkling är möjlig på nationell nivå.

## • Ökade krav på säkerhetskontroll av passagerare och bagage

- Den gemensamma avgiften för säkerhetskontroll av passagerare och bagage (GAS-avgiften) infördes 2005 för att möjliggöra rimlig finansiering av verksamheten på mindre, icke-statliga flygplatser. För närvarande är de större, statliga flygplatserna kostnadsdrivande och incitamentet till kostnadsbesparingar begränsat. En utvärdering av GAS-avgiften efter fem år, det vill säga 2010, bör göras och möjligheter att förstärka incitamentet till kostnadseffektivitet eftersträvas.
- Konsekvenser av ökade myndighetskrav på säkerhetskontrollen och hur kraven omsätts i operativa lösningar på respektive flygplats, bör studeras.

## • Uppföljning av förändringar i inrikesflygets infrastruktur

- Staten kommer att begränsa sitt huvudmannaskap för flygplatser till 10 basflygplatser, övriga nuvarande statliga flygplatser (6) kommer att överlätas på kommunala eller regionala huvudmän eller utvecklas.
- Dagens driftbidrag till icke statliga flygplatser kommer att förändras efter 2011. Från och med 2012 kommer endast flygplatser med av staten upphandlad trafik att få statligt driftbidrag. Delar av det nuvarande driftbidraget kommer att föras över till de regionala planerna och det blir upp till regionerna att själva bestämma om man vill prioritera flyg eller annat.

Konsekvenserna för inrikesflyget av båda dessa förändringar i det statliga ansvarstagandet för flyget infrastruktur bör följas upp.

**BILAGOR**

## BILAGA 1: LUFTFARTSPOLITISK KRONOLOGI

Tidpunkt	Händelse
1944	Privatägda SILA (numera moderbolag till SAS) fick tillstånd att bedriva luftburen linjetrafik, innan dess hade det statliga AB Aerotransport (ABA) haft monopol
1946	SAS bildas av ABA och motsvarande danska (DDL) och norska (DNL) bolag
1948	ABA och SILA slår ihop sina verksamheter
1957	Linjeflyg bildas (dotterbolag till SAS). Linjeflyg fick de linjer SAS inte ville ha
1963	Trafikpolitiskt beslut (innebar en långsam avreglering av åkerinäringen, pågick ända till 1987)
1967	Luftfartspolitiskt beslut (uppföljning av 1963 års trafikpolitiska beslut som inte berörde luftfarten speciellt mycket)
1975	Swedair bildas (fusion mellan ett privat och ett statligt bolag, staten ägde 50 %, ABA 25 % och Linjeflyg 25 %)
1979	Trafikpolitiskt beslut
1981	Malmö Aviation startas, skol- och taxifygföretag
1982	Luftfartspolitiskt beslut (uppföljning av 1979 års trafikpolitiska beslut som inte berörde luftfarten speciellt mycket)
1985	Transwede grundas, inledningsvis inriktat mot chartertrafik
1988	Trafikpolitiskt beslut (fortfarande framhölls SAS och Linjeflygs prioriterade ställning)
1989	Linjeflyg förvärvar statens andel av Swedair, bolaget blev ett dotterbolag till Linjeflyg  Tillsättning av konkurrenskommitté för att särskilt granska de skyddade sektorerna däribland transportsektorn, prioritering av inrikesflyget. Förslag: fri konkurrens på linjer med mer än 300 000 passagerare per år, d.v.s. de 8–10 största linjerna
1990	SAS säljer sin del av Linjeflyg till Bilspedition
1992	1 januari Riksdagsbeslut: endast konkurrens mellan SAS och Linjeflyg (kapacitetsbrist på Stockholm-Arlanda) 11 februari SAS lägger bud på 51 % av Linjeflyg 29 april Regeringen beslutar att avreglera inrikesmarknaden. Bakomliggande faktorer: • Prop. 91/92:100 uttalade intentionen att avreglera • SAS köp av Linjeflyg • 20 % minskning av resenärer på inrikesflyget mellan åren 1990 och 1991 vilket ledde till ett minskat tryck på Arlanda 1 juli Marknaden för inrikesflyg avregleras  Transwede börjar köra tung reguljärtrafik från och med sommaren  Malmö Aviation börjar köra reguljärtrafik på linjen Stockholm-Bromma-Malmö  Skyways, det största regionalflygbolaget, bildas genom sammanslagning av Salair och Avia
1993	Koncessionsvillkor för SAS ändras, leder till att flygbolagen själva får fastställa sina priser men med anmälningsplikt till Luftfartsverket
1995	juni SAS tecknar ett samarbetsavtal med Skyways november Nordic European börjar köra reguljärtrafik mellan Östersund och Stockholm
1996	1 september Det norska flygbolaget Braathens övertar hälften av Transwedens reguljärflyg
1997	1 april Fullständigt cabotage (d.v.s. utländska flygbolag kan starta inrikestrafik i Sverige) december Braathens köper resterande delen av Transwedens reguljärflyg
1998	SAS förvärvar 25 % av Skyways Braathens förvärvar Malmö Aviation i september
1999	Konkurrensverket beslutar om ett vite på 100 miljoner mot SAS för att flygbolaget missbrukat sin dominerande ställning genom tillämpningen av EuroBonus på inrikesmarknaden. Man beslutar att även förbjuda SAS att tillämpa EuroBonus på de linjer där det förekommer konkurrens från andra flygbolag. SAS överklagar beslutet till Marknadsdomstolen
2001	oktober Flygseorganisationen Gotlandsflyg AB inleder trafik på linjen Stockholm-Bromma-Visby Marknadsdomstolen beslöt SAS att betala 50 miljoner kr för missbruk av sin dominerande ställning samt att SAS skulle upphöra med bonusprogrammet på konkurrerande linjer
2003	Lågkostnadsbolaget Swe Fly startar trafik på Kalmar och Ronneby
2004	Lågkostnadsbolaget Nordic Airlink (sedermera FlyNordic) inleder i januari inrikestrafik. FlyMe inleder inrikestrafik i mars
2005	Luftfartsstyrelsen bildas genom att verksamheterna Luftfart och Samhälle och Luftfartsinspektionen i Luftfartsverket lyfts ut. SAS Introducerar ett nytt koncept "Nya Inrikesflyget 450 kr"
2007	FlyMe sattes i konkurs. Sterling går in på den svenska inrikesmarknaden
2008	Sterling sattes i konkurs den 29 oktober
2009	januari Konkurrensverket hävde tidigare beslut från 2001 om förbud för SAS bonusprogram på konkurrentutsatta inrikeslinjer. Myndigheten kan återigen komma att pröva om SAS utnyttjar sin dominerande ställning om Eurobonusprogrammet återinförs på inrikeslinjer februari SAS beslutar att omorganisera verksamheten, uppdelningen av flygbolaget i SAS Danmark, SAS Norge och SAS Sverige upphör

## BILAGA 2: INRIKESLINJER ÅR 2000 OCH 2008

## Bilaga 2.1: Antal avgångar och utbudna flygstolar för en typvecka

Tabell 23 Inrikestrafik till/från Stockholm-Arlanda

Avgångsflygplats	Ankomstflygplats	Avgångar		Stolar	
		2000	2008	2000	2008
Arlanda	Arvidsjaur	12	12	600	768
Arlanda	Borlänge	34	24	1 666	456
Arlanda	Gällivare	14	12	700	768
Arlanda	Landvetter	111	80	16 532	11 600
Arlanda	Hemavan	-	7	-	448
Arlanda	Hagfors	10	10	190	190
Arlanda	Halmstad	61	29	2 960	1 450
Arlanda	Ängelholm	48	24	5 785	3 171
Arlanda	Hudiksvall	10	-	80	-
Arlanda	Hultsfred	10	-	330	-
Arlanda	Jönköping	51	27	2 057	1 350
Arlanda	Kalmar	35	16	3 416	1 945
Arlanda	Karlstad	36	24	3 207	1 200
Arlanda	Kiruna	14	18	2 443	2 508
Arlanda	Kramfors	29	11	1 450	363
Arlanda	Kristianstad	34	21	2 710	1 050
Arlanda	Linköping	26	-	858	-
Arlanda	Luleå	84	82	12 865	12 075
Arlanda	Lycksele	14	12	700	768
Arlanda	Malmö	103	71	12 965	9 637
Arlanda	Mora	22	10	418	190
Arlanda	Norrköping	24	-	456	-
Arlanda	Örebro	27	-	891	-
Arlanda	Örnköldsvik	30	35	2 413	2 600
Arlanda	Oskarshamn	15	17	495	323
Arlanda	Östersund	43	30	5 358	4 283
Arlanda	Ronneby	41	20	4 860	2 699
Arlanda	Skellefteå	32	38	4 345	3 284
Arlanda	Skövde	16	-	318	-
Arlanda	Söderhamn	15	-	270	-
Arlanda	Storuman	12	-	600	-
Arlanda	Sundsvall	58	28	7 467	3 507
Arlanda	Sveg	15	10	270	190
Arlanda	Torsby	10	10	190	190
Arlanda	Trollhättan	26	19	1 300	361
Arlanda	Umeå	69	52	10 161	7 607
Arlanda	Växjö	40	26	3 778	1 300
Arlanda	Vilhelmina	14	11	700	704
Arlanda	Visby	61	30	3 050	1 500
Bromma	Landvetter	73	57	6 742	6 384
Bromma	Halmstad	15	10	495	190
Bromma	Ängelholm	15	44	285	2 618
Bromma	Kalmar	-	17	-	578
Bromma	Malmö	74	67	6 754	7 504
Bromma	Ronneby	-	19	-	950
Bromma	Sundsvall	-	19	-	950
Bromma	Trollhättan	20	19	720	627
Bromma	Umeå	-	29	-	3 248
Bromma	Visby	55	97	1 815	4 385
Bromma	Växjö	-	29	-	986

## Bilaga 2.2: Tvärlinjer

Tabell 24 Inrikestrafik – tvärinjer

Avgångsflygplats	Ankomstflygplats	Avgångar		Stolar	
		2000	2008	2000	2008
Arvidsjaur	Storuman	12	-	600	-
Gällivare	Kiruna	5	-	165	-
Gällivare	Luleå	5	-	165	-
Gällivare	Umeå	5	-	165	-
Landvetter	Borlänge	15	10	285	190
Landvetter	Linköping	10	-	190	-
Landvetter	Luleå	-	6	-	294
Landvetter	Norrköping	10	-	190	-
Landvetter	Sundsvall	16	11	528	550
Landvetter	Umeå	-	22	-	2464
Landvetter	Västerås	15	-	285	-
Karlstad	Sundsvall	-	4	-	76
Kiruna	Luleå	16	7	528	976
Kiruna	Umeå	10	-	1065	-
Linköping	Visby	-	10	-	190
Luleå	Östersund	5	10	170	330
Luleå	Pajala	8	10	64	110
Luleå	Sundsvall	16	10	528	190
Luleå	Umeå	10	10	335	330
Malmö	Borlänge	-	10	-	190
Malmö	Karlstad	16	-	544	-
Malmö	Linköping	10	-	190	-
Malmö	Norrköping	10	-	190	-
Malmö	Örebro	15	10	495	190
Malmö	Västerås	15	-	495	-
Norrköping	Visby	22	-	418	-
Östersund	Umeå	10	10	340	330
Söderhamn	Sveg	15	-	270	-
Vilhelmina	Lycksele	12	-	600	-
Arlanda	Söderhamn	15	-	270	-

Källa: OAGMAX

## BILAGA 3: VISTELSETIDER ÅR 2000 OCH 2008

Tabell 25 Vistelsetider för landets flygplatser

	Åtkomlighet			Tillgänglighet				
	Genomsn. Vist.tid 2008, tim	Förändring %	Antal dest 2008	Förändring i antal destinationer	Genomsn. Vist.tid 2008, tim	Förändring %	Antal dest 2008	Förändring i antal destinationer
Göteborg	4,95	-33,7 %	26	-9	6,83	-23,1 %	32	-7
Halmstad	3,46	-26,0 %	22	-7	5,15	-21,9 %	32	-2
Jönköping	4,51	-39,3 %	26	-10	5,39	-31,8 %	33	-6
Kalmar	5,39	-36,1 %	27	-10	3,85	-35,0 %	18	-10
Karlstad	4,95	-34,7 %	28	-7	5,32	-19,3 %	33	0
Kiruna	3,34	-27,9 %	17	-6	0,00	-100,0 %	0	-13
Luleå	5,07	-29,7 %	26	-9	6,12	-24,9 %	31	-8
Malmö	5,29	-19,9 %	27	-5	5,63	-39,2 %	31	-8
Norrköping	1,90	-74,5 %	14	-22	0,34	-95,8 %	2	-36
Ronneby	5,15	-27,2 %	26	-7	2,54	-62,5 %	12	-21
Skellefteå	3,85	-50,8 %	22	-14	5,44	-1,8 %	30	0
Stockholm	6,98	-24,3 %	32	-5	10,05	-20,8 %	34	-6
Sundsvall	4,20	-51,8 %	19	-18	4,85	-41,6 %	24	-15
Umeå	4,66	-44,3 %	25	-12	6,12	-26,4 %	33	-6
Visby	5,20	-29,7 %	27	-9	6,56	-18,0 %	33	-6
Ängelholm	4,59	-39,0 %	24	-11	3,15	-56,0 %	17	-16
Örnköldsvik	5,12	-37,9 %	27	-10	3,22	3,9 %	16	3
Östersund	4,56	-32,7 %	25	-11	5,51	-27,3 %	33	-7
Arvidsjaur	1,95	-23,8 %	15	-2	2,68	-	22	22
Borlänge	6,07	-29,5 %	29	-8	4,46	-44,9 %	32	-8
Sveg	2,76	-17,5 %	17	-4	2,93	-34,1 %	20	-6
Gällivare	2,39	-40,2 %	18	-7	2,20	-45,5 %	18	-8
Hagfors	3,61	-11,4 %	23	-3	1,17	-77,5 %	6	-20
Hultsfred	0,00	-100,0 %	0	-18	0,00	-100,0 %	0	-24
Hudiksvall	0,00	-100,0 %	0	-31	0,00	-100,0 %	0	-17
Kristianstad	3,20	-57,9 %	21	-14	1,32	-69,0 %	8	-16
Kramfors	1,49	-78,8 %	12	-23	4,44	-13,7 %	26	-9
Skövde	0,00	-100,0 %	0	-32	0,00	-100,0 %	0	-32
Linköping	1,61	-78,9 %	11	-25	1,05	-86,9 %	7	-32
Lycksele	1,95	-18,4 %	15	-2	3,22	-27,5 %	22	-7
Mora	2,76	-54,4 %	17	-15	3,41	-48,5 %	20	-19
Oskarshamn	2,54	-1,9 %	15	-3	0,46	-90,1 %	3	-21
Nyköping	0,20	-	1	1	0,00	-	0	0
Pajala	0,34	-74,1 %	2	-5	0,61	-	5	5
Söderhamn	0,00	-100,0 %	0	-21	0,00	-100,0 %	0	-31
Storuman	0,00	-100,0 %	0	-16	0,00	-100,0 %	0	-1
Trollhättan	3,78	-34,3 %	21	-10	3,95	-30,8 %	28	0
Torsby	3,61	-14,5 %	23	-3	1,17	-74,6 %	6	-21
Vilhelmina	2,24	-14,0 %	17	0	3,51	-0,7 %	24	-5
Västerås	0,00	-100,0 %	0	-18	0,00	-100,0 %	0	-25
Växjö	3,95	-38,6 %	24	-10	5,41	-29,1 %	31	-8
Örebro	1,41	-81,5 %	8	-28	0,95	-87,0 %	7	-32

## BILAGA 4: BAKGRUNDSDATA

## Bilaga 4.1: Flygplatslista Sverige

Tabell 26 Flygplatser i Sverige 2009

Trafikflygplatser, 52 st			
Ort/ev flygplatsnamn/ICAO-kod/IATA-kod/ev flygförband/ev anm			
Huvudman →	LFV, 16 st		LFV delägda, 2 st + annan än LFV, 34 st
Trafik →	med reguljär trafik, 41 st		utan reguljär trafik, 11 st
Status ↓	LFV helägda, 14 st	Privata, 3 st	9 st kommunala, se nedan + 2 st militära, se nedan.
Helt civila, 48 st	Göteborg/Landvetter/ESGG/GOT/@ Jönköping/ESGJ/JKD/@ Karlstad/ESOK/KSD/@ Kiruna/ESNQ/KRN/@ Malmö/Sturup/ESMS/MMX/@ Skellefteå/ESNS/SFT Stockholm/Arlanda/ESSA/ARN/@ Stockholm/Bromma/ESSB/BMA/@ Sundsvall-Härnösand/ESNN/SDL/@ Umeå/ESNU/UME/@ Visby/ESSV/VBY/@ Åre-Östersund/ESNZ/OSD/@ Ängelholm-Helsingborg/ESTA/AGH/@ Örnköldsvik/ESNO/OER	Hemavan-Tärnaby/ESUT/HMV Linköping/ESL/LPI/@ Stockholm/Skavsta/ESKN/NYO/@	
		(21 st)	Helt kommunala, 30 st (9 st)
		Arvidsjaur/ESNX/AJR Borlänge/ESSD/BLE/@ Gällivare/ESNG/GEV Hagfors/ESOH/HFS Halmstad/ESMT/HAD/@ Kalmar/ESMQ/KLR/@ Kramfors-Sollefteå/ESNK/KRF Kristianstad/ESMK/KID/@ Lycksele/ESNL/LYC Mora/ESKM/MXX Norrköping/ESSP/NRK/@ Oskarshamn/ESMO/OSK Pajala-Ylläs/ESUP/PJA/@ Stockholm/Västerås/ESOW/VST/@ Storuman/ESUD/SQO Sveg/ESND/EVG Torsby/ESST/TYF Trollhättan-Vänersborg/ESGT/THN Wilhelmina/ESNV/VHM Växjö/ESMX/VXO Örebro/ESOE/ORB/@	Arvika/ESKV Eskilstuna/ESSU/EKT/** Falköping/ESGK Gävle/ESSK/GVX/** Karlskoga/ESKK/** Lidköping/ESGL/** Ljungbyhed/ESTL/ Skövde/ESGR/KVB/** Söderhamn/ESNY/SOO/**
			<b>Nedlagda trafikflygplatser, 14 st kommunala, 9 st:</b> - Anderstorp/ESMP 1990** - Emmaboda/ESMA 1989 - Hultsfred/ESSF/HLF 2008** - Hudiksvall/ESNH/HUV 2001** - Idre/ESUE/IDB 2000** - Laxå/ESSH 1985 - Ljungby/ESMG 2004** - Ludvika/ESSG 2005 - Västervik/ESSW/VVK
			<b>militära, 5 st</b> - Jokkmokk (kommunal/militär) 2009 - Karlsborg/ESIA 1993 - Tullinge 1980-talet - Uppsala/ESCM 2006 - Vidsel/ESPE 1996
		<b>LFV/kommun, 1 st</b> Göteborg/Säve/ESGP/GSE/@	
Civil/militära, 2 st	Luleå/ESPA/LLA/F21 @ Ronneby/ESDF/RNB/F17/@		
Helt militära, 2 st			Linköping/Malmen/ESCF Sätenäs/ESIB/F7

Göteborg/Säve och Stockholm/Västerås saknar inrikes linjetrafik.

@ = internationell gemenskapsflygplats ICAP, 26 st

\*\* = har haft linjetrafik

Källa: Sammanställd från Air Information Publication och aktuella trafikdata i juni 2009.

## Bilaga 4.2: Flygplatsekonomi

Tabell 27 LFV-flygplatsernas totala omsättning och resultat

Mkr	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008	
	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES
Halmstad	15	-20	13	-6	13	-9	15	-9	15	-9	16	-45	16	-45	16	-45	Ej LFV	
Jönköping	33	-12	32	-13	29	-13	30	-19	27	-26	24	-10	25	-16	28	-16	29	-17
Kalmar	22	-6	22	-8	22	-8	23	-9	23	-9	22	-7	19	-68			Ej LFV	
Karlstad	35	-10	33	-11	27	-16	24	-43	25	-29	26	-14	22	-17	24	-23	27	-19
Kiruna	25	-12	24	-14	24	-14	26	-29	25	-31	28	-16	29	-17	33	-18	38	-20
Norrköping	29	-6	31	-7	26	-11	20	-20	17	-22	17	-63	15	-7			Ej LFV	
Skellefteå	25	-4	24	-5	25	-6	25	-12	31	-8	26	-9	24	-14	28	-10	29	-10
Sundsvall-Härnösand	57	-6	53	-9	51	-19	51	-11	52	-15	55	-11	53	-9	54	-11	54	-11
Visby	27	-9	32	-9	33	-9	38	-6	37	-9	34	-8	36	-9	38	-7	38	-9
Ömsköldsvik	17	-8	17	-11	18	-13	18	-17	21	-16	18	-19	17	-19	19	-18	25	-14
Östersund	30	-2	31	-10	33	-12	36	-18	38	-11	38	-17	38	-19	40	-16	40	-18
Ronneby	17	0	18	-1	16	-6	21	-6	21	-2	17	-8	18	-7	21	-6	21	-8
Stockholm-Bromma	100	8	106	-6	120	-2	151	20	158	11	155	12	178	27	211	33	226	31
Ängelholm	26	4	27	4	28	-1	34	-7	38	0	36	-7	35	-5	40	1	42	-1
Göteborg-Landvetter	557	212	546	147	586	159	571	97	630	157	609	146	639	162	659	190	682	193
Luleå	75	17	72	11	74	10	84	1	94	16	83	4	86	13	86	1	93	1
Malmö	248	44	206	38	223	38	258	23	252	32	250	23	256	34	268	44	257	29
Stockholm-Arlanda	2 056	780	2 183	358	2 252	614	2 235	411	2 536	544	2 592	555	2 798	713	2 902	756	2 921	613
Umeå	68	7	70	7	78	8	86	18	94	17	86	12	86	8	92	12	98	10
<b>TOTALT</b>	<b>3 462</b>	<b>977</b>	<b>3 540</b>	<b>455</b>	<b>3 678</b>	<b>690</b>	<b>3 746</b>	<b>364</b>	<b>4 134</b>	<b>590</b>	<b>4 132</b>	<b>518</b>	<b>4 374</b>	<b>750</b>	<b>4 543</b>	<b>912</b>	<b>4 620</b>	<b>750</b>
Däruv med 0 eller +	8 flpl	1 072	6 flpl	565	5 flpl	829	6 flpl	570	7 flpl	777	6 flpl	752	6 flpl	957	7 flpl	1 037	6 flpl	877
Däruv med underskott	11 flpl	-95	13 flpl	-110	14 flpl	-139	13 flpl	-206	12 flpl	-187	13 flpl	-234	12 flpl	-207	9 flpl	-125	10 flpl	-127

- = inkl kostnad för ägarbyte
- = halvår, kommunal 1 juli
- = exkl nedskrivning 353
- = negativt resultat

Källa: Bearbetning av LFV årsredovisningar



Tabell 28 Flygplatsaktiebologs totala omsättning och resultat

Tkr	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008	
	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES
Arvidsjaur*	32 188	-9 219	37 559	-8 309	31 786	-10 949	12 304	-10 529	13 197	-9 586	15 546	-9 102	17 404	-8 566	16 912	-9 230	22 104	-9 187
Borlänge	13 998	-3 008	12 253	-10 569	13 372	-9 447	14 866	-10 694	12 042	-11 240	9 521	-15 133	4 995	-26 305	7 818	-25 139	11 120	-24 956
Mora	Del av Morastrand AB; ej separatredovisad																	
Halmstad	Del av LfV; se tabell över LfV-flygplatser																	
Hemavan*	4 932	-4 354	5 338	-5 109	6 413	-6 710	2 419	-7 915	2 098	-7 508	2 603	-9 080	3 951	-9 928	3 952	-9 781	4 840	-8 754
Hultsfred- (Vimmerby)**	1 397	-5 144	1 230	-6 458	1 117	-7 743	1 788	-8 148	1 154	-7 338	1 797	-7 075	732	-7 580	Linjetrafiken upphörde juni 2006			
Kalmar	Del av LfV; se tabell över LfV-flygplatser																	
Kramfors-Sol- lefteå	5 720	-5 960	5 728	-6 209	5 891	-6 091	6 111	-7 275	4 935	-8 067	4 310	-8 350	2 329	-10 365	4 041	-11 447	1 953	-13 925
Kristianstad	21 754	-11 502	26 031	-11 360	20 478	-13 522	18 474	-17 202	15 218	-15 069	16 640	-13 101	15 276	-22 412	13 698	-18 504	12 442	-26 524
Linköping	Ej aktiebolag; flygplatsverksamheten bedrivs av SAAB med stöd från Linköpings kommun																	
Lycksele	Kommunal förvaltning; aktiebolag från 2007-12-04																	
Oskarshamn	342	-5 555	655	-4 714	869	-5 073	1 437	-4 464	810	-4 985	1 633	-4 574	1 601	-7 664	1 094	-5 619	1 940	-5 066
Storuman*	14 814	-14 264	16 836	-14 402	11 598	-14 130	2 465	-8 423	3 180	-7 727	3 851	-7 817	4 756	-8 120	5 656	-9 547	4 280	-9 507
Torsby	Kommunal förvaltning; aktiebolag från 2003-01-01																	
Trollhättan- Vänersborg	11 717	-6 042	11 818	-5 797	11 273	-6 644	11 754	-7 628	12 461	-6 529	11 719	-5 737	12 145	-5 321	12 211	-5 097	12 327	-5 222
Växjö	35 573	3 539	32 982	-385	29 099	-5 325	27 039	-5 663	26 470	-5 101	35 644	-3 923	33 420	-7 718	37 609	-14 937	41 516	-16 289
Örebro	48 910	-1 599	44 663	-10 944	37 080	-25 687	31 950	-23 400	32 228	-25 344	37 318	-22 705	39 511	-17 262	39 280	-18 304	39 157	-19 590
Antal aktiebolag	11						12						13		14 (+1,-1)		15	
<b>TOTALT</b>	<b>191 345</b>	<b>-63 108</b>	<b>195 093</b>	<b>-84 256</b>	<b>168 976</b>	<b>-111 321</b>	<b>131 022</b>	<b>-114 278</b>	<b>124 523</b>	<b>-111 561</b>	<b>140 795</b>	<b>-110 469</b>	<b>187 419</b>	<b>-158 717</b>	<b>225 707</b>	<b>-162 475</b>	<b>244 200</b>	<b>-200 016</b>
Däruv 9 som varit aktiebolag 00-08	175 950	-54 956	181 610	-67 229	154 487	-94 131	113 953	-92 499	110 597	-89 916	129 264	-84 389	130 393	-97 356	134 453	-102 466	140 559	-114 064
Övriga	15 395	-8 152	13 483	-17 027	14 489	-17 190	17 069	-21 779	13 926	-21 645	11 531	-26 080	57 026	-61 361	91 254	-60 009	103 641	-85 952

Omsättning och resultat är räknade exkl. intäktsförda ägar-, stats-, concern- och EU-bidrag. Omsättning avser nettoomsättning men avgränsningen till övriga intäkter kan variera.

\* Den markanta nedgången i vissa flygplatsers omsättning 2002-2003 beror huvudsakligen på Rikstrafikens övertagande av trafikupphandling.  
\*\* Vimmerby kommun sålde sin andel av Hultsfred-Vimmerby flygplats till Hultsfreds kommun i oktober 2004. Flygplatsen såldes 2008 till privata intressenter.

= Storuman: inkl flygnetto på Hemavan  
= Torsby ej trafik april-okt, ombyggnad  
= Dalaflyget brutet år 05 | 124-06 | 231  
= Växjö inkl Småland Airport AB  
= Lycksele brutet år 07 | 1204-08 | 1231

**Tabell 29** Kommunala flygplatsförvaltningars totala omsättning och resultat

Tkr	2003		2004		2005		2006		2007		2008	
	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES
Gällivare	5 630	-17 955	7 290	-16 623	7 290	-18 140	7 425	-15 606	8 674	-16 580		
Hagfors	641	-4 070	659	-4 146	819	-4 047	683	-3 534	611	-3 800		
Linköping 03-05	11 418	-14 596	11 039	-17 179	15 573	-13 798	Bolagiserad, se tabell över aktiebolag					
Lycksele 03-07	4 584	-9 146	3 554	-9 878	5 422	-11 376	6 314	-11 938	7 672	-13 224	Bolagiserad	
Mora 03-05	2 583	-8 362	1 891	-9 092	1 924	-9 766	Bolagiserad, se tabell över aktiebolag					
Pajala-Ylläs	822	-5 703	514	-7 265	584	-9 109	1 518	-6 767	618	-7 043		
Sveg	267	-5 109	337	-6 060	315	-6 750	1 098	-5 965	439	-6 912		
Vilhelmina	2 371	-9 068	2 223	-9 540	3 050	-9 473	3 875	-8 906	3 263	-9 437		
<b>TOTALT</b>	<b>28 316</b>	<b>-74 009</b>	<b>27 507</b>	<b>-79 783</b>	<b>34 977</b>	<b>-82 459</b>	<b>20 913</b>	<b>-52 716</b>	<b>21 277</b>	<b>-56 996</b>		
Därav 6 som inte bolagi- serats	14 315	-51 051	14 577	-53 512	17 480	-58 895	20 913	-52 716	21 277	-56 996		
Övriga	14 001	-22 958	12 930	-26 271	17 497	-23 564	-	-	-	-		

Omsättning och resultat är räknade exkl. intäktsförda ägar-, stats-, koncern- och EU-bidrag. Bidrag för säkerhetskontroll (GAS) ingår i förekommande fall.

Källa: av Transportstyrelsen beställda rapporter

## Bilaga 4.3: Driftbidrag till icke-statliga flygplatser

Tabell 30 Utbetalda driftbidrag 1999–2009

Utbetalda belopp i tkr	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Summa
Arvidsjaur	9 781	9 027	9 100	8 907	8 432	8 178	8 011	8 280	9 667	9 726	9 629	98 738
Borlänge	4 501	3 577	3 856	4 169	3 585	3 421	3 481	3 502	2 485	2 361	2 373	37 310
Gällivare	10 865	10 250	9 981	9 951	9 886	9 437	9 333	9 656	11 385	11 185	11 690	113 619
Gävle-Sandviken	3 934	3 616	(1 115)	-	-	-	-	-	-	-	-	7 550
Göteborg City	Ej med 1999–2002				804	641	321	-	-	-	-	1 766
Hagfors	3 630	3 528	3 400	3 345	3 185	2 995	2 922	2 931	3 145	3 079	3 106	35 265
Halmstad	Övertagen av kommunen 2006-01-01, ej med 1999–2006								2 835	2 881	2 821	8 537
Hemavan	2 065	3 933	4 308	4 523	7 194	7 316	8 183	8 947	11 035	10 992	11 142	79 638
Hudiksvall	4 846	4 456	3 139	-	-	-	-	-	-	-	-	12 441
Hultsfred	2 652	2 583	3 482	3 774	3 605	3 394	3 345	3 364	-	-	-	26 199
Idre	1 461	(1 226)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 461
Kalmar	Övertagen av kommunen 2007-01-01, ej med 1999–2007								4 054	4 064	8 118	
Kramfors	5 825	5 337	5 843	5 850	5 726	4 837	4 945	5 152	6 014	7 486	5 209	62 225
Kristianstad	1 986	1 507	1 954	2 959	3 338	3 289	2 386	2 557	2 865	3 026	3 140	29 007
Linköping	3 811	5 025	5 361	5 541	5 545	5 695	5 658	5 841	0*	0*	0*	42 477
Lycksele	8 936	8 223	8 158	7 972	7 612	7 318	7 246	7 484	8 677	8 726	8 915	89 267
Mora	3 474	3 382	3 267	3 242	4 388	4 203	3 952	4 223	3 097	2 838	2 851	38 917
Oskarshamn	2 859	2 789	3 671	3 946	3 735	3 559	3 506	3 528	3 895	2 121	2 140	35 749
Pajala (öppnad 99)	Ej med 1999–2000		716	2 691	2 618	4 133	6 596	4 730	4 619	3 684	4 124	33 911
Skövde	3 572	3 262	3 258	3 223	-	-	-	-	-	-	-	13 315
Sthlm-Skavsta	824	1 717	1 804	2 714	850	425	0	0	0	0	0	8 334
Sthlm-Västerås	2 991	2 265	1 538	1 070	984	1 256	1 072	1 069	0*	0*	0*	12 244
Storuman	9 596	8 895	8 745	8 528	8 192	7 936	7 891	8 163	9 571	9 544	9 749	96 810
Sveg	4 863	4 619	4 507	4 445	4 141	4 039	3 965	4 012	4 501	4 320	4 361	47 774
Söderhamn	2 927	2 822	2 680	2 578	-	-	-	-	-	-	-	11 007
Torsby	3 746	3 598	3 201	3 347	3 170	3 065	2 953	1 159	3 214	2 964	2 996	33 413
Trollhättan	3 465	3 677	4 239	4 208	4 152	2 923	2 306	2 356	2 460	2 436	2 527	34 749
Vilhelmina	9 371	8 666	8 612	8 493	8 048	7 777	7 779	8 050	9 374	9 435	9 522	95 127
Växjö	1 400	1 581	1 453	1 759	2 527	3 012	3 240	3 131	4 024	3 774	2 504	28 405
Örebro	623	1 638	1 491	1 920	2 875	3 481	2 753	3 708	0*	0*	0*	18 488
Avsatt till FoU m.m.	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 150	150	0	0	8 300
<b>Summa utbetalt</b>	<b>115 000</b>	<b>110 974</b>	<b>108 764</b>	<b>110 155</b>	<b>105 592</b>	<b>103 330</b>	<b>102 844</b>	<b>102 993</b>	<b>103 013</b>	<b>104 632</b>	<b>102 863</b>	<b>1 170 160</b>

Belopp till Idre år 2000 och Gävle-Sandviken. 2001 utbetalades inte då trafiken inte återupptogs. Anslag till Hudiksvall 2001 är efter återbetalning av 1,293 mkr. Beloppen lades i potten efterföljande år.

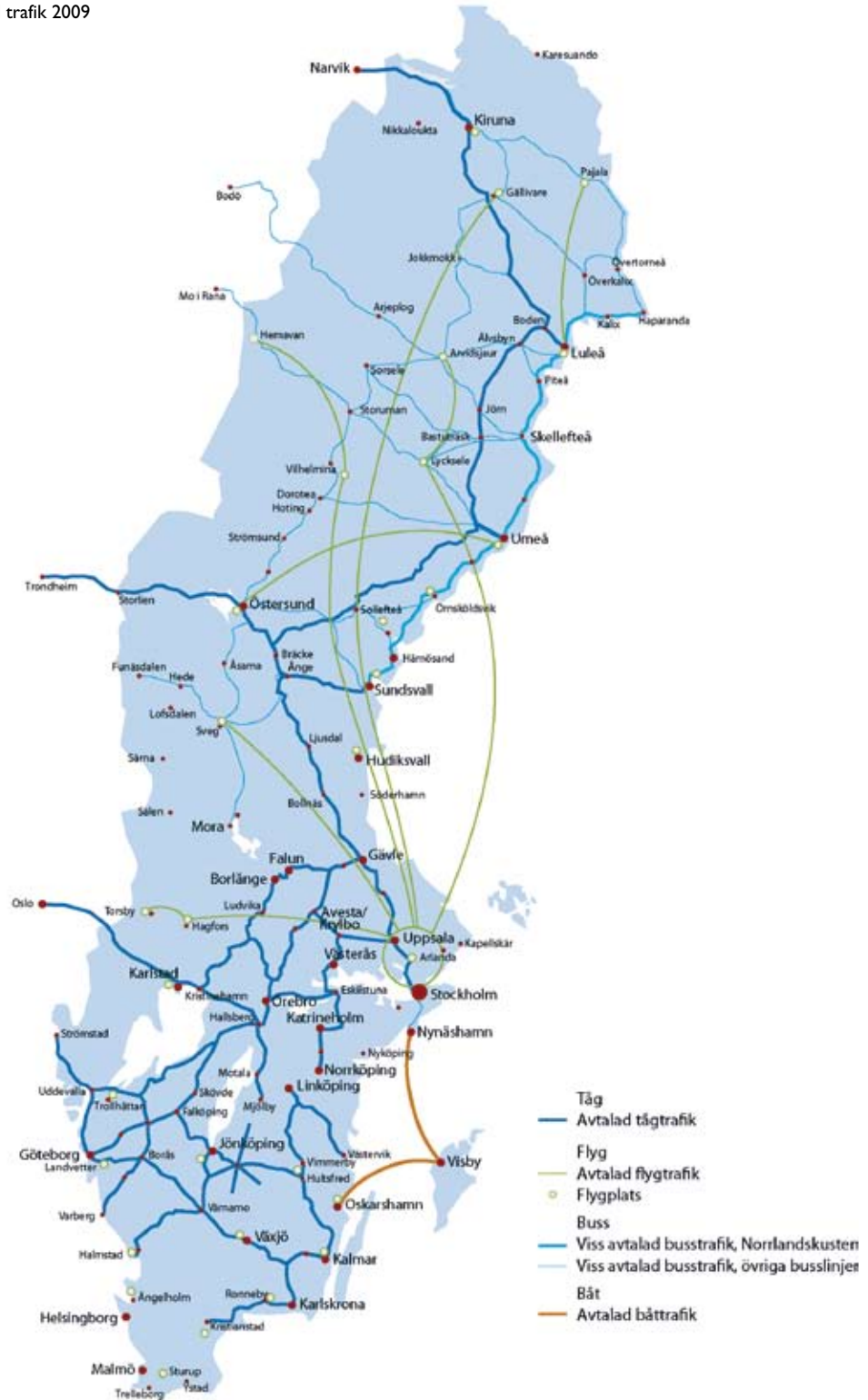
Linjetrafiken på Skövde och Söderhamn upphörde 2002 och på Hultsfred 2006. Skavsta passerade volymtak 2005, Göteborg City 2006. Norrköping, kommunal 060701, utesluts av 2-timregel.

\* 2-timmarsregel från år 2007

Källa: Fördelningsbeslut för respektive år

## Bilaga 4.4: Av Rikstrafiken upphandlad trafik 2009

Figur 39 Av Rikstrafiken upphandlad trafik 2009



Källa: Rikstrafiken

## BILAGA 5: FLYGPLATSKATEGORIER

## Bilaga 5.1: Flygplatskategorier, norska

Tabell 31 Norska flygplatskategorier

Indelning av norska flygplatssystemet	Oslo/Gardermoen	Större flygplatser	Mellanstora flygplatser	Regionala flygplatser	Privata flygplatser
Ekonomiskt resultat	+890 Milj NOK	Stavanger/Sola + 224 miljoner NOK Bergen/Flesland +296 miljoner NOK Trondheim +116 miljoner NOK Bodö noll resultat Tromsø noll resultat	Kristiansand Ålesund Haugersund Molde Kristiansund Harstad/Narvik Bardufoss Alta Lakselv Kirkenes Svalbard, Longyear	Fagernes Florö Sogndal Förde Sandane Örsta-Volda Röros Namsos Rörvik Brønnsøynd Sandnessjøen Mo i Rana Mosjøen Röst Vaeröv Leknes Svolvaer Stokmarknes Narvik Andöya Sörkjosen Hammerfest Hasvik Honningsvåg Mehamn Belevåg Båtsfjord Vadsö Vardö Skien	Sandefjord/Torp Skien/Geiteryggen Moss/Rygge* Nortodden Örlandet Stord/Sørstokken
Passagerarutveckling: i miljoner	2003: 13,6 2004: 14,9 2005: 15,9 2006: 17,7 2007: 19,0 2008: 19,3	2003: 11,0 2004: 11,6 2005: 12,3 2006: 13,6 2007: 14,5 2008: 14,9	2003: 3,3 2004: 3,6 2005: 3,8 2006: 4,2 2007: 4,3 2008: 4,3	2003: 1,1 2004: 1,1 2005: 1,1 2006: 1,4 2007: 1,6 2008: 1,6	2003: 1,0 2004: 1,1 2005: 1,2 2006: 1,4 2007: 1,5 2008: 1,6
Driftresultat 2008	1 910 Milj NOK	717 Milj NOK	-352 Milj NOK	-648 Milj NOK	

\*Under 2008 fanns det ingen linjetrafik.

Källa: Avinor 2008

## Bilaga 5.2: Flygplatskategorier, finska

Tabell 32 Finska flygplatskategorier

Flygplats	Utrikes				Inrikes			Total- summa
	Linjetrafik	Charter	Allmänflyg och övrigt	Totalt	Linjetrafik	Övrigt	Totalt	
Helsingfors-Vantaa	9 598 292	1 141 907	2 878	10 743 077	2 690 230	10 139	2 700 369	13 443 446
Helsingfors-Malmi	33	0	0	33	0	1 156	1 156	1 189
Enontekiö	0	20 473	0	20 473	709	63	772	21 245
Halli Kuorevesi	0	0	0	0	0	14	14	14
Ivalo	629	23 972	0	24 601	112 295	1 079	113 374	137 975
Joensuu	0	9 268	171	9 439	124 585	250	124 835	134 274
Jyväskylä	235	15 474	78	15 787	112 422	409	112 831	128 618
Kajana	0	3 346	33	3 379	81 100	143	81 243	84 622
Kauhauva	0	0	0	0	0	204	204	204
Kemi-Torneå	515	1 876	0	2 391	93 401	95	93 496	95 887
Kittilä	21 914	79 148	371	101 433	160 483	3 653	164 136	265 569
Kronoby	0	10 278	37	10 315	87 701	307	88 008	98 323
Kuopio	5 041	32 584	6	37 631	251 989	627	252 616	290 247
Kuusamo	0	24 190	2	24 192	77 461	1 277	78 738	102 930
Villmanstrand	0	4 188	95	4 283	18 693	363	19 056	23 339
Mariehamn	10 159	670	71	10 900	43 555	7 655	51 210	62 110
Uleåborg	10 651	82 328	14	92 993	708 386	1 412	709 798	802 791
Borgå	38	10 816	67	10 921	55 658	181	55 839	66 760
Rovaniemi	130	91 281	196	91 607	307 994	876	308 870	400 477
Nyslott	0	2 781	0	2 781	11 280	1 145	12 425	15 206
Tammerfors-Birkala	574 440	26 891	71	601 402	107 205	749	107 954	709 356
Åbo	187 556	28 039	499	216 094	93 532	8 471	102 003	318 097
Uttis	0	10	0	10	0	0	0	10
Vasa	68 907	40 025	16	108 948	231 996	2 451	234 447	343 395
Varkaus	0	147	4	151	6 200	51	6 251	6 402
<b>Totalt</b>	<b>10 478 540</b>	<b>1 649 692</b>	<b>4 609</b>	<b>12 132 841</b>	<b>5 376 875</b>	<b>42 770</b>	<b>5 419 645</b>	<b>17 552 486</b>
Andra förutom Finavias flygplatser								
St Michel	–	100	–	100	–	1 734	1 734	1 834
Seinäjäki	–	139	21	160	36 264	904	37 168	37 328
<b>Totalsumma</b>	<b>10 478 540</b>	<b>1 649 931</b>	<b>4 630</b>	<b>12 133 101</b>	<b>5 413 139</b>	<b>45 408</b>	<b>5 458 547</b>	<b>17 591 648</b>





 **TRANSPORTSTYRELSEN**

Transportstyrelsen. 601 73 Norrköping  
[www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)