



Flygets utveckling 2005



Innehåll

GD har ordet	4
Flygmarknadens utveckling	5
Nytt rekordår för flyget	6
Sverige har blivit svårare att nå	13
Funktionshinderades rättigheter stärks internationellt	16
Fler män än kvinnor flyger	18
Passagerarnas rättigheter i europeiskt fokus	19
Charterresandet fortsätter att öka	20
Konkurrens ger billigare utrikesresor	22
Fler passagerare väljer flyget	24
Fortsatt god punktlighet	26
Trafikavgifterna minskar	29
Driftskostnaderna för flygbolagen minskar	31
Det gemensamma europeiska luftrummet formaliseras	34
Konkurrensutsatt flygtrafiktjänst ännu inte verklighet	35
Miljö	36
Utökad grepp om luftfartens miljöpåverkan	37
Begränsning av utsläpp från flyget på agendan för internationellt miljöarbete	43
Handel med utsläppsrätter för flyget – en fråga om när och hur	44
Säkerhet	46
Flygsäkerheten fortsätter att förbättras	47
Krav på id-kontroll för förbättrat luftfartsskydd	49
Flygplatsutveckling	50
Minskade kostnader för upphandlad flygtrafik	51
Statligt investeringsstöd bidrar till regional utveckling	52
Driftbidrag till flygplatser minskar något	54
Outnyttjad kapacitet på flygplatser under trafiktoppar	
uppmärksammat problem	55
Luftfartsverket går vidare med avtal om kommunal flygplatsdrift	56

GD har ordet

Flygets utveckling är en publikation som beskriver vad som hänt på flygmarknaden under det senaste året. Det är alltså en beskrivning av viktiga händelser inom flyget, inte en fullständig målrapportering från Luftfartsstyrelsen. Den återfinns i vår årsredovisning till regeringen.

I Luftfartsstyrelsens roll ingår bland annat att bevaka och informera om utvecklingen inom den civila luftfarten ur ett bredare perspektiv, något som du kan läsa mer om i de följande sidorna.

Antalet passagerare på de svenska flygplatserna ökade under 2005, inrikestrafiken med 6,2 och utrikestrafiken med 7,4 procent. Skillnaden mellan de olika flygplatserna var dock stor. På flera av de mindre flygplatserna minskade antalet passagerare med närmare 20 procent medan till exempel Stockholm Skavsta och Göteborg City ökade med närmare 30 respektive 15 procent.

På dessa båda flygplatser dominerades trafiken av så kallade lågkostnadsbolag, som fortsätter ta marknadsandelar från de traditionella nätverksbolagen. I Europa väljer till exempel var femte resenär idag att flyga med lågkostnadsbolag.

Som en följd av den ökade konkurrensen fortsatte priserna på utrikesresorna att sjunka för privatresenären under 2005, trots att bränslepriserna har fördubblats under de senaste två åren. I årets rapport om flygets utveckling beskrivs dessa förhållanden närmare.

Samtidigt som allt fler väljer flyget som transportmedel har det blivit allt svårare för de mindre flygplatserna. Nedlagda linjer och ändrade tidtabeller har inneburit en minskad tillgänglighet och åtkomlighet för de flesta flygplatserna.

Flygsäkerhetsåret 2005 blev positivt för den svenska luftfarten, även om inte alla delar av branschen visar förbättringar. Inom linjefart och charter inträffade endast ett haveri under 2005, men inga människor skadades. För privatflyget var antalet haverier det lägsta på 35 år. Däremot visar inte säkerhetsutvecklingen inom övrig kommersiell luftfart, som inte innefattar linjefart och charter, någon förbättring under de senaste tio åren.

För att ytterligare förbättra säkerheten inom luftfarten kommer Luftfartsstyrelsen under 2006 att särskilt fokusera på några områden. Det gäller bland annat säkerheten inom helikopter- och privatflyget. Inom den tunga luftfarten kommer bland annat antalet inspektioner av utländska luftfartyg, utanför EU, att öka.

2005 blev det första året för Luftfartsstyrelsen. Genom att skapa en ny myndighet för frågor som rör den civila luftfarten har rollerna tydliggjorts vilket på sikt kommer att gynna hela flygbranschen. Ett tydligare medborgarperspektiv är en viktig konsekvens av denna förändring. Det innebär bland annat att frågor som rör passagerarnas rättigheter blir en allt viktigare del. Betydelsen av dessa frågor har under det senaste året även betonats från EU-kommissionens sida. En ny förordning om rätt till kompensation och assistans vid nekad ombordstigning, och inställda eller kraftigt försenade flyg, kan i vissa fall innebära stora konsekvenser för flygföretagen.

I takt med att flygbranschen förändras kommer Luftfartsstyrelsen under det kommande året att närmare granska konsumenternas ställning. Det gäller bland annat hur flygföretagen informerar om vilka regler som gäller.

Luftfartsstyrelsens verksamhet finansieras idag av avgifter. Från branschens företrädare framhålls ofta att avgifterna är för höga och behöver sänkas. Ett arbete har redan inletts i syfte att se över hela avgiftssystemet och göra det mer transparent. I detta arbete ingår också att klargöra hur olika internationella organisationer påverkar våra avgifter.

Nils Gunnar Billinger
Generaldirektör



Flygmarknadens utveckling

De senaste årens förändringar på flygmarknaden har radikalt förändrat förutsättningarna att driva flygbolag. Nya ägarformer, som till exempel virtuella bolag, har etablerats vilket bland annat aktualiserat frågan om passagerarnas rättigheter.

Luftfartsstyrelsen följer och analyserar regelbundet denna utveckling och dess konsekvenser.

Nytt rekordår för flyget

År 2005 var ett nytt rekordår för svensk luftfart med nära 25 miljoner passagerare – en ökning med 2 procent jämfört med det tidigare rekordåret 2000. Särskilt kraftig har uppgången varit inom utrikestrafiken.

2005 PRÄGLADES AV fortsatt tillväxt och ökad konkurrens på flygmarknaden. Den globala ekonomiska tillväxten är fortsatt stark och BNP förväntas öka med 4,4 procent 2006 och 4,3 procent 2007¹. Oljepriset, som nådde en toppnotering på 125 dollar per fat² under sensommaren har fallit tillbaka under senare delen av 2005. Oljepriset väntas fortsätta falla och i slutet av 2007 uppgå till 45-50 dollar per fat. Konjunkturåterhämtningen i euroområdet har under hösten fått förnyad kraft och BNP förväntas öka med 2,0 procent 2006 och med 2,2 procent 2007.

Prognoser från flygplanstillverkarna Airbus och Boeing spår en ökad efterfrågan på passagerarflyget de närmaste åren. Den förväntade ekonomiska tillväxten, den pågående globala liberaliseringen av luftfarten och låga biljettpriser leder till fler direktflyg, fler flyglinjer och ett ökat antal flygresenärer.

År 2005 ur ett globalt perspektiv

Tabell 1 visar hur den internationella linjefarten för IATA³-flygbolagen har utvecklats under 2005 jämfört med 2004. Passagerartrafiken ökade med

drygt 15 procent 2004 och tillväxten fortsatte även under 2005 (+7,6 procent). Särskilt stark har tillväxten varit från Mellanöstern och Sydamerika. Samtliga världsdelar redovisar att passagerarvolymen ökar fortare än kapacitetsökningen, vilket innebär totalt sett högre kapacitetsutnyttjande i form av höjda kabinfaktorer.

Trots den starka tillväxten präglas branschen av fortsatt dålig lönsamhet framför allt för de traditionella nätverksbolagen även om en viss förbättring kan skönjas. IATA-flygbolagens samlade negativa resultat ökade under 2005 med 25 procent till 6 miljarder dollar. Sedan 2001 är den samlade förlusten för IATA-flygbolagen 42 miljarder dollar. Enligt IATA beror det på kraftigt ökade bränsle- och lönekostnader. Priset på flygbränsle, som utgör mellan 15 och 40 procent av ett flygbolags driftskostnader, ökade med upp till 70 procent under 2004. Efter orkanerna Katrina och Rita har flygbränslet nått nya prisrekord och flygbolagen tvingas höja sina priser och/eller dra ned sin trafik. De största finansiella problemen har flygbolagen i USA med en total förlust



som under 2005 överskred 10 miljarder dollar. Bland annat står tre av de fyra största flygbolagen, United, Delta och Northwest Airlines under konkurs-skydd (s k Chapter 11 bankruptcy protection). Bättre går det för världens största lågprisbolag Southwest Airlines som för 33:e året i följd rapporterar vinst.

Allianserna i stort oförändrade

Över hälften av världens reguljära luftfart sker inom de tre globala flygbolagsallianserna Star Alliance, Oneworld och SkyTeam som tillsammans transporterade en miljard flygpassagerare och omsatte drygt 200 miljarder dollar under 2005. En närmare beskrivning av de olika allianserna framgår av tabell 2.

TAP Air Portugal blev ny medlem i Star Alliance under 2005, i övrigt har inga nya flygbolag anslutits till allianserna under året. Under det gångna året har däremot Oneworld annonserat att två nya medlemmar väntas träda in i alliansen under 2006/2007, ungerska Malév samt Royal Jordanian, det första flygbolaget från mellanöstern som ansluts till en global allians. Dessutom har Japan Airlines (JAL) efter långa förhandlingar ansökt om medlemskap i oneworld. South African Airways och Swiss, som numera ägs av Luft-

Tabell 1. Global utveckling för utrikes linjefart under 2005 jämfört med 2004

Procentuell förändring 2005 jämfört med 2004	RPK*	ASK**	Kabinfaktor***
Afrika	9,9%	9,1%	68,6%
Asien och Oceanien	6,3%	5,8%	72,7%
Europa	6,4%	4,5%	76,4%
Sydamerika	11,4%	9,2%	72,6%
Mellanöstern	13,1%	10,6%	73,6%
Nordamerika	8,9%	8,0%	79,5%
Globalt	7,6%	6,3%	75,1%

Källa: IATA

* RPK = Betalda passagerarkilometer, trafikvolymmått ** ASK = Erbjudna platskilometer, kapacitetsmått

*** Kabinfaktor = Beläggningsgrad (% av ASK)

¹ Konjunkturinstitutet, Konjunkturläget, december 2005.

² Ett fat olja = 159 liter

³ IATA (International Air Transport Association) med över 270 flygbolag som medlemmar svarar för över 95 procent av den internationella linjefarten.



Star Alliance, där bland annat SAS och Lufthansa ingår, transporterade 383 miljoner passagerare under 2005 och är därmed världens största flygbolagsallians.

hansa, blir medlemmar i Star Alliance under 2006. SkyTeam har förhandlat medlemskap för två nya medlemmar under 2006, Aeroflot och China Southern Airlines.

Allianssamarbetet tar sig olika former. I de flesta fall rör sig samarbetet kring exempelvis marknadsföring, lojalitetsprogram och gemensamma affärs-

lounger på flygplatserna. I andra fall är allianssamarbetet fördjupat genom biljettprissamarbete och sammanslagningar av flygbolag inom allianserna, exempelvis Air France som har slagits samman med KLM men fortfarande opererar under två varumärken.

Lågstkostnadsflyget

Lågstkostnadsflyget fortsätter att växa och ta marknadsandelar. Inom Europa står lågstkostnadsbolagen för 20 procent av passagerartrafiken jämfört med 30 procent inom USA. I Sydamerika och Oceanien utmanar lågstkostnadsflyget de traditionella nätverksbolagen och i Asien har lågstkostnadskonceptet fått fotfäste som en följd av den pågående avregleringen och står redan för 5 procent av passagerartrafiken.

Det är problematiskt att försöka göra en distinktion mellan vad som är och inte är »lågkostnadsflyg« i dagens flygmarknad. Lågprisidén med ursprung i USA (Southwest Airlines) och som efter avregleringen inom EU även etablerades på bred front i Europa (bl a Ryanair och EasyJet) har skakat om förutsättningarna för lönsamhet hos nätverksbolag som British Airways och SAS. Genomförda och pågående strukturrationaliseringar inom nätverksbolagen har delvis skapat en kostnadsutjämnning mellan lågstkostnadsbolag och nätverksbolag, även om vissa lågstkostnadsbolag fortfarande har betydligt lägre driftskostnader än vad nätverks-

bolagen hittills lyckats åstadkomma. Således erbjuder inte bara lågstkostnadsbolagen idag låga flygpriser till en marknad som har blivit ytterst prismedveten.

Rörligheten på marknaden och utökade möjligheter att etablera sig fritt inom unionen som en följd av bland annat EU-utvidgningen skapar nya marknadsförutsättningar för flygbranschens aktörer. Enligt Eurostat, EU:s officiella statistikorgan, ökade antalet passagerare i EU med 8,8 procent och uppnådde totalt 650 miljoner passagerare 2004. London/Heathrow är den mest trafikerade flygplatsen med drygt 10 procent av det totala antalet passagerare följt av Paris CDG och Frankfurt. Att notera är att utvecklingen är särskilt stark i de nya medlemsländerna. Antalet passagerare ökade i Slovakien med 73 procent, i Lettland med 49 procent, i Estland med 40 procent och i Litauen med 38 procent till stor del beroende på lågstkostnadsflygets snabba etablering.

I östeuropa finns en uppdämd efterfrågan av i första hand lågstkostnadsflyg till destinationer i Europa. Lågstkostnadsbolagen SkyEurope från Slovakien och polsk/ungerska Wizzair har på bara ett par år tagit betydande marknadsandelar och transporterade tillsammans 3,5 miljoner resenärer under 2005. Den östeuropeiska marknaden är även lukrativ för etablerade flygbolag i västeuropa som Lufthansa, Austrian och Ryanair.

Tabell 2. De globala flygbolagsallianserna 2005

Allians	Flygbolag	Passagerare miljoner	Marknadsandel (%), RPK*	Antal länder i nätverket	Antal anställda	Antal flygplan	Antal destinationer	Antal dagliga avgångar	Kapacitet (ASK** miljoner)
Star Alliance (1997)	Air Canada, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian Airlines, bmi, LOT, Lufthansa, SAS, Singapore Airlines, Spanair, TAP Air Portugal, Thai Airways, United Airlines, US Airways, VARIG	383	20,9	138	341 000	2 800	790	15 000	29,5
oneworld (1999)	Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, LAN, Quantas	243	15,1	134	248 000	2 000	600	8 100	19,4
SkyTeam (2000)	AeroMexico, Air France, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, KLM, Korean Air, Northwest Airlines	344	18,6	133	299 000	2 100	685	15 200	26,2

*RPK = Betalda passagerarkilometer, trafikvolymmått **ASK = Erbjudna platskilometer, kapacitetsmått
Källa: www.starallians.com, www.oneworld.com, www.skyteam.com samt Airline Business

I tabell 3 redovisas trafikutvecklingen mätt i antalet passagerare och kabinfaktor under 2005 för ett urval av europeiska och amerikanska flygbolag. Lågkostnadsbolagen går starkt fram och de två största lågkostnadsbolagen i Europa, Ryanair och EasyJet, transporterar utöver Lufthansa flest passagerare inom Europa, samtidigt som kabinfaktorn är högst i alla jämförel-

ser, även om Europas största flygbolag Air France-KLM redovisar ett högt kapacitetsutnyttjande. Även SAS har haft ett bra år med utgångspunkt i trafikökning och kapacitetsutnyttjande. Men inom framförallt delar av den skandinaviska flygtrafiken råder överkapacitet på flygstolar och biljettpriserna är bland de lägsta i Europa. SAS har fortsatt svårt att locka tillbaka

affärsresenärerna till att köpa de dyrare affärsbiljetterna vilket påverkar bolagets yield⁴.

Utökade trafikmöjligheter från Europa

En principöverenskommelse har under året träffats under luftfartsförhandlingarna mellan de skandinaviska länderna och Ryssland. Numera kan fler än ett flygföretag utpekats från varje land för trafik mellan exempelvis Sverige och Ryssland. Mellan två orter får dock fortfarande endast ett flygföretag utpekats från vardera parten.

En överenskommelse om ett luftfartsavtal mellan EU och USA blev slutförhandlad i slutet av 2005 efter två års formella samtal mellan parterna. Detta innebär att när väl avtalet är ratificerat kommer detta att ersätta samtliga bilaterala avtal som gemenskapens medlemsstater idag har med USA. Avtalet är ett första steg mot ytterligare liberalisering och samarbete mellan europeiska och amerikanska flygföretag. Syftet är därför att inleda nya förhandlingar när den provisoriska tillämpningen av avtalet trätt i kraft.

Den gemensamma europeiska luftfartsmarknaden växer. Under året har Kommissionen förhandlat fram ett avtal om ett gemensamt luftfartsområde (ECAA) mellan EU, Norge och Island å ena sidan och Bulgarien, Rumänien samt den västra Balkanregionen (Albanien, Kroatien, Makedonien, Serbien och Montenegro samt Kosovo/UNMIK) å andra sidan. Avtalet med länderna på västra Balkan är indelat i tre nivåer där den högsta nivån innebär full integrering med gemenskapens luftfartsmarknad.

Vidare har EU-kommissionen, i enlighet med ett generellt mandat från rådet (det s.k. horisontella mandatet) förhandlat med ett antal tredje länder för att bl.a. möjliggöra för EU-flygbolag att fritt etablera sig i hela EU och få marknadsstillträde till flyglinjer mellan samtliga medlemsländer och tredje land.

Länder med vilka EU-kommissionen slutit avtal med enligt det horisontella mandatet är:

Albanien, Australien, Azerbajjan, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, Chile, Kroatien, Makedonien, Georgien, Kirgi-

Tabell 3. Utvecklingen för ett urval flygbolag mätt i antalet passagerare och kabinfaktor

Flygbolag	Antal passagerare (miljoner) 2005	Förändring jämfört med 2004(%)	Kabinfaktor 2005	Förändring jämfört med 2004 (%)
SAS Group	34,9	8,0	66,5	2,8
varav SAS Sverige	5,9	7,4	63,4	6,5
Finnair	8,5	4,5	72,6	1,4
Lufthansa Group	51,3	0,7	75,0	1,0
Air France-KLM	53,8	6,6	81,3	2,2
Ryanair	33,4	25,5	83,0	0,0
EasyJet	30,3	17,8	84,9	0,3
Southwest Airlines	77,7	9,6	70,7	1,2
American Airlines	98,0	7,1	78,5	3,8
Delta Airlines	118,9	0,2	76,5	1,8

Källa: Flygbolagens och flygplatsernas hemsidor

Tabell 4. Utvecklingen på ett antal flygplatser 2005

Flygbolag	Antal passagerare (miljoner) 2005	Förändring jämfört med 2004(%)	Rörelser (starter och landningar) 2005	Förändring jämfört med 2004 (%)
Stockholm Arlanda	17,1	5,0	234 000	-5,0
Frankfurt Main	52,2	2,2	490 000	2,7
London Heathrow	67,7	0,9	472 000	0,5
London Stansted	22,0	5,3	178 000	0,6
Amsterdam	44,2	3,8	405 000	0,5
Oslo	15,9	6,9	191 000	2,5
Köpenhamn	20,0	5,0	269 000	-1,4
Helsingfors	11,1	3,8	172 000	0,3

Källa: Flygplatsernas hemsidor

Tabell 5. Europas 5 största flygplatsgrupper 2005 fördelat efter finansiell omsättning

Flygplatsgrupp	Flygplatser	Annat ägarskap/delägarskap (%)
BAA (Storbritannien)	7 st, bl a London/Heathrow/, Gatwick/Stansted, Glasgow	Bl a Melbourne (100 %), Darwin, Alice Springs (10%)
Aena (Spanien)	47 st, bl a Madrid och Barcelona	Bl a Stockholm/Skavsta (10%), Cartagena (10%), Guadalajara (10%)
Fraport (Tyskland)	Frankfurt/Main	Bl a Frankfurt/Hahn (73%), Lima (43%),
Aéroports de Paris (Frankrike)	Paris/Roissy/Orly/Le Bourget	Bl a Beijing Capital (6,6%) Phnom Penh
Schiphol Group (Nederländerna)	Amsterdam/Schiphol, Rotterdam	Bl a Lelystad (100%), Brisbane (16%)

Källa: Airline Business 12/2005

⁴ Genomsnittlig intäkt per passagerarkilometer.

zistan, Libanon, Malaysia, Moldavien, Marocko, Nya Zeeland, Rumänien, Serbien Montenegro, Singapore, Ukraina och Uruguay.

Sammanlagt har 338 bilaterala luftfartsavtal som berör 54 länder ändrats per november 2005.

I takt med de ändrade förutsättningarna ovan skapas utökade möjligheter för EG-lufttrafikföretag att bedriva trafik utanför EU.

Utvecklingen i Sverige

I november 2005 fanns ca 45 inrikes flyglinjer som flögs av 13 flygbolag. Mätt i antal linjer var Skyways störst med 16 linjer följt av SAS med 12 och Direktflyg med 7. SAS är dock överlägset största flygbolag mätt i antalet passagerare. Göteborg City (Säve), Norrköping, Stockholm Skavsta⁵ och Stockholm Västerås har enbart utrikes trafik.

I december 2005 såg inrikeslinjenätet ut enligt figur 1.

2005 var fyra av de fem största flygplatserna i Sverige, räknat i antalet passagerare, statliga. Störst och med nära 70 procent av den totala svenska passagerarvolymen var Stockholm Arlanda med drygt 17 miljoner passagerare. Därefter följer Göteborg Landvetter med drygt 4 miljoner passagerare. Stockholm Skavsta redovisade 1,7 miljoner passagerare medan Stockholm Bromma hade 1,3 miljoner passagerare 2005. Att det råkar vara flygplatser i storstadsregionerna som är störst beror naturligtvis i första hand på befolkningsunderlaget. Dessutom har utbudet av framförallt lågkostnadsflyg både på utrikes och inrikes resande drivit på trafikutvecklingen i storstäderna. Därutöver finns det på flera flyglinjer en omfattande konkurrenssituation. På flyglinjen Stockholm – Malmö konkurrerade exempelvis tre flygbolag, på Stockholm – Göteborg fyra flygbolag, på Stockholm – London tre flygbolag och på Stockholm – Paris tre flygbolag. På flera flyglinjer har en överkapacitet i förhållande till efterfrågan uppstått trots stigande passagerarvolym.

Lågkostnadsflyget i Sverige har visat en stark tillväxt senare år och förväntas öka ytterligare de kommande åren.

⁵ En av Sveriges två privatägda flygplatser.

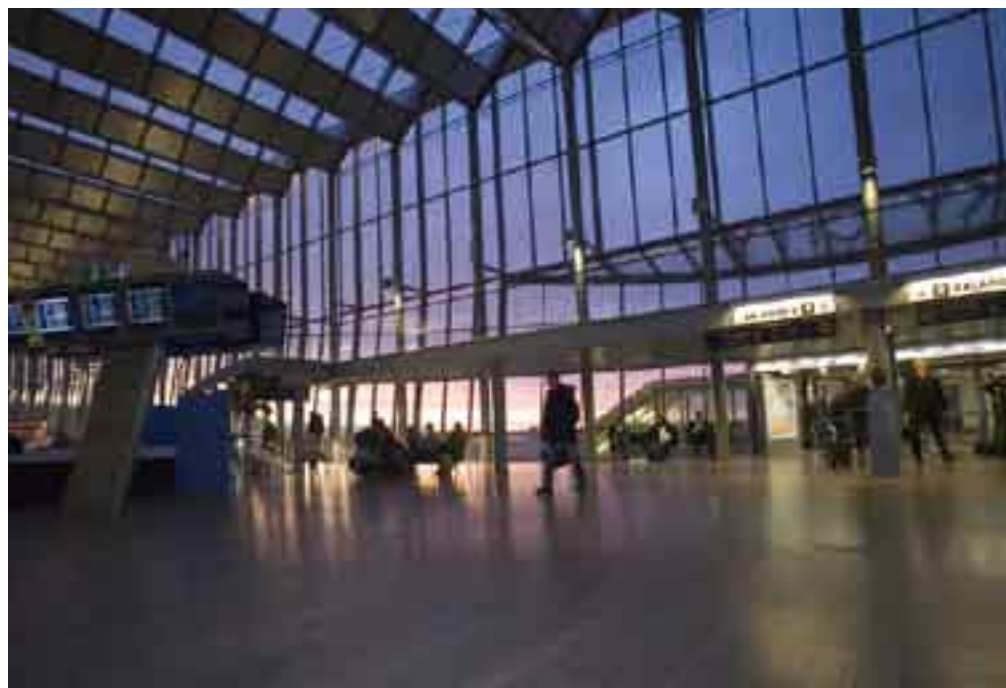
Nya lågprisaktörer har fått fotfäste. Till Göteborg Landvetter, Malmö och Östersund konkurrerar SAS, Fly Me och Fly Nordic. Till Kiruna, Luleå och Umeå konkurrerar SAS och Fly Nordic. Skyways konkurrerar med SAS på en enda linje, Arlanda – Skellefteå. Konkurrensen har hårdnat framför allt på linjerna till Göteborg och Malmö med en betydande överkapacitet vilket i sin tur skapar lönsamhetsproblem på linjenivå för de inblandade bolagen som alla erbjuder lågpriskoncept. Flera av de konkurrerande flygbolagen behöver höja beläggingsgraden om nuvarande prisstruktur skall kunna bibehållas även i framtiden. Några större kostnadsminskningar i form av till exempel tätare stolsplacering, högre flygplansutnyttjande och mindre administration går knappast att genomföra.

Trots den positiva trafikutvecklingen uppnår inte alla flygplatserna positiva resultat. Många flygplatser, såväl statliga som icke statliga, går med stadig förlust. Det totala ekonomiska underskottet vid de olönsamma flygplatserna uppgick till knappt 500 miljoner kronor 2004. Luftfartsverket (LFV) har inlett en strukturöversyn över sitt flygplatssystem. Under 2005 har avtal slutits med Halmstad och Norrköping om att kommunerna skall ta över ansvaret och driften av flygplatserna. Avtalet med Norrköpings kommun förutsätter regeringens godkännande. Diskussioner pågår också med bl.a. Jönköping och Karlstad.

Utrikestrafiken svarade för den största ökningen under 2005. Sammanlagt startades 20 nya utrikeslinjer.

Figur 1. Inrikes flyglinjer, november 2005

- Linje från Stockholm
- Tvärlinje
- Linje som betjänar två flygplatser



Tabell 6. Destinationsförändringar november 2005 jämfört med november 2004

Inrikes nya	Inrikes nedlagda
Borlänge – Luleå	Luleå – Umeå
Kiruna – Östersund	Malmö – Västerås
Linköping – Visby	Norrköping – Visby
Sundsvall – Borlänge	Arlanda – Örebro
Antal: 4	Antal: 4

Utrikes nya	Utrikes nedlagda
Arlanda – Berlin SXF	Arlanda – Athen
Arlanda – Hannover	Arlanda – Bologna
Arlanda – Jyväskylä	Arlanda – Edinburgh
Arlanda – Las Palmas	Arlanda – Inverness
Arlanda – Salzburg	Arlanda – Mallorca
Arlanda – Turin	Arlanda – Split
Göteborg – Bergen	Arlanda – Trondheim
Göteborg – Budapest	Arlanda – Venedig
Göteborg – Hamburg	Arlanda – Havanna
Göteborg – Nice	Arlanda – Ankara
Göteborg – Salzburg	Arlanda – Beirut
Göteborg – Stavanger	Bromma – Köpenhamn

Malmö – Budapest	Bromma – Palanga
Malmö – Warszawa	Nyköping – Rotterdam

Nyköping – Düsseldorf	Antal: 14
Nyköping – Gdansk	
Nyköping – Gerona	
Nyköping – Riga	
Nyköping – Shannon	
Nyköping – Warszawa	Antal: 20

Källa: OAG max

Det är framför allt på de icke statliga flygplatserna som lågkostnadsbolagen expanderar. Tillväxten är störst på Stockholm Skavsta, men även Göteborg City (Säve) och Stockholm Västerås visar på en stark tillväxtpotential. De flygplatser som helt domineras av lågprisflyget har trots kraftiga trafikökningar inte kunnat redovisa positiva ekonomiska resultat

Tabell 7.

2004	Stor	Liten	Omvandlad liten
	Fly Me	Copterflyg	Avitrans
	Nordic		
	Regional	NexJet	Swe Fly
	Amapola	Luftransport Svenska	EFS
	SwedJet	SWT Aero	
2005	Transwede	Flygcentrum i Stockholm	
		HeliNature	

för verksamheten. Stora investeringar, dålig omsättning per passagerare, bland annat som en följd av låga flygplatsavgifter, är några av orsakerna till den uppkomna situationen.

Figur 2 visas de tio största flyglinjerna 2005. Antalet passagerare var flest mellan Stockholm och Göteborg (1,31 miljoner), följt av Stockholm – Köpenhamn och Stockholm – Malmö med 1,23 respektive 1,12 miljoner passagerare. På samtliga redovisade flyglinjer har passagerartrafiken ökat. Störst relativ ökning hade flyglinjen Stockholm – Amsterdam samt Stockholm – Göteborg.

Destinationsförändringar

Tabell 6 visar hur antalet in- och utrikesdestinationer för linjefarten förändrats mellan november 2004 och november 2005. Förändringarna när det gäller inrikesdestinationerna är små och följer tidigare års trender. Dessa linjer är starkt beroende av utvecklingen hos enskilda flygbolag. Direktflyg lade om linjen Norrköping – Visby till Linköping – Visby varigenom Norrköping blev helt utan inrikes linjetrafik. Flera utrikeslinjer har startats under 2005 än

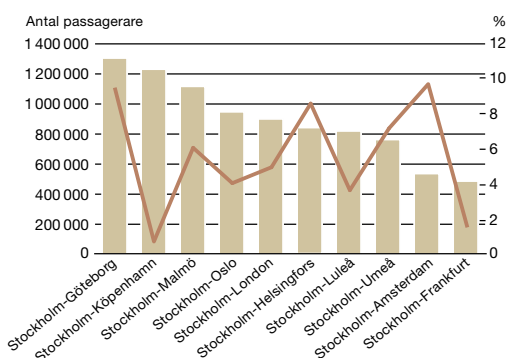
vad som har lagts ner. De stora utrikesflygplatserna står för merparten av förändringarna. Skavsta fortsätter att expandera, förra året med 6 utrikeslinjer. På två år har 13 nya utrikesdestinationer tillkommit.

Den positiva utvecklingen märks också på de senaste årens utveckling när det gäller tillstånd att bedriva kommersiell verksamhet. För att kunna utföra lufttransport av passagerare, post och/eller gods mot betalning krävs att företaget innehar en operativ licens (OL) enligt de gemensamma europeiska kraven i licensieringsförordningen (EEG 2407/92) och dels ett drifttillstånd (Air Operator Certificate, AOC) som är utfärdat enligt de europeiskt harmoniserade föreskrifterna JAR-OPS 1 Kommersiella flygtransporter (flygplan) eller JAR-OPS 3 Kommersiella flygtransporter (helikopter).

Figur 3 visar utvecklingen när det gäller stora OL⁶ mellan 1993 och 2005.

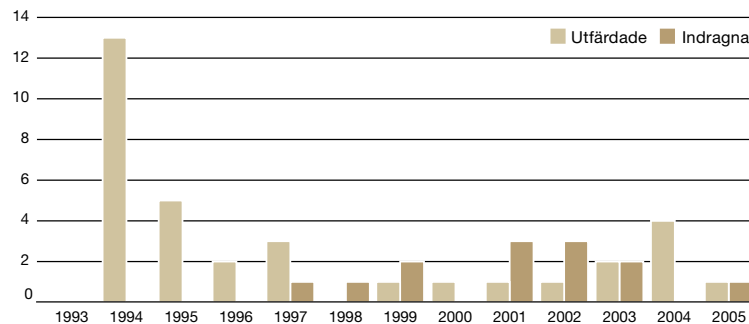
Under åren 2001–2003 upphörde ett antal flygbolag med den tillståndspliktiga verksamheten vilket resulterade i att åtta stora respektive fjorton små⁷ OL drogs in. Nedgången i trafiken, ökade kostnader och vikande efterfrå-

Figur 2. De tio största passagerarflödena under 2005, på statliga svenska flygplatser



Källa: Luftfartsverket. Med Stockholm avses de statliga flygplatserna Stockholm/Arlanda och Stockholm/Bromma

Figur 3. Antal utfärdade och indragna stora operativa licenser per år



Källa: Luftfartsstyrelsen

⁶ Stor operativ licens utfärdas för flygplan som har en MTOW (maximum Take Off Weight) på minst 10 ton eller som har 20 säten eller fler.

⁷ Liten operativ licens utfärdas för flygplan som har en MTOW (maximum Take Off Weight) på högst 10 ton eller som har färre än 20 säten.

gan är några faktorer som har påverkat utvecklingen. Antalet utfärdade licenser ökade kraftigt under 2004 jämfört med tidigare år. Under 2004 beviljades åtta helt nya licenser, varav fyra stora och fyra små. Utöver detta omvandlades tre tidigare små licenser till stora. De nya aktörerna har främst fokuserat på svensk och nordisk inrikesmarknad och har tydliga drag av lågkostnadsbolag.

Under 2005 har det tillkommit ett flygbolag med en stor licens och två flygbolag med liten licens. Swedjet hann aldrig starta någon verksamhet och i augusti 2005 drogs därför bolagets licens in. Swe Fly, som flög inrikes mellan Kalmar och Ronneby till Stockholm Arlanda och mellan Stockholm och Pakistan, ställde in flygningarna i september 2005. Bolaget har därefter rekonstruerats och planerar flygningar till Indien.

I skrivande stund (februari 2006) finns sextiofem licenser utfärdade, tjugo stora och fyrtiofyra små.

Nya samarbetsformer

Marknadens aktörer ställer krav på ökad flexibilitet för att anpassa sin verksamhet utifrån vad som är bäst ur kommersiell synvinkel. Under senare år har olika samarbetsformer, till exempel code sharing, leasing och flyg-

reseorganisatörer blivit allt vanligare och fått fotfäste på marknaden. När det gäller leasing av flygplan konstaterar Luftfartsstyrelsen i en rapport⁸ att både dry lease (förhyrning utan besättning) och wet leasing (förhyrning med besättning) ökat markant under 2005. Luftfartsstyrelsen har hanterat ungefär lika många tillståndsärenden på ett år som på de fem föregående åren sammanlagt. En stor del av den svenska flygplansflottan är föremål för operationell leasing⁹ som inte är tillståndspliktig.

Ett problem för flygbolag som idag vill expandera på marknaden är den relativa bristen på nya flygplan, där efterfrågan är större än utbudet. Flera flygplanstyper har ordergångar som innebär att en del flygbolag får vänta upp till fem år på leverans. Ett annat skäl är de höga kapitalkostnaderna som ligger i att anskaffa och äga nya flygplan. En ny Boeing 737 kostar exempelvis omkring 60 miljoner dollar medan den större Boeing 747 kostar omkring 225 miljoner dollar. Många flygbolag väljer istället att leasa flygplan, som innebär att man hyr ett eller flera flygplan av ett leasingbolag under en bestämd kontraktsperiod. Under 2005 kostade en leasing av flygplanstypen Airbus 320 för 150 passagerare i

snitt 300 000 dollar per månad, medan en Boeing 767 för 250 passagerare kostade i snitt 450 000 dollar per månad. Fördelen är att flygbolaget binder mindre kapitalkostnader till flygplansinnehavet. Det går också snabbare att anskaffa flygplan vid behov. Nackdelen är bland annat att binda upp sig på tidsbestämda leasingkontrakt på exempelvis fem år, när det finns en osäkerhet om all flygplansmateriel kan användas under hela kontraktstiden med tanke på marknadsutvecklingen.

Det finns över 6 000 flygplan som är föremål för leasing. 2005 var leasingmarknaden lika het som under toppåren 1999/2000. Leasingföretagen svarade för 25 procent av årets totala ordergångar för passagerarjet. De största leasingföretagen är amerikanska och här ingår bland annat GECAS, ILFC och Boeing Capital. Bland svenskrelaterade leasingföretag kan bland annat nämnas Saab Aircraft Leasing och Volito Aviation. SAS-gruppen leasade vid slutet av 2004 nära 2/3 av den totala flygplansflottan, 196 av totalt 297 flygplan. De ytterligare arton svenska flygbolag som bedrev regelbunden passagerar- eller fraktrafik leasade i augusti 2005 85 procent av totalt 134 flygplan, huvudsakligen från utländska finansörer. •

Utrikestrafiken svarade för den största ökningen under 2005. Sammanlagt startades 20 nya utrikeslinjer.



⁸ Rapport 2005:8 Flygbolagssamarbete i Sverige.

⁹ Förhyrning med avsikt att återlämna flygplanet vid hyresperiodens slut.



Fler och fler väljer att flyga med de så kallade lågkostnadsbolagen, vilket inneburit att gränserna mellan affärsresenärer och privatresandet så sakta håller på att suddas ut. Att locka tillbaka affärsresenären till att köpa de dyrare biljetterna blir därför allt svårare. Lågkostnadsbolagens marknadsandel inom Europa är idag ca 20 procent och väntas fortsätta öka inom de närmaste åren, inte minst genom EU-utvidgningen.

Sverige har blivit svårare att nå

I affärlivet är det ofta viktigt att över dagen kunna ta sig till möten såväl inrikes som utrikes. Denna möjlighet har tydligt minskat under året som gått. De större regionerna har inte lika tydliga nedgångar som t ex Norrköping, Örnsköldsvik och Örebro som är några av de värst drabbade.

MED UTGÅNGSPUNKT från tidtabellsuppgifter för en utvald dag har det för de undersökta flygplatserna beräknats hur lång tid det är möjligt att vistas på destinationsorten vid ett dagsbesök. Mer konkret innebär det att en person som reser med första flighten från Jönköping flygplats i avsikt att besöka Oslo och återvända med sista flighten hem, kan vistas totalt 10 timmar i Oslo. Motsvarande om man reser från Oslo till Jönköping, kan man spendera 7 timmar i Jönköping. Det förra benämns Jönköpings åtkomlighet till Oslo och det senare Jönköpings tillgänglighet från Oslo.

Vistelsetiden har beräknats från det att flygplanet landat på ankomstflygplatsen tills det att sista flygplanet avgår. Kriteriet är att man skall 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 flygplatser¹ med linjetrafik har sådana vistelsetider beräknats. Genomsnittet av dessa vistelsetider utgör alltså måttet på respektive flygplatsregions tillgänglighet och åtkomlighet.

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

Tillgänglighet och åtkomlighet – Inrikes

Möjligheten att över dagen ta sig till och från de olika flygplatserna varierar en hel del. Flygplatser med många direktlinjer och täta avgångar har naturligtvis en bättre möjlighet att nå eller nås av övriga flygplatser. I figur 1 visas de genomsnittliga vistelsetiderna för de undersökta flygplatserna under 2005.

Stockholm hade både den bästa åtkomligheten och den bästa tillgängligheten. Detta är naturligt eftersom man har direktförbindelser med de flesta andra flygplatser i landet. Övriga flygplatser har i regel endast en direktlinje, och då till och från Stockholm. Avgörande för dessa flygplatsers inbördes relation beror i huvudsak på tidtabellsläggningen, men också avståndsfaktorn har betydelse. Sämst åtkomligheten utöver Nyköping, som saknar inrikestrafik hade Pajala. Kiruna hade den sämsta tillgängligheten: det var inte möjligt att från någon

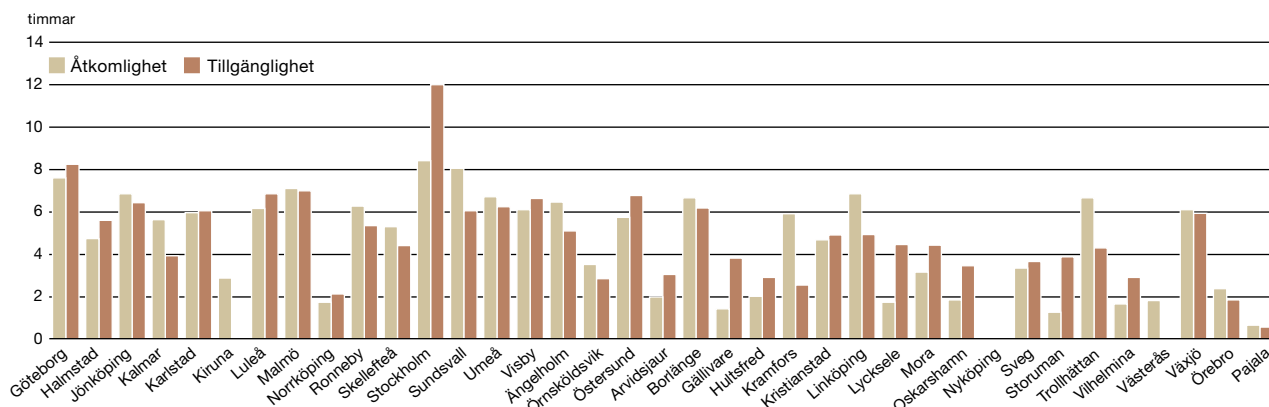
av flygplatsregionerna nå Kiruna för en endagsförrättning. Medianvärdet av samtliga flygplatsregionernas vistelsetider vad gäller åtkomlighet har minskat från 6,31 timmar till 5,31 timmar mellan 2004 och 2005, en minskning med 16 procent. Medianvärdet för tillgängligheten minskade från 5,56 timmar till 4,44 timmar, en minskning med 20 procent.

I tabell 1 på nästa sida visas förändringarna av tillgängligheten och åtkomligheten för inrikestrafiken mellan åren 2004 och 2005 tillsammans med förändringar i antalet destinationer som kan nås, eller nås av. Även de genomsnittliga vistelsetiderna visas.

32 av de 37 undersökta flygplatsregionerna har fått en försämrad åtkomlighet, medan fem har fått förbättrad åtkomlighet. Särskilt stor har försämringen varit för Örnsköldsvik och Örebro, där den genomsnittliga vistelsetiden minskat med drygt 4 timmar och 30 minuter respektive 4 timmar och 25 minuter. Trollhättan har haft den största positiva effekten. Där ökade den genomsnittliga vistelsetiden med ca 2 timmar och 40 minuter.

Också när det gäller tillgängligheten har den försämrats för de flesta regioner. Åtta regioner har fått en förbättrad tillgänglighet. För två har den varit oförändrad mellan åren medan 27 fått en försämring. Förändringarna beror i huvudsak på tidtabellsförändringar, och i viss mån att linjer upphört, t ex Örebro – Arlanda.

Figur 1. Tillgänglighet och åtkomlighet inrikes. Genomsnittliga vistelsetider 2005.



¹ Hagfors och Torsby flygplats är inte med i jämförelsen, eftersom tidtabellsinformation inte fanns tillgänglig vid undersökningstillfället



Tillgänglighet och åtkomlighet – Europa

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

Generellt gäller att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten. Den bästa tillgängligheten och åtkomligheten under 2004 hade Stockholm följt av Göteborg. Gemensamt för dessa är att de har ett relativt stort utbud av direktavgångar till europeiska städer. Där efter följer flygplatser med goda förbindelser med Köpenhamn, vars flygplats Kastrup utgör den dominerande skandinaviska transferflygplatsen. Från Pajala kunde ingen europeisk stad nås

för en endagsförrättning, det var inte heller möjligt att ta sig till Pajala, inte heller Kiruna kunde nås för en endagsförrättning. Medianvärdet av flygplatsregionernas vistelsetider för åtkomlighet uppgick till 3,48 timmar, vilket är en minskning med 11 procent jämfört med år 2004. Medianvärdet för tillgängligheten ökade däremot med 12 procent, och uppgick under 2005 till 2,0 timmar.

I tabell 2 visas de genomsnittliga vistelsetiderna under 2005 tillsammans med dess förändring jämfört med 2004. Också antalet möjliga destinationer som kan nås och dess förändring visas.

På 13 av flygplatserna har det skett en förbättring av åtkomligheten under 2005. Den bästa utvecklingen har Karlstad och Kalmar haft med en förbättring av vistelsetiden med ca

Tabell 1. Inrikes

	Åtkomlighet Genomsnittlig vistelsetid 2005, tim	Förändring minuter	Antal dest 2005	Förändring i antal destinationer	Tillgänglighet Genomsnittlig vistelsetid 2005, tim	Förändring minuter	Antal destinationer 2005	Förändring i antal destinationer
Göteborg	7,61	-20	32	0	8,25	-62	34	0
Halmstad	4,75	-120	25	-6	5,61	-33	25	-2
Jönköping	6,86	-17	31	0	6,44	-12	34	4
Kalmar	5,64	47	28	3	3,94	-170	24	-5
Karlstad	5,97	-62	30	-2	6,06	-40	27	-2
Kiruna	2,89	-47	15	-3	0,00	-47	0	-5
Luleå	6,17	-43	28	-4	6,86	-67	33	0
Malmö	7,11	-40	32	-1	7,00	-82	30	-3
Norrköping	1,75	-92	12	-5	2,14	-297	10	-24
Ronneby	6,28	-38	29	-3	5,36	55	31	12
Skellefteå	5,31	-68	26	-4	4,42	-78	20	-4
Stockholm	8,42	-25	33	1	12,00	-50	35	1
Sundsvall	8,06	-7	31	-2	6,06	-77	25	-6
Umeå	6,72	-27	30	-2	6,25	-127	24	-11
Visby	6,11	-15	27	-3	6,64	-88	31	-4
Ängelholm	6,47	-20	29	-2	5,11	7	31	8
Örnsköldsvik	3,53	-273	19	-11	2,86	-92	13	-8
Östersund	5,75	-125	27	-3	6,78	28	33	-1
Arvidsjaur	2,00	-47	12	-3	3,06	67	22	8
Borlänge	6,67	-102	30	0	6,19	45	34	9
Gällivare	1,44	-122	10	-8	3,83	-20	23	-2
Hultsfred	2,03	-48	12	-4	2,92	-35	15	-3
Kramfors	5,92	40	29	3	2,56	-47	14	-4
Kristianstad	4,69	-97	26	-1	4,92	-77	23	-8
Linköping	6,86	-17	31	2	4,94	-127	28	-6
Lycksele	1,75	-38	12	-2	4,47	82	22	7
Mora	3,17	-147	19	-7	4,44	-10	22	0
Oskarshamn	1,86	-50	12	-4	3,47	-40	15	-3
Nyköping	0,00	-8	0	-1	0,00	0	0	0
Sveg	3,36	30	19	3	3,67	-60	22	-2
Storuman	1,28	-65	9	-5	3,89	70	22	7
Trollhättan	6,67	162	30	11	4,31	-75	19	-6
Vilhelmina	1,67	-67	10	-5	2,92	61	21	7
Västerås	1,83	-53	12	-3	0,00	-96	0	-10
Växjö	6,11	37	30	3	5,94	-103	27	-7
Örebro	2,39	-265	13	-16	1,86	-300	11	-24
Pajala	0,67	-48	3	-5	0,58	0	3	0

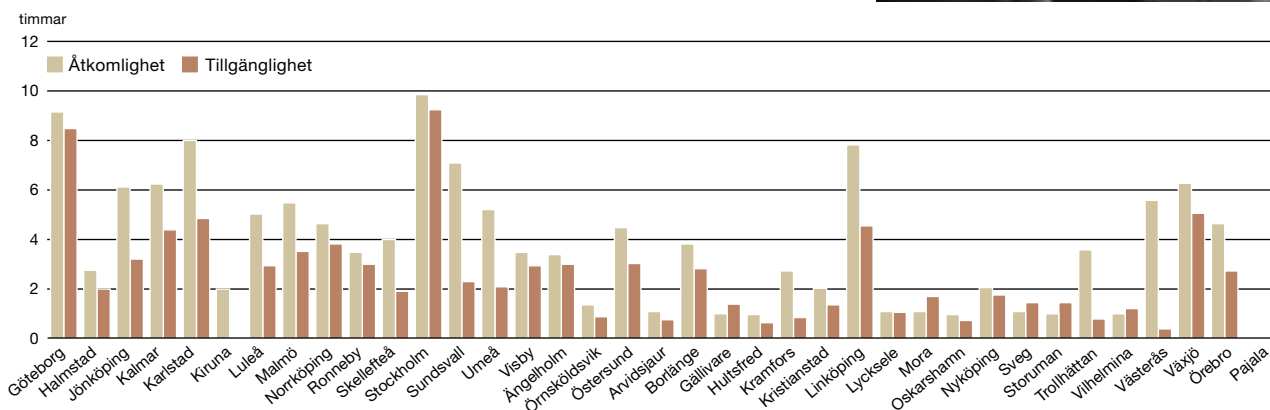
2 timmar och 45 minuter. För flertalet flygplatser har det emellertid skett en försämring. Av de 22 där åtkomligheten har försämrats märks särskilt Örnköldsvik och Norrköping.

För tillgängligheten har 11 stycken fått en förbättrad tillgänglighet. 20

har fått en försämring, medan den varit oförändrad för sex. Sämst har utvecklingen varit för Örebro och Jönköping. Bäst har utveckling varit för Ronneby där den genomsnittliga vistelsetiden ökat med ca 1 timme och 50 minuter. •



Figur 2. Tillgänglighet och åtkomlighet i Europa. Genomsnittliga vistelsetider 2005.



Tabell 2. Europa

	Åtkomlighet Genomsnittlig vistelsetid 2005, tim	Förändring minuter	Antal dest 2005	Förändring i antal destinationer	Tillgänglighet Genomsnittlig vistelsetid 2005, tim	Förändring minuter	Antal destinationer 2005	Förändring i antal destinationer
Göteborg	9,15	-11	32	-1	8,48	5	33	0
Halmstad	2,76	-67	14	-7	2,00	13	9	1
Jönköping	6,12	-133	26	-6	3,21	-105	18	-9
Kalmar	6,24	158	27	8	4,39	-29	25	1
Karlstad	8,00	162	31	5	4,85	-20	26	-1
Kiruna	2,00	-20	11	-2	0,00	0	0	0
Luleå	5,03	-15	24	-2	2,94	-15	16	-3
Malmö	5,48	2	27	0	3,52	-29	17	-2
Norrköping	4,64	-195	23	-7	3,82	-75	18	-8
Ronneby	3,48	-27	17	-4	3,00	109	21	16
Skellefteå	4,00	-58	19	-6	1,91	33	9	3
Stockholm	9,85	-13	33	0	9,24	-7	33	1
Sundsvall	7,09	5	30	1	2,30	-5	13	0
Umeå	5,21	-2	25	-1	2,09	-96	9	-12
Visby	3,48	-27	17	-4	2,94	-9	15	0
Ängelholm	3,39	-27	18	-3	3,00	-29	21	0
Örnköldsvik	1,36	-338	8	-21	0,88	0	4	0
Östersund	4,48	-45	22	-4	3,03	22	17	-2
Arvidsjaur	1,09	5	6	0	0,76	-18	5	-2
Borlänge	3,82	-13	19	-2	2,82	56	18	8
Gällivare	1,00	0	6	0	1,39	7	8	1
Hultsfred	0,97	2	6	0	0,64	0	3	0
Kramfors	2,73	-36	14	-4	0,85	0	4	0
Kristianstad	2,03	-115	11	-10	1,36	-18	6	-1
Linköping	7,82	7	30	0	4,55	-2	26	0
Lycksele	1,09	5	6	0	1,06	-25	5	-2
Mora	1,09	-9	6	-1	1,70	13	8	1
Oskarshamn	0,97	2	6	0	0,73	0	3	0
Nyköping	2,06	15	10	2	1,76	-4	8	-1
Sveg	1,09	-15	6	2	1,45	-2	8	1
Storuman	1,00	16	6	-2	1,45	11	8	1
Trollhättan	3,58	5	18	-1	0,79	-9	4	-1
Vilhelmina	1,00	16	9	5	1,21	9	8	1
Västerås	5,58	29	26	0	0,39	2	1	0
Växjö	6,27	-60	27	-1	5,06	-9	26	0
Örebro	4,64	-96	23	-4	2,73	-135	18	-7
Pajala	0,00	0	0	0	0,00	0	0	0

Funktionshindrades rättigheter stärks internationellt

Flyget arbetar vidare för att vara tillgängligt för alla år 2010. Trots att flyget ligger väl framme när det gäller tillgänglighet finns det mer att göra. Inom EU stärks nu de funktionshindrade passagerarnas rättigheter bland annat genom förbud mot diskriminering vid biljettbokning och regler om assistansservice på flygplatserna.

LUFTFARTSSTYRELSEN HAR under 2005 genomfört en omvärldsanalys i syfte att belysa de processer inom luftfartsektorn som påverkar möjligheten att nå de handikappolitiska målen om full tillgänglighet för funktionshindrade senast år 2010. I rapporten redovisas de trender som under den kommande femårsperioden bedöms ha störst betydelse.

Teknikens för- och nackdelar

Den generellt viktigaste trenden får sägas vara den tekniska utvecklingen som både förbättrar och försämrar möjligheterna för funktionshindrade passagerare att kunna använda flyget. Man kan själv söka information, boka biljetter och checka in via Internet eller automater vilket underlättar för många passagerare. Samtidigt kommer behovet av korrekt och tillgänglig information samt personlig service fortfarande att vara stort under en övergångsperiod, både för teknik-ovana passagerare och passagerare med vissa funktionshinder, då dagens system oftast inte ger utrymme för att ange särskilda behov vid bokning eller incheckning.

Individuella reseupplägg är ytterligare en trend inom flygindustrin.

Jämfört med andra trafikslag har luftfarten en god tillgänglighet för funktionshindrade.

Kunden har valfrihet och kan kombinera sin resa utifrån de egna behoven. Pris, tidsvinst, flexibilitet, komfort och behov av olika kringtjänster är faktorer som påverkar de val kunden gör. Flygbolag har olika produktbud och som resenär är det viktigt att i förväg informera sig om resevillkor, vilken service som erbjuds och hur man ska bete sig på flygplatsen.

Internationell harmonisering

På olika håll i världen pågår arbete med att stärka funktionshindrade passagerares rättigheter. Eftersom luftfarten till sin karaktär är internationell bör likartade regler gälla i alla länder, bland annat för att garantera smidiga passagerarflöden. Något som kommer att ha en positiv inverkan för att nå de handikappolitiska målen är en global harmonisering av regler, som eventuellt kan bli verklighet i framtiden. Som ett steg på vägen kommer alla flygbolag och flygplatser i Europa omfattas av en förordning rörande rättigheter för funktionshindrade flygpassagerare. I februari 2005 presenterade EU-kommissionen ett förslag till förordning som förväntas beslutas av rådet under våren 2006.

Förordningen innehåller dels regler om förbud mot diskriminering vid bokning av flygbiljett på grund av funktionshinder, dels regler om assistansservice på flygplatserna. Ansvaret för passageraren under den tid passageraren befinner sig på flygplatsen flyttas från flygföretaget till flygplatsen. Den assistansservice som en funktionshindrad passagerare behöver för att genomföra flygresan kommer att finansieras genom avgifter som fördelas på samtliga passagerare.

Mätning andel funktionshindrade som kan resa med flyg

För fjärde året i rad har de fyra trafikverken Banverket, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket och Vägverket i samarbete med Rikstrafiken och Boverket, genomfört en undersökning i syfte att



redovisa andelen funktionshindrade som kan använda respektive trafikslag. Nyheter i mätningen 2005 är att döva och passagerare med kognitiva funktionshinder deltagit i undersökningen.

Resultaten från mätningarna visar att tillgängligheten till luftfartssystemet är god. I förhållande till övriga trafikslag framstår flyget som mest tillgängligt, det vill säga att det är fler personer som uppger sig vara nöjda med de olika funktionerna som enkätundersökningen omfattar, men de övriga trafikslagen börjar närma sig flyget. I figur 1 nedan till vänster redovisas andelen funktionshindrade som kan resa med flyg mellan åren 2002–2005.

Med förmåga att resa avses svar från den som antingen har gjort en resa under de senaste 24 månaderna eller gör en bedömning att han eller hon trots sitt funktionshinder skulle kunna resa om behovet fanns. Några reser eller menar sig kunna resa utan besvär, medan andra anser att de visserligen skulle kunna resa, men det skulle vara förknippat med besvär. I diagrammet nedan beskrivs de olika gruppernas (synskadade, hörselskadade, rörelsehindrade, astmatiker och personer

med flera funktionshinder) förmåga med resultaten från föregående mätningar som jämförelsematerial.

Totalt är det 65 procent som uppger sig resa utan besvär och 23 procent som reser med vissa besvär. 88 procent av de funktionshindrade har således möjlighet att använda flyget för sina transportbehov.

Tendensen visar på en ökande förmåga när det gäller rörelsehindrade och astmatiker, medan övriga grupper i stort sett uppvisar oförändrade förhållanden. Gruppen döva som inte tidigare ingått i undersökningen, har en tillgänglighet i nivå med kontrollgruppen (94 procent respektive 97 procent). Observera att dessa mått också är i samma nivå som för hörselskadade och astmatiker. Tillgängligheten för kognitivt funktionshindrade är lägre (72 procent).

I figur 2 nedan till höger redovisas funktionshindrades och kontrollgruppens upplevelser av den senaste resan de gjorde med flyg. Endast de som rest inom de senaste 24 månaderna har gjort en bedömning. Figuren beskriver resan från planeringen till att man lämnar planet. Andelen är beräknad på

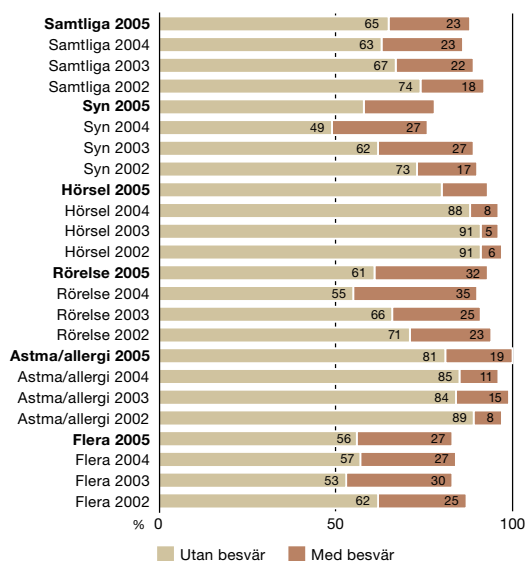
dem som haft en uppfattning i frågan.

Några avgörande förändringar har inte skett jämfört med tidigare mätningar med undantag för beställning av ledsagning där nöjdheten redan förra året minskade, och som också minskat ytterligare i år. Det finns också en tendens till en allmän minskning på en till två procentenheter på flera resmoment. Ledningen och den personliga servicen är några av de moment i en flygresor som passagerarna är mest nöjda med. Moment som fått lägre betyg är att ta del av information på flygplatsen och ombord på planet samt att kunna vistas på flygplatsen och ombord på planet utan astma och allergiframkallande faktorer.

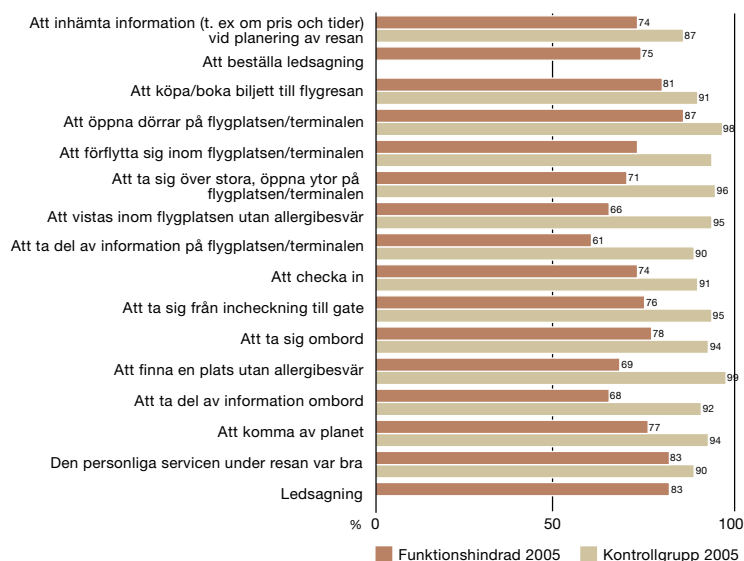
Ett skäl till att inte göra flygresor kan vara flygrädsla snarare än funktionshindret i sig. Knappt 10 procent av de funktionshindrade menar att flygrädsla hindrar dem från att resa, vilket är lika många som i kontrollgruppen.

Sammanfattningsvis är utsikterna för att nå de handikappolitiska målen inom luftfartssektorn goda. Hög servicenivå i kombination med ett strikt regelverk ger goda förutsättningar för en positiv utveckling. •

Figur 1. Andelen funktionshindrade som kan resa med flyg mellan åren 2002–2005.



Figur 2. Sammanställning av funktionshindrades respektive kontrollgruppens betygsättning av olika moment i en flygresor. Andel som ger högsta eller näst högsta betyg.



Fler män än kvinnor flyger

Flygpassagerarna ökade under året. Marginellt ökade också andelen kvinnor som valde flyg som transportmedel, men det är fortfarande männen som nyttjar flyget mest. När kvinnor flyger gäller det oftare en privatresa än tjänsteresa, medan det för männen är tvärtom.

VARJE ÅR GENOMFÖR Luftfartsverket en resvaneundersökning bland avresande passagerare på Arlanda flygplats. Denna undersökning redogör bland annat för kvinnors och mäns utnyttjande av flygtransportssystemet.

Totalt avreste nästan 8,3 miljoner passagerare från Arlanda under 2005. Det innebar en ökning av antalet passagerare med drygt två procent jämfört med föregående år. Av dessa resenärer var 40 procent kvinnor. Andelen kvinnor som utnyttjar transportsystemet har ökat marginellt jämfört med föregående år.

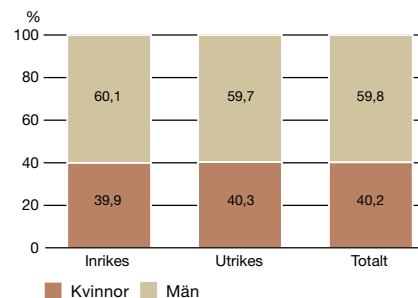
Män är överrepresenterade både när det gäller inrikes- och utrikesresor. Fördelningen speglar väl andelarna män och kvinnor som utnyttjar flyg-

transportssystemet, *se figur 1*. Ingen större skillnad kan noteras jämfört med 2004.

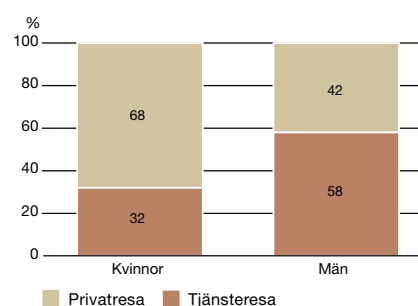
När det gäller resans syfte kan konstateras att män i större utsträckning än kvinnor flyger i tjänsten, medan kvinnors flygresor oftare är av privat karaktär. Detta framgår av *figur 2*. Trots att passagerarvolymerna har ökat kan ingen procentuell skillnad jämfört med samma mätning föregående år identifieras.

Det mest frekvent använda färdmedlet för att transportera sig till flygplatsen är bilen, både för män och för kvinnor. *I figur 3* framgår också att buss och tåg är de vanligaste färdätten näst efter bil.

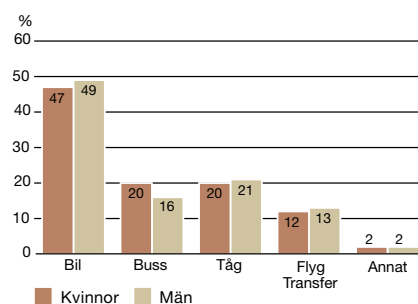
Figur 1. Kvinnor och män fördelade på resekategori



Figur 2. Reseärende



Figur 3. Färd sätt till flygplatsen



Källa: LFA:s resvaneundersökning 2005, Luftfartsstyrelsens bearbetning

Andelen kvinnor som valde flyget ökade marginellt under 2005.



Passagerarnas rättigheter i europeiskt fokus

Under de senaste åren har EU-kommissionen haft fokus på att förbättra villkoren för flygpassagerarna. Det har tagit sig uttryck i att en rad initiativ för att stärka flygpassagerarnas rättigheter. Under 2005 har två regelverk trätt ikraft. Av störst betydelse är förordningen om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar.

EG-FÖRORDNINGEN 261/2004 om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar, ersätter den tidigare gällande förordningen om kompensation vid nekad ombordstigning från 1991. Den innebär i vissa sammanhang rätt långtgående skyldigheter för flygföretagen. Förordningen syftar främst till att ge passagerare rätt till assistans i form av måltider och hotellövernattning under den väntetid som uppstår då en flygning ställts in, eller om en kraftig försening uppstår. Passagerarna ges dessutom rätt att i vissa fall boka om sin biljett eller att få biljettpriset återbetalt.

Då flygningen är överbokad och flygföretaget och den överbokade passageraren inte kunnat komma överens om lämplig kompensation ska de kompensationsbelopp som anges i förordningen tillämpas. Beloppen är relativt höga och syftar till att motverka allt för kraftig överbokning. Ekonomisk kompensation ska även utbetalas i de fall ett flygföretag ställt in en flygning av skäl som inte går att hänföra till yttre säkerhetsrelaterade faktorer som exempelvis väderförhållanden eller tekniska fel, d.v.s. då flygningen ställts in av rent kommersiella skäl. Enligt Allmänna Reklamationsnämndens praxis ställs höga krav på flygbolagen att visa att en extraordinär omständighet som frångår flygbolaget ansvaret för att betala kompensation, föreligger.

Konsumentverket har pekats ut som behörig myndighet för förordningen och är tillsynsansvarig i Sverige och den myndighet till vilken passagerare

kan anmäla flygbolag som bryter mot bestämmelserna.

Luftfartsstyrelsen tar så gott som dagligen emot frågor från flygpassagerare rörande förordningens tillämplighet. Det allra största antalet frågor handlar om rätten till ekonomisk kompensation när ett flyg blivit inställt.

Ytterligare åtgärder

I juli 2005 trädde förordningen om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer ikraft. Den innebär att samtliga flygbolag och andra operatörer som inte är lufttrafikföretag, exempelvis privatflygare, åläggs att ha försäkring i två steg. Dels en försäkring som täcker det ansvar som kan uppstå gentemot passagerare som transporterats i luftfartyget, dels en försäkring som täcker det ansvar som kan uppstå till följd av skador på marken, det s.k. tredjemansansvaret. För varje passagerare ska försäkringen täcka minst 250 000 särskilda dragningsrätter¹ och tredjemansansvaret bestäms efter luftfartygets vikt.

Två nya förordningar har behandlats under året. Den ena rör funktionshinderade flygpassagerares rättigheter och förbjuder diskriminering vid bokning av flygbiljett p.g.a. funktionshinder och ger den funktionshinderade passageraren rätt till assistans under flygresan (se s. 16).

Den andra rör passagerarens rätt till information om vilket flygföretag som utför en viss flygning.

Förordningen håller dessutom på att etablera en s.k. »svart lista« innehållande tredjelandsflygföretag som nekats

trafik tillstånd av någon EU-medlemsstat på grund av säkerhetsbrister. Att ett flygföretag finns upptaget på listan innebär att det är bannlyst från att flyga till eller i samtliga medlemsstater.

Flyget långt framme

I jämförelse med övriga trafikslag (väg-, järnvägstrafik och sjöfart) får flygpassagerarna sägas ha relativt starka rättigheter gentemot den som tillhandahåller flygresan. Luftfarten styrs av internationella konventioner och av EG-rätten vilket i princip innebär att lika regler gäller globalt. Inte i något annat trafikslag finns lagregler som innehåller krav på viss servicenivå. Inom järnvägssektorn finns exempelvis inte några bindande regler som ger tågpassagerare rätt till ersättning eller service vid försening. •

Under 2005 trädde ytterligare två EG-förordningar i kraft som stärker flygpassagerarnas rättigheter.



¹ Särskild dragningsrätt, SDR, är benämningen på en valutakorg som bestäms av Internationella valutafonden. I januari 2006 motsvarade en SDR ca 11 kronor. Mera information om SDR finns på www.imf.org

Charterresandet fortsätter att öka

År 2004 vände utvecklingen för charterbranschen uppåt efter en rad svåra år. Denna utveckling fortsatte under 2005, trots höga bränslepriser, flodvågskatastrofen i Asien och terrorattentat i bl.a. London och Sharm el Sheik i Egypten. Men charterbranschen är under förändring och researrangörerna har tvingats till anpassning.

Prisutvecklingen under 2005

Statistiska Centralbyrån följer den reala månatliga utvecklingen av priserna på charterresor. Den avser paketpriset för hela resan, inklusive hotell med mera. Priset på charterresor följer ett säsongsmönster där priserna anpassas efter utbud och efterfrågan. Prisnivån under 2005 var alltså som högst i semestermånaden juli, vilket också var den enda månaden då prisnivån överskred indexvärdet, se figur 1. Sett över hela perioden kan konstateras att prisnivån, med undantag av juli månad, var väsentligt lägre för samtliga månader i jämförelse med december 2004.

Priset på charterresor har ökat med omkring 10 procent jämfört med prisnivån i januari 1996, se figur 2. Charterpriserna är kopplade till en rad olika faktorer, inte minst växelkurs och kostnadsläge på de olika destinationerna. Under den avslutande delen av perioden bröts trenden. En förklaring till detta kan vara en allt starkare konkurrens från lågkostnadsflyget. •

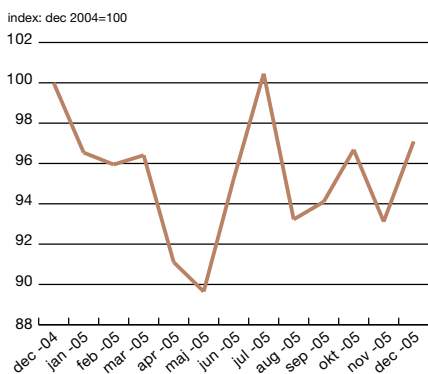


ÄVEN OM CHARTERBRANSCHEN växte tappade den marknadsandelar till framför allt lågkostnadsflyget. Resenären har blivit alltmer kostnadsmedveten och efterfrågar flexibla researrangemang. Det är därför vanligt att resenären köper en billig flygstol för att ordna med övernattningsseparat.

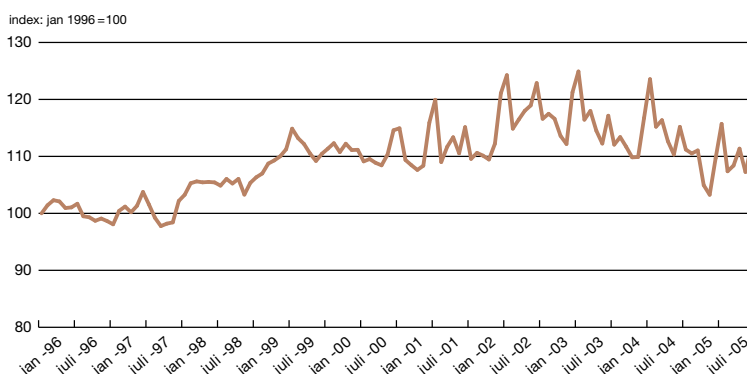
De största researrangörerna i Sverige är MyTravel, Fritidsresor, Apollo och STS Solresor. Många researrangörer har genomfört betydande kostnadsbesparingar och därmed lyckats förbättra lönsamheten. Dessa åtgärder i kombination med ett ökat resande har lett till att branschen nu kan se positivt på framtiden.


Allt fler valde chartern.

Figur 1. Den reala prisutvecklingen på charterresor 2005.



Figur 2. Den reala prisutvecklingen på charterresor januari 1996 till december 2005.





Efter några svåra år ökade charterresorna för andra året i rad. Mallorca är ett resmål som åter tillhör de populäraste, trots att det finns billigare resmål för sol och bad. En av anledningarna till att fler väljer chartersemester är den ekonomiska tillväxten. Många resebolag har också lyckats med sina åtgärder för att förbättra lönsamheten. Under de senaste 10 åren har priserna ökat med 10 procent.

Konkurrens ger billigare utrikesresor

Privatresenären kan under 2005 glädjas åt att utrikespriserna fortsätter att sjunka. Detta trots stigande bränslepriser. En förklaring kan vara den ökade konkurrensen, men trots att den ökat även inrikes får den där inte samma genomslag på prisutvecklingen.

STATISTISKA CENTRALBYRÅN (SCB) mäter månatligen hur flygpriserna utvecklas i Sverige. I första hand har det varit prisutvecklingen för privatresenärerna som studerats. Sedan några år tillbaka följer SCB också prisutvecklingen för affärsresenären i inrikes-trafiken. Dessa uppgifter är dock sekretessbelagda från och med 2004 och får därför inte publiceras. I utrikes linjefart görs enbart mätningar av privatpriserna.

Enligt SCB varierade prinsnivån för utrikesresor under 2005 men den övergripande trenden var sjunkande. Utrikespriserna minskade redan i januari men steg sedan under nästkommande två månader. Därefter var prinsnivån relativt stabil fram till augusti då den började sjunka. Trots stigande bränslepriser fortsatte utrikespriserna att falla under andra delen av 2005. En förklaring till utvecklingen kan vara att SAS under hösten gav sig in på lågprismarknaden och började sälja billiga biljetter till några av Europas storstäder (Nya Europaflyget). Prisfallet bröts under oktober månad då prinsnivån närapå tangerade nivån för indexmånaden december 2004, se figur 1.

Inrikespriserna var relativt oförändrade under första och andra kvartalet, även om prinsnivån långsamt började stiga under våren. I slutet av mars lanserade SAS priskonceptet Nya Inrikesflyget. SAS nya lågpriskoncept har emellertid inte fått genomslag i SCB:s statistik; tvärtom sammanföll lanseeringen med en stigande prinsnivå. Av figur 1 framgår att prisökningen blir mer uppenbar från och med augusti. Inrikespriserna i december 2005 var 8 procent högre i jämförelse med december föregående år.

Figur 1 visar att augusti framstår som en vattendelare när det gäller biljettprisutvecklingen. Prinsnivåerna följde varandra under de två första kvartalen, men från och med augusti blev utrikes-

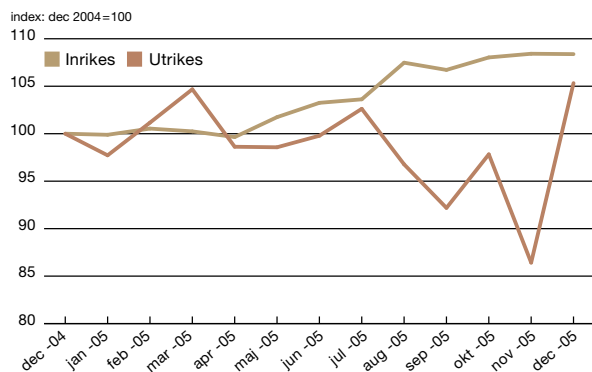
priserna klart billigare medan utvecklingen för inrikespriser gick åt rakt motsatt håll.

Inrikespriserna ökar

Figur 2 visar hur prisutvecklingen har förändrats över en tioårsperiod. Under de första fem åren var inrikespriserna relativt stabila för att sedan vända uppåt under den andra halvan av perioden. I december 2005 var prinsnivån hela 40 procent över indexmånadens (januari 1996) prinsnivå. Under samma period har utrikespriserna haft i princip motsatt utveckling. Under första delen av perioden och en bit in i andra steg prinsnivån för utrikesresor och kulminerade i juli 2002. Då hade prinsnivån stigit med nästan 25 procent

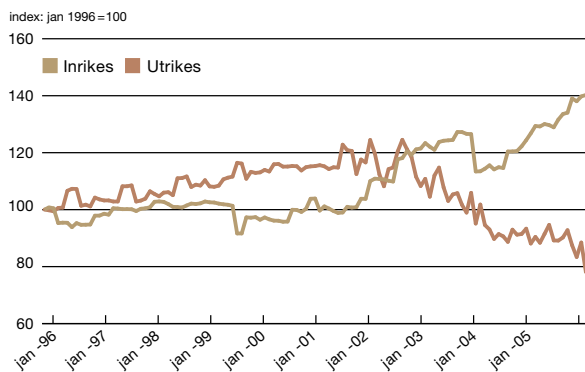
I SCB:s mätningar omfattar urvalet för inrikestrafiken de till omsättningen största flygbolagen, sträckorna och de mest vanligt använda biljettyperna. Vägningstalen baseras på aktuella omsättningssiffror och beräknas för flygbolag, flygsträckor och biljettyper. För utrikestrafiken baseras beräkningarna på priser från flygbolag och resebyråer. Totalt ingår tio flygsträckor i beräkningen (slumpmässigt urval). För flygbolagen mäts utvecklingen för fyra biljettklasser. För varje resebyrå mäts två specificerade resor per flygsträcka (totalt 20 resor per resebyrå).

Figur 1. Den reala prisutvecklingen 2005.



Källa: SCB

Figur 2. Den reala prisutvecklingen 2005.



Källa: SCB



Trots stigande bränslepriser har priserna för utrikesresor sjunkit.

jämfört med januari 1996. Därefter föll priserna relativt stadigt och har sedan januari 2004 legat under prisnivån för indexmånaden.

Den svenska inrikesmarknaden är starkt diversifierad. På ett fåtal linjer råder hård konkurrens mellan flera aktörer, medan andra linjer trafikeras av endast en aktör. Trots konkurrens, och i vissa fall överetablering på marknaden, visar SCB:s statistik över biljettprisutvecklingen att prisnivån på inrikes privatresor stiger. Följaktligen bör prisnivån på linjer med få aktörer ha stigit under samma period, givet att prisnivån sjunkit på de konkurrensutsatta linjerna. Det förefaller därför rimligt att anta att de aktörer som pris-konkurrerar på vissa linjer har kompenserat sitt intäktsbortfall genom att höja priset på linjer där de saknar motsvarande konkurrens. •



Fler passagerare väljer flyget

Antalet passagerare ökar såväl inrikes som utrikes, men samtidigt minskar antalet landningar. Stor dragningskraft på passagerare har flygplatser som Stockholm Skavsta och Göteborg City, vilka båda är flygplatser där lågkostnadsflyget är väletablerat.

UNDER 2005 uppgick antalet passagerare i linjefart och charter på de svenska flygplatserna till 24,9 miljoner. Jämfört med det föregående året är det en ökning med ca 1,46 miljoner passagerare, motsvarande en ökning med 6,2 procent. Utrikestrafiken ökade i såväl absoluta som relativa tal mer än inrikestrafiken, plus 7,4 procent jämfört med plus 3,3 procent, se figur 1.

Landningar

Antalet landningar i linjefart och charter uppgick till drygt 258 300 under 2005, vilket var drygt 8 400 färre än under 2004. Inrikestrafiken minskade med 4,3 procent och utrikestrafiken med 1,6 procent, se figur 2.

Överflygningar

Överflygningar är den trafik som sker i det svenska luftrummet utan att flygplanen startar eller landar på svensk flygplats. Under 2005 uppgick antalet överflygningar till 245 818, vilket är 17 400 fler än året innan, motsvarande en ökning med 7,6 procent. Överflygningarna har således ökat medan antalet starter och landningar på flygplatserna minskat under 2005. Detta visar på en fortsatt god trafikutveckling i Europa och det svenska luftrummet betydelse för trafik från övriga Europa till Fjärran Östern, Baltikum och Ryssland som ofta går genom det svenska luftrummet. Utvecklingen av överflygningarna är således starkt beroende av trafikutvecklingen i vår omvärld. Detta framgår av figur 5 där utvecklingen av antalet rörelser (starter och landningar) på de svenska flygplatserna jämförs med utvecklingen av antalet överflygningar i det svenska luftrummet.

Flygfrakt

Den flygbefordrade frakten till och från de svenska flygplatserna uppgick under 2005 till knappt 159 200 ton. Det innebär en minskning med 6,8 procent jämfört med 2004. Utrikesfrakten minskade med 7 procent medan inrikesfrakten, som endast svarade för 2,8 procent av den totala fraktvoly-men, var i det närmaste oförändrad mellan åren, se figur 6.

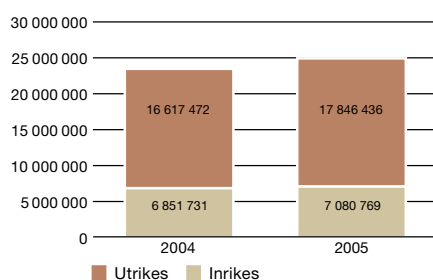
Den flygbefordrade posten minskade med 2 procent under år 2005 och

uppgick till ca 28 800 ton. Volymen inrikes minskade med 10 procent, medan motsvarande utrikes ökade med 19,7 procent.

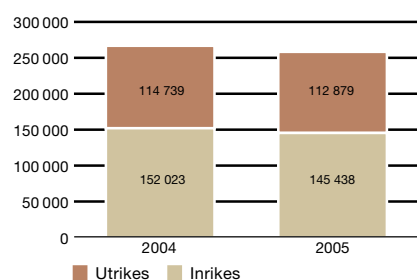
Flygplatser

Utvecklingen har skiljt sig åt mellan enskilda flygplatser. Några har under 2005 haft en positiv utveckling jämfört med året innan medan andra har fått vidkännas trafikminskningar. I figurerna 7 och 8 visas de fem flygplatser som haft den bästa respektive sämsta relativa utvecklingen av antal passagerare och landningar under 2005. Den bästa passagerarutvecklingen har varit på Stockholm Skavsta flygplats, följt av Göteborg City. På dessa flygplatser är lågkostnadsflyget väl etablerat. När det gäller antalet landningar ligger Mora och Stockholm Skavsta i topp. •

Figur 1. Antalet passagerare på svenska flygplatser 2004 och 2005



Figur 2. Antalet landningar i linjefart och charter på de svenska flygplatserna 2004 och 2005

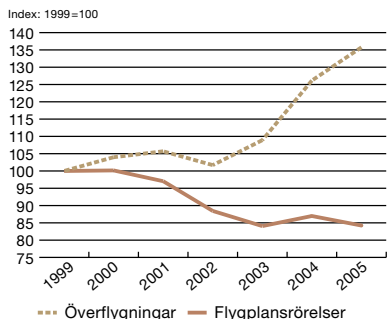


Flygfrakten på de svenska flygplatserna minskade under 2005 med 7 procent.

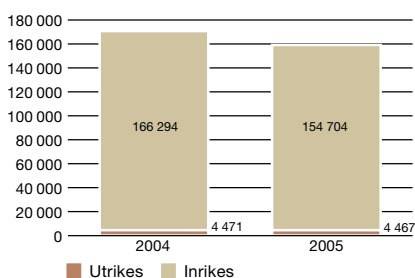


Flygplatser där lågkostnadsbolagen dominerar svarade för de största passagerarökningarna. Samtidigt lyfte fler välfyllda flygplan från Sveriges flygplatser.

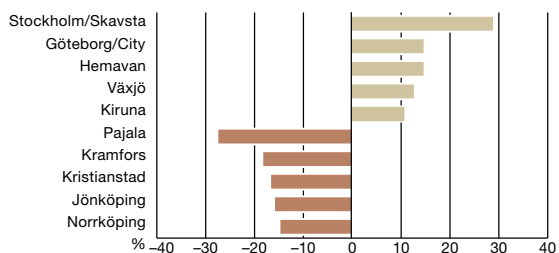
Figur 3. Utvecklingen av antalet överflygningar i det svenska luftrummet och antalet starter/landningar på svenska flygplatser



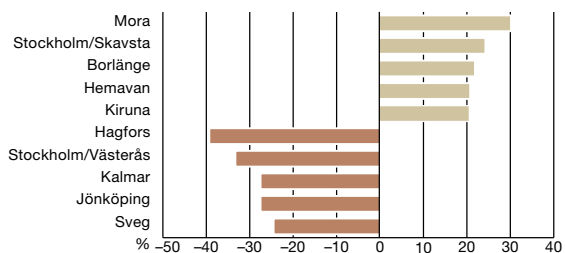
Figur 4. Antalet frakton på svenska flygplatser 2004 och 2005



Figur 5. Flygplatser med bästa respektive sämsta relativa passagerarutvecklingen under 2005



Figur 6. Flygplatser med bästa respektive sämsta relativa utvecklingen av antalet landningar 2005



Fortsatt god punktlighet

Sverige kan visa upp en god punktlighet inom flyget. År 2005 var ca 13 procent av alla flygningar på Arlanda försenade, vilket är mindre än hälften mot vad många andra europeiska länder redovisar. Dock visar trenden att förseningarna ökar såväl för Sverige som för övriga Europa. Största orsakerna är följdförseningar på grund av tidigare försenade flygningar, samt förseningar som kopplas till flygkontrolltjänst och flygplatskapacitet.



UPPSVINGET INOM FLYGSEKTORN har lett till att vissa flygplatser i Europa nått sin maximala kapacitet och att de nuvarande flygledningssystemen allt oftare blir överbelastade. Detta leder till förseningar och ökade miljöproblem på grund av att flygplanen tvingas vänta på marken eller cirkulera i luften i väntan på att få landa. I *tabell 1* rangordnas de flygplatser i Europa där aktiviteten var högst i november 2005.

Eurocontrol samlar in och analyserar data kring flygtrafikledningsförseningar och har som uppgift att konti-

nuerligt förse politiskt ansvariga och beslutsfattare inom European Civil Aviation Conference (ECAC) med information om förseningssituationen i Europa. ATFM (Air Traffic Flow Management), är det system som reglerar flygningar när det uppstår infrastrukturell kapacitetsbrist, till exempel flygplats-, luftrumms- eller flygtrafikledningskapacitet. Förseningar i Europa som relateras till ATFM beror ofta på begränsningar i luftrummet, kapacitetsbrist vid flygplatserna och dåliga väderförhållanden, *se figur 1*.

Eurocontrol konstaterar att den här typen av förseningar är försumbar för Sveriges del.

AEA, Association of European Airlines är en intresseorganisation för 30 större flygbolag i Europa, där bland annat SAS, British Airways och Luftansa är medlemmar. Organisationen redovisar förseningar enligt statistik från sina medlemmar. AEA:s statistik från tredje kvartalet 2005 visar att 22,1 procent av flygbolagens avgångar var försenade med 15 minuter eller mer. Statistiken avser resor inom Europa och innebär en ökning med 1,3 procentenheter jämfört med motsvarande kvartal 2004.

Tabell 1. De 20 mest trafikerade flygplatserna i Europa, november 2005

Plats	Flygplats	Antal avg.	Plats	Flygplats	Antal avg.
1	Paris/Charles-de-Gaulle	20 785	11	Wien	9 976
2	Frankfurt	19 857	12	Bryssel	9 852
3	London/Heathrow	19 464	13	Zürich	9 798
4	Madrid/Barajas	17 079	14	London/Gatwick	9 231
5	München	16 393	15	Paris/Orly	9 199
6	Amsterdam	16 248	16	Milano/Malpensa	8 954
7	Barcelona	12 807	17	Oslo/Gardemoen	8 735
8	Rom/Fiumicino	12 303	18	Istanbul/Atatürk	8 435
9	Köpenhamn/Kastrup	10 988	19	Düsseldorf	8 176
10	Stockholm/Arlanda	10 196	20	Manchester	8 090

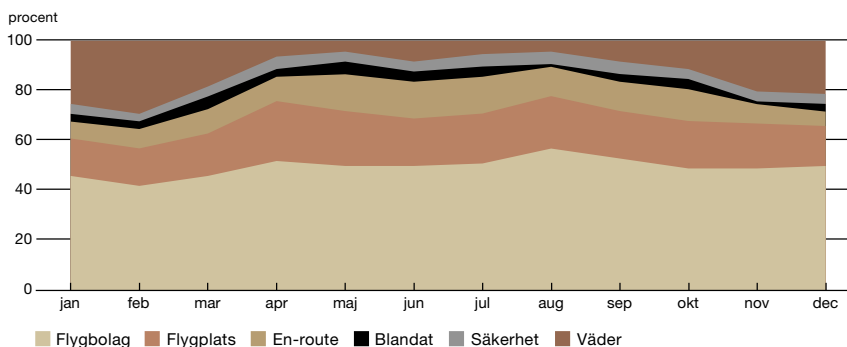
Källa: eCoda, Eurocontrol

Förseningssituationen i Sverige

Med en förseningnivå på 13,3 procent tillhör Stockholm Arlanda en av de bästa flygplatserna i Europa vad gäller punktlighet. Arlanda följer dock den europeiska trenden med ökade förseningar. Enligt AEA är den vanligaste förseningsorsaken i såväl Sverige som övriga Europa följdförseningar som en kedjeeffekt av tidigare försenade flygningar (reactionary). Fem procent av avgångarna på Arlanda drabbas av den här typen av förseningar, medan 4,3 procent härleds till flygplatstjänster och flygkontrolltjänst. Det är i nivå med övriga nordiska länder, *se tabell 2*.

Eurocontrol och AEA representerar flygtrafikledning respektive flygbolag i Europa och har därför inte sällan olika orsaksförklaringar till förseningar som uppstår. De har också olika sätt att kategorisera orsakerna. Såväl Eurocontrol som AEA rapporterar emellertid att förseningssituationen i de nordiska länderna är mycket bra i jämförelse med andra delar av Europa.

Figur 1. Förseningsorsaker i Europa



Källa: eCoda, Eurocontrol.

Värst är situationen vid flygplatserna Istanbul, Aten och London Gatwick. För att komma till rätta med kapacitetsproblemen vid högtrafiktider på de europeiska flygplatserna kommer kommissionen att föreslå vissa åtgärder. Nya regler för tilldelning av start- och landningstider och en granskning av flygplatsernas avgifter för att förmå flygbolagen att inte tränga ihop flygningar på vissa tider kommer att tas fram.

Utbyggnaden av Arlanda har pågått sedan mitten av 1990-talet och innefattar bland annat en ny rullbana, ett nytt flygtrafikledningstorn och en utbyggnad av Terminal 5. Insatserna innebär att kapaciteten i luften, på startbanorna och i terminalerna har förbättrats inför en ökad prognostiserad trafikvolym. •

Med ett nytt trafikledningssystem förväntas kapaciteten på Stockholm Arlanda öka ytterligare.



Tabell 2. Försenade avgångar vid europeiska flygplatser, tredje kvartalet 2005

AEA flygbolag vid:	Total andel försenade flygningar (%)	Jämfört med föregående år	Stations & ramp-tjänst (%)	Underhåll & tekniska problem (%)	Flygplats-tjänster & ATC* (%)	Väder (%)	Reactionary** (%)	Genomsnittlig försening (min)
Istanbul	38,1	↑	7,0	1,6	15,8	0,2	13,5	41,4
Aten	35,0	↑	11,2	3,3	6,9	0,3	13,4	45,4
London Gatwick	34,2	↑	10,0	2,0	7,4	0,5	14,4	32,4
Rom	30,8	↑	5,6	3,4	10,5	0,7	10,6	43,0
London Heathrow	29,6	↓	6,7	1,9	10,1	0,2	10,8	32,2
Barcelona	29,0	↑	3,0	1,9	11,3	0,7	11,7	41,8
Madrid	28,0	↑	3,0	3,6	11,6	0,3	8,8	39,6
Dublin	27,1	=	5,6	1,4	8,1	0,0	12,0	38,8
Larnaca	27,1	↑	5,3	4,7	6,7	0,0	10,4	57,3
Wien	26,2	↑	5,0	2,6	8,0	0,6	10,3	28,4
Milano Malpensa	25,6	↑	4,3	2,9	8,9	0,9	8,7	43,3
Paris CDG	25,3	↑	6,8	2,0	8,6	0,4	7,6	36,5
Paris Orly	23,2	↑	4,9	1,6	7,8	0,0	8,8	43,6
Amsterdam	22,3	↑	6,2	2,8	5,8	0,3	7,2	39,1
Lissabon	22,3	↓	2,5	1,4	7,7	0,1	10,6	38,4
Manchester	22,0	=	3,9	1,9	6,3	0,4	9,6	42,6
München	20,1	=	1,6	2,4	6,3	0,8	8,8	35,3
Milano Linate	19,9	↑	2,7	1,0	7,4	0,6	8,2	41,3
Zürich	18,9	↓	1,5	1,3	6,8	0,7	8,6	32,6
Frankfurt	18,9	↑	2,0	2,7	6,2	0,2	8,1	33,8
Bryssel	16,5	=	1,7	1,0	6,3	0,2	7,3	38,7
Genève	15,0	↑	1,2	0,5	4,4	0,3	8,6	35,7
Köpenhamn	14,6	↑	3,9	3,6	2,5	0,1	5,0	35,0
Stockholm	13,3	↑	2,7	1,5	4,3	0,1	5,0	34,4
Düsseldorf	12,8	↓	0,8	1,3	5,2	0,3	5,2	34,8
Oslo	12,4	↑	2,5	2,0	2,5	0,0	5,4	37,3
Helsingfors	12,1	=	1,9	1,9	4,3	0,2	3,9	37,7

*ATC: Flygkontrolltjänst

**Reactionary. Följdförsening på grund av försening på flygningen innan

Källa: AEA

London fortsätter vara den populäraste storstaden att resa till. Idag kan man flyga direkt till London från Stockholm, Göteborg, Malmö, Västerås och Nyköping.



Trafikavgifterna minskar

År 2005 blev vändpunkten för den trend med ständigt ökande avgifter som varit ett faktum de senaste åren. Nu vänder kurvan nedåt och de främsta orsakerna är den minskade avgiften för säkerhetskontroll samt lägre undervägsavgifter.

I SVERIGE FINNS 42 flygplatser som trafikeras med linjefart, så kallade trafikflygplatser. Flygbolagen betalar ett antal avgifter för utnyttjande av den svenska flyginfrastrukturen. För de av Luftfartsverket (LFV) drivna flygplatserna (19 stycken år 2005) finns en publicerad taxa¹, men för de övriga 23, som drivs i kommunal eller privat regi, finns ännu inte någon övergripande sammanställning. Vissa avgifter är dock generella, såsom den generella avgiften för säkerhetskontroll (GAS) och myndighetsavgiften som beskrivs nedan.

Startavgiften tas ut per flygplan för att täcka kostnaden för rullbanor med mera och är beroende av flygplansvikten. För LFV illustreras förhållandet mellan flygplanets vikt och avgiftsnivån i *figur 1*.

Avgiften varierar obetydligt mellan olika flygplatser; Arlanda ligger högst och Sturup lägst. Avgifterna ökar i samma takt även över 100 ton och kan som mest uppgå till 24 600 respektive 20 900 kr för en Boeing 747 på ca 395 ton. Avgiftsbelastningen per passagerare ökar dock med ökande flygplansstorlek beroende på att antalet stolar inte ökar proportionellt med startvikten. Vid 60 procents beläggning är startavgiften per passagerare 15–25 kr för de minsta planen, drygt 30 kr för Boeing 737-storlek och ca 100 kr för de allra tyngsta planen. För flygplan under 5,7 ton kan en årsavgift betalas i stället för avgift per start. Avgiften är för 5,7 ton 30 500 kr. Möjligheten utnyttjas inte av det kommersiella flyget eftersom dess trafik i regel sker med tyngre luftfartyg. I slutet av år 2005 trafikerades inte någon kommersiell flyglinje med plan under 5,7 ton.

Vissa avgifter tas ut per passagerare. Myndighetsavgiften, som finansierar Luftfartsstyrelsen, utgår för varje

passagerare som reser från en svensk flygplats. Passagerare som reser med taxi-, privat- eller rundflyg, samt transitpassagerare är dock undantagna från myndighetsavgiften. Under 2005 uppgick myndighetsavgiften till 8:50 kr per avresande.

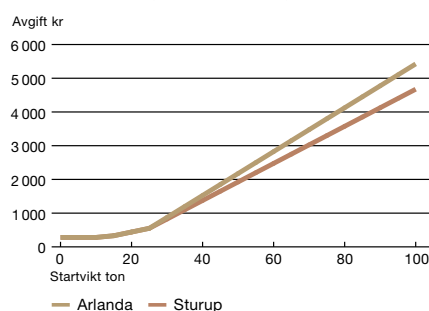
Till och med år 2004 hade LFVs flygplatser en särskild avgift för säkerhetskontroll (luftfartsskydd). På övriga flygplatser sköttes kontrollen av polisen och någon avgift togs inte ut. Efter terrorattentaten den 11 september 2001 kom EU att besluta om en rad unionsgemensamma säkerhetsbestämmelser som rörde flyget. De ökade kraven medförde kraftigt ökade kostnader. Den ekonomiska bördan, framförallt för de mindre flygplatserna, blev stor, och att belasta avresande passagerare med den faktiska kostnaden för säkerhetskontrollen på varje enskild mindre flygplats skulle bli oproportionerlig. Från årsskiftet 2004/2005 infördes i stället en generell avgift för säkerhetskontroll (GAS) som är lika på alla svenska flygplatser. Luftfartsstyrelsen administrerar avgiften och ersätter flygplatserna för kostnaderna för de kontroller som utförts. År 2005 var avgiften 31:40 per avresande passagerare men sänktes 2006 till 30 kr. Passagerare som reser med flygplan med högst 19 säten är undantagna från kontroll vilket medför att de allra minsta trafikflygplatserna² inte ingår i GAS-systemet.

LFV tar ut passageraravgift mellan 48 och 55 kr inrikes och 71 och 111 kr utrikes, *se figur 2*. De totala passageraravgifterna per passagerare varierar följaktligen bara mellan 87:90 och 94:90 kr inrikes, men mellan 94:90 och 150:90 kr utrikes. Stockholms båda flygplatser, Arlanda och Bromma, håller samma avgiftsnivå. Malmö Sturups markant lägre utrikes passageraravgift är be-

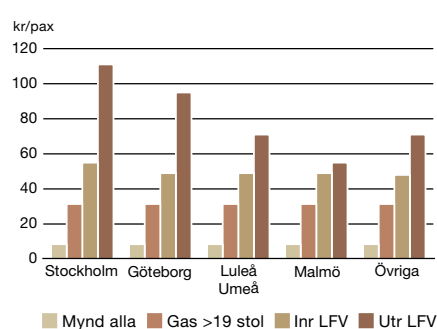
tingad av konkurrenssituationen gentemot Köpenhamn Kastrup. Flygplatserna utanför LFV har i regel inga publicerade taxor.

Ytterligare två avgifter tas ut per flygning; Terminal Navigation Charge (TNC), dock enbart vid start från LFV-flygplats, och undervägsavgift. TNC gäller enbart flygplan över 9 ton vilket innebär att betydande kommersiell trafik med mindre flygplan som exempelvis Jetstream är undantagna från avgift. För flygplan som väger mer än 9 ton illustreras avgiften i *figur 3*.

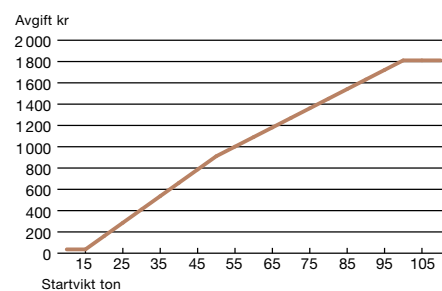
Figur 1. Startavgift på LFV:s flygplatser



Figur 2. Myndighetsavgift och GAS samt passageraravgift på LFV:s flygplatser



Figur 3. TNC på LFV:s flygplatser



Källa: AIC A3/2005

¹ LFV:s avgiftstaxa finns att ladda ner på verkets hemsida www.lfv.se

² Torsby, Hagfors, Sveg och Pajala, 2005

Över 15 ton ökar avgiften linjärt med startvikten till 50 ton och därefter något långsammare till 100 ton varefter den är konstant, 1 811 kr.

Undervägsavgiften gäller i hela luft- rummet och även för överflygande trafik. Beräkningen är mer komplicerad då avgiften är linjärt beroende av sträckan, det vill säga lika stor oavsett sträckans längd, men avtagande beroende av startvikten, det vill säga lägre per ton för tyngre plan. Undervägsavgiften debiteras i euro enligt en för varje månad fastställd växelkurs. *Figur 4* visar en jämförelse av nivån för undervägsavgiften i 32 europeiska länder under 2005. Sverige placerar sig i mitten, med en avgiftsnivå som är något under genomsnittet för gruppen. Avgiftsnivån³ för 2005 på 50,79 euro innebar en sänkning med nästan 19 procent jämfört med 2004 då den genomsnittliga undervägsavgiften var 62,56 euro.

I *figurerna 5 och 6* visas den nominella utvecklingen för trafikavgifterna sedan 2000 på två svenska inrikeslinjer; Arlanda – Luleå samt Bromma – Malmö. Grundtanken vid urvalet av studerade linjer har varit att illustrera två exempel med olika flygvstånd och olika flygplanstyper, egenskaper som styr bland annat undervägsavgifter, startavgifter och buller- och avgasavgifterna. Samtliga trafikala avgifter

ingår i beräkningarna. Under 2004 specificerades avgiften för flygplats- skyddet, denna var tidigare inbakad i de övriga avgifterna.

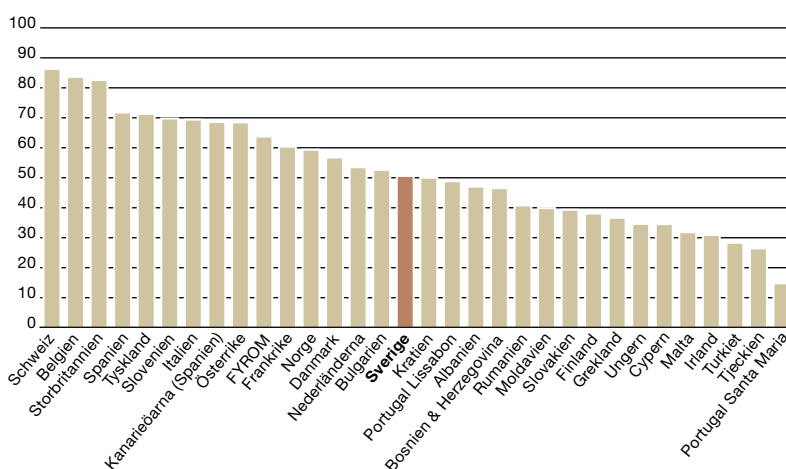
Den totala trafikavgiften 2005 för en tur- och returresa på sträckan Arlanda – Luleå har minskat med ca 14 procent, eller drygt 5 000 kronor, jämfört med 2004. I och med detta utfall har den trend med årliga avgiftsökningar sedan 2000 brutits. Det är framförallt avgiften som numera går under benämningen GAS som minskat. Men även undervägsavgiften har minskat något.

På flygsträckan Bromma – Malmö är avgiftssänkningen också ett faktum, om än inte lika stor som i fallet Arlanda – Luleå. Här har den totala trafikavgiften minskat med knappt 11 procent, eller motsvarande drygt 2 000 kronor, jämfört med avgiftsnivån 2004. Även i detta fall är det avgiften för GAS och undervägsavgiften som står för de huvudsakliga förändringarna. •



Avgifterna på de svenska flygplatserna ligger något under genomsnittet, jämfört med övriga europeiska länder.

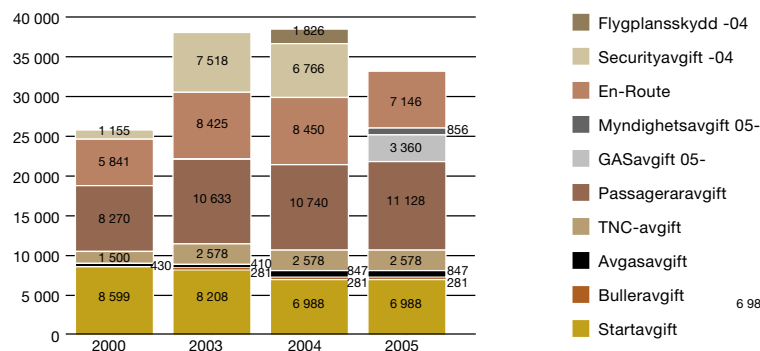
Figur 4. Undervägsavgiften 2005, internationell jämförelse



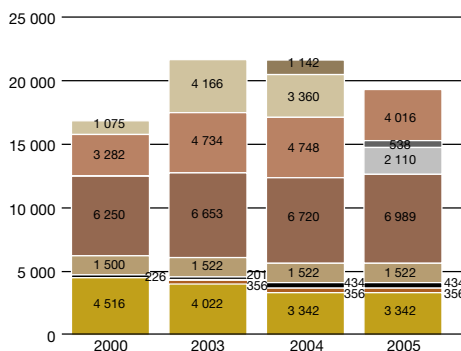
Källa: Luftfartsstyrelsen

³ Inklusiv serviceavgift

Figur 5. Trafikavgifterna nominellt och deras komponenter på sträckan Arlanda – Luleå 2000–2005



Figur 6. Trafikavgifterna nominellt och deras komponenter på sträckan Bromma – Malmö 2000–2005



Driftskostnaderna för flygbolagen minskar

Minskade kostnader för bl a passagerarservice och försäljning har i viss mån kompensert för de höga bränslepriserna och totalt sett har driftskostnaderna minskat under året som gått. Trenden visar dock att bränslepriser och kapitalkostnader kommer fortsätta att öka.

I AVSAKNAD AV tillräckligt detaljerad information om flygets driftskostnader har en modell för simulering av dessa successivt utvecklats inom LFV och Luftfartsstyrelsen. Med driftskostnader menas dels kostnader kring själva flygplanet som bränsle, underhåll, leasingkostnader och startavgift, dels kostnader för passagerarna i form av kabinservice, passagerar- och säkerhetsavgifter, marktjänst mm. Därtill kommer kostnader på flygbolagsnivå för t.ex. administration, marknadsföring och biljetthantering. Modellen bygger på tillgänglig akademisk kunskap om kostnadsmodellering för

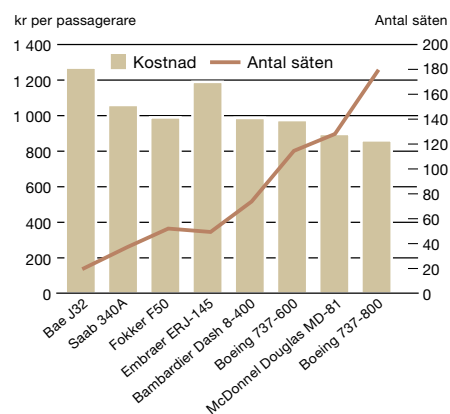
flygtrafik och på publicerade kostnadsdata. Eftersom det är svårt att med rimlig precision uppskatta kostnaderna för en enskild flyglinje måste modellens resultat användas med försiktighet. Luftfartsstyrelsen bedömer dock att de beräknade kostnaderna ger en relativt god uppfattning om kostnadsskillnaderna mellan olika flygplanstyper och mellan olika år.

I modellen baseras kostnadsberäkningarna på specifika avrese- och destinationsflygplatser eftersom avgifterna varierar något mellan olika flygplatser, se kapitlet »Trafikavgifterna minskar«. Beräkningarna nedan är baserade på

flyglinjen mellan Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter, vilket betyder att flygplatsavgifterna och avståndet beräknas med denna flyglinje som utgångspunkt. Eftersom det inte är realistiskt med trafik med turbopropflygplan på denna passagerarintensiva linje, bör resultaten för de mindre flygplanen tolkas som kostnadsexempel för andra flyglinjer av motsvarande längd och med motsvarande nivå på infrastrukturavgifterna. *Figur 1* visar kostnaderna per passagerare för en enkelresa på exempellinjen samt antalet säten för respektive flygplanstyp i den version som ingår i driftskostnadsmodellen. Kostnaderna sjunker, generellt sett, med större flygplan. Men små jetflygplan som Embraer ERJ-145 har märkbart högre driftskostnader än ett turbopropflygplan av motsvarande storlek (Fokker F50). Det bör noteras att de kostnadsfördelar som ett större flygplan erbjuder kan utnyttjas bara om marknaden är så stor att den antagna kabinfaktorn kan uppnås. Mindre linjer kan därför inte trafikeras med tunga jetflygplan i syfte att nå lägre driftskostnader, eftersom kabinfaktorn i så fall blir för låg och kostnaden per passagerare för hög.



Figur 1. Simulerade kostnader 2005 för linjen Stockholm – Göteborg



Källa: Up-date of the Domestic Passenger Cost Model to 2005 Levels

Beräkningarna utgår från en kabinfaktor om 60 procent för nätverksbolag, vilket ungefär motsvarar genomsnittet i svensk inrikestrafik.

De direkta kostnaderna ökar för andra året i rad vilket främst beror på ökade kostnader för bränsle. De indirekta kostnaderna fortsätter att minska, framför allt minskar kostnader för passagerarservice samt marknadsföring och försäljning. Trenden för kapitalkostnader och bränslekostnader är däremot stigande. Kostnaderna har totalt sett minskat under 2005. I tabell 2 redovisas kostnaderna fördelat på direkta respektive indirekta kostnader.

Marknadsvärdet på större flygplan stiger igen

Kapitalkostnaderna bestäms till stor del av flygplanens marknadsvärde och ränteläget. Flygplan handlas eller hyrs på en »dollarmarknad«, vilket betyder att även växelkurser får stor betydelse. Den globala trafikuppgången har ökat efterfrågan på flygplan, vilket förklarar värdeökningen. Marknadsvärdets förändring för några vanliga flygplantyper framgår av tabell 1. Under 2005 föll marknadsvärdena för BAe, Saab och Fokker F50 medan de ökade för Bombardier Dash 8-400, Boeing 737-

600 och Boeing 737-800. Tabellen visar att den minsta och förhållandevis ovanliga Boeing 737-600 modellen har ökat i mindre utsträckning än den större Boeing 737-800. Dessa båda modeller är i många avseenden likvärdiga men -800 är mer kostnadseffektiv eftersom driftskostnaderna kan fördelas på fler passagerare.

Ett lägre inköpspris på flygplan leder generellt sett till lägre kapitalkostnader, men om ett flygbolag redan ingått långtidskontrakt, eller köpt flygplan, får förändringar i marknadsvärdet på flygplan ingen omedelbar inverkan på kapitalkostnaderna. Av de ca 135 flygplan som i mitten av 2005 fanns registrerade på svenska flygbolag med reguljär trafik var ca 85 procent leasade. Ett stort antal leasingkontrakt omsätts därför varje år vilket gör att prisförändringarna delvis slår igenom direkt.

Bränslepriser stiger kraftigt

Samma bränsle, JET A1, används för både jetflygplan och propellerflygplan i kommersiell trafik. Från januari 2003 till oktober 2005 fördubblades bränslepriset till drygt 4 kr per liter. Hos flygbolagen slår höjningen igenom med viss fördröjning då de flesta bolag säkrar sina bränslepriser med långsiktiga ter-



Totalt sett minskade flygbolagens driftkostnader, trots ökade bränsle- och kapitalkostnader.

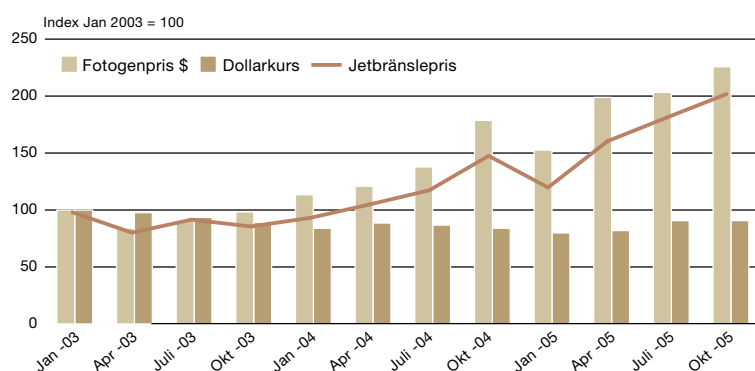
minskontrakt. Bakom höjningen ligger kraftigt höjda råvarupriser som till någon del motverkats av sänkt dollarkurs.

Råvarupriset har under perioden ökat med 126 procent medan dollarkursen sjunkit med 9 procent, se figur 2. Vid konstant dollarkurs skulle priset i oktober 2005 varit 4,53 medan det vid konstant råvarupris skulle ha varit 1,82.

Bränslekostnadernas andel

Modellens uppgifter om bränslekostnader gör det möjligt att beräkna hur stor andel av den totala kostnaden per passagerare som härrör från denna post. Kostnadsandelen ger ett mått på hur känsligt ett flygbolag är för förändringar i bränslepriserna. För exempelsträcken mellan Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter med en Boeing 737-600 uppgår bränslekostnadens andel av den totala kostnaden per passagerare till 13 procent. Vid antagande att bolagen har samma belägningsgrad (60 procent) är nätverksbolagens andel något lägre än lågkostnadsbolagens andel, 12,9 mot 13,3 procent. Den relativa kostnadsfördelen för lågkostnadsbolaget för bränslekostnaden är ungefär lika stor som för summan av övriga kostnads-slag. I modellen antas att båda typerna av bolag använder samma flygplatser. Bland annat dessa förhållanden förklarar att modellens kostnadsandelar för de olika flygbolagstyperna skiljer sig så pass lite åt. Bränslekostnaden är vidare en kostnads-post som är mycket svår att påverka för ett flygbolag.

Figur 2. Bränsleprisutvecklingen och dess komponenter 2003–2005



Källa: Air BP, dollarkurs från Riksbanken

Tabell 1. Marknadsvärde för några vanliga flygplantyper

	Milj USD		Relativ förändring			
	2001	2002	2003	2004	2005	2001–2005
Bae J32	1,7	-23,5%	-30,8%	-22,2%	-14,3%	-64,7%
Saab S340A	3,0	-10,0%	-16,7%	-17,8%	-21,6%	-51,7%
Fokker F50	5,3	-7,5%	-36,7%	-23,5%	-11,4%	-60,4%
Bombardier Dash 8-400	17,9	-7,8%	0,0%	-3,0%	11,9%	0,0%
Boeing 737-600	34,3	-12,5%	-0,3%	2,2%	1,1%	-9,9%
Boeing 737-800	44,9	-6,5%	4,5%	3,8%	3,2%	4,7%

Källa: Up-date of the Domestic Passenger Cost Model to 2005 Levels

Nätverksbolag och lågkostnadsbolag

Ett flygbolags kostnader delas ofta in i direkta och indirekta kostnader.

De direkta kostnaderna relateras till flygplanet och flygningen, medan de indirekta kostnaderna orsakas av passageraren. *Tabell 2* visar de teoretiska kostnadsbesparingar som ett lågkostnadsbolag i huvudsak kan göra.

Om lågkostnadsbolaget och nätverksbolaget har samma kabinfaktor, kan lågkostnadsbolaget främst spara på de indirekta kostnaderna. Administrationskostnaderna är lägre, men de största besparingarna uppkommer för passagerarservice genom att kabinpersonalens numerär minimeras och genom något lägre löner samt fler arbetade timmar per år.

Inrikes: Lågpris men inte lågkostnad

En förutsättning för lågkostnadsbolagens affärsmodell är att de låga priserna kan kompenseras med högre kabinfaktorer. En högre kabinfaktor ger, till skillnad från de ovannämnda besparingarna, främst minskade direkta kostnader genom att dessa fördelas på fler passagerare. Lågkostnadsbolag i Europa har kunnat uppnå en kabinfaktor på 75 procent, vilket inte har lyckats i den svenska inrikestrafiken. De europeiska lågkostnadsbolagen lyckas dessutom minska de direkta kostnaderna genom att utnyttja flygplanen fler timmar per dag, något som inte heller



Nätverksbolagens kostnader är fortfarande högre än lågkostnadsbolagens.

lyckats inom svensk inrikestrafik.

Slutsatsen för 2005 blir därför att det inte heller detta år har bevisats att de teoretiska kostnadsskillnaderna har någon större tillämpning på inrikes-

trafiken. Det finns lågpristrafik men inte lågkostnadstrafik; de låga priserna åstadkoms till större del genom aktieägarnas förlusttäckning. •

Tabell 2. Jämförelse av teoretiska kostnader per passagerare för linjen Arlanda – Landvetter med flygplanet Boeing 737-600 (kronor).

	Nätverksbolag					Lågkostnadsbolag	
	2001	2002	2003	2004	2005	2005	2005
Kabinfaktor	60%	60%	60%	60%	60%	60%	75%
<i>Direkta kostnader</i>							
Flygoperativa kostnader	270	277	297	351	374	358	285
Underhållskostnader	109	99	94	95	96	84	67
Kapitalkostnader	178	136	98	100	103	79	63
Summa direkta kostnader	557	512	489	546	573	521	415
<i>Indirekta kostnader</i>							
Marktjänster etc.	207	214	213	207	185	144	127
Passagerarservice	100	108	119	131	92	64	55
Marknadsföring och försäljning	205	170	99	92	63	57	56
Administration	21	19	16	12	10	9	8
Övriga kostnader	78	61	51	51	52	37	32
Summa indirekta kostnader	611	572	498	493	402	311	278
Total kostnad per passagerare	1 168	1 084	987	1 039	975	832	693

Källa: Up-date of the Domestic Passenger Cost Model to 2005 Levels

Det gemensamma europeiska luftrummet formaliseras

Den lagstiftning som 2004 kom till stånd för att effektivisera luftrummet i Europa, följs nu upp av ytterligare projekt. Bland annat krävs att tekniken svarar upp mot de krav som nu ställs.

EU-KOMMISSIONENS engagemang i flygledningsfrågor väcktes av växande insikt om bristerna inom den europeiska flygledningstjänsten. Den ständiga trafikstillväxten i Europa ledde till förseningar utan motstycke, och föranledde flygbolag och passagerare att efterlysa effektiva åtgärder. Det rådde allmänt missnöje med den uppsplittrade och ineffektiva organisationen av flygkontrolltjänsten.

Genomförande

Det gemensamma europeiska luftrummet är ett projekt som syftar till att höja effektiviteten och flygsäkerheten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst. Förverkligandet leds av EU-kommissionens och pågår främst inom två områden. Dels i form

av en komplettering av den lagstiftning som utgavs under 2004 med genomförandebestämmelser och dels i form av ett program som är det tekniska och operativa svaret på lagstiftningens krav. Programmet har fått namnet SESAR och är ett förslag från producenterna av flygtrafiktjänster och tillverkningsindustrin.

SESAR har påbörjat sin definitionsfas som om ca två år ska leverera en generalplan för flygledningstjänsten. Planen kommer att bilda ryggraden i arbetet med ett fullbordande av programmet. Ett funktionellt och flygsäkert europeiskt nätverk för flygledningstjänst medför krav på att utrustningar länder emellan är driftskompatibla d v s att den tekniska infrastrukturen möjliggör ett smidigt och

effektivt utbyte av information av betydelse för luftfarten. Dessa tekniska utrustningar är en förutsättning för inrättande av sk Funktionella luftrumsblock som är anpassade till trafikflödena och som kan vara gränsöverskridande.

Kompletterande lagstiftning

Samtliga förslag till komplettering av lagstiftningen har behandlats av EU-kommissionens Single Sky Committee (SSC) där Sverige representerats av företrädare för Luftfartsstyrelsen och Försvarsmakten. Frågornas beredning har skett i samarbete med Näringsdepartementet och med företrädare för den svenska flygmarknaden.

Under året har lagförslag omfattande gemensamma krav (Common Requirements) på flygtrafikproducenter godkänts som trädde i kraft 23 december, 2005.

EU-kommissionen, behandlar för närvarande följande förslag till genomförandebestämmelser:

- Luftrumsutformning
- Gemensamt avgiftssystem
- Flexibel luftrumsanvändning
- Driftskompatibilitetsområdet (tre förslag)

Två av dessa förslag har väckt debatt. Den första gäller flexibel användning av luftrummet för civil och militär flygtrafik. Debatten har här handlat om hur och på vilket sätt den militära trafiken ska regleras. I dag finns ett färdigt lagförslag som ännu inte trätt i kraft.

Den andra frågan handlar om funktionella luftrumsblock som kombineras med avgiftszoner vilket gett upphov till en debatt som gjort att färdigställande av lagförslaget försenats kraftigt. •

Med ett gemensamt luftrum arbetar man inom EU för att effektivisera luftfarten och öka flygsäkerheten.



Konkurrensutsatt flygtrafiktjänst ännu inte verklighet

Än så länge är det endast Luftfartsverket (LFV) som får tillhandahålla flygkontrolltjänst på Sveriges flygplatser, men regeringens intention är att införa konkurrens även på detta område, i stil med de förändringar som redan genomförts inom t ex el- och telemarknaden. Steget från teori till praktik är dock ännu inte taget fullt ut. Luftfartsstyrelsen visar i en rapport att faktorerna är många som påverkar möjligheten för andra aktörer att etablera sig på en konkurrensutsatt marknad.

DET ÖVERGRIPANDE SYFTET med flygtrafiktjänst är att säkerställa att luftfarten kan bedrivas med säkerhet, regularitet och effektivitet. Flygtrafiktjänst utför ett uppdrag av allmänintresse och är till sin natur kopplat till utövandet av befogenheter som rör kontrollen och övervakning av luftrummet, vilka är typiska offentliga rättsliga maktbefogenheter. Marknaden för flygtrafiktjänst har genom åren dominerats av ett fåtal aktörer som haft en monopolställning på sina respektive marknader, AENA i Spanien, ENAV i Italien, NATS i Storbritannien, DFS i Tyskland och DSNA i Frankrike.

Luftfartsverket är idag ensam om att tillhandahålla flygkontrolltjänst (ATC) i Sverige dels vid kontrollcentralerna (ATCC) i Stockholm och Malmö, dels i 33 torn och terminalkontroller runt om i landet. Därutöver bedriver Luftfartsverket flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) vid flera flygplatser. Vissa kommunala flygplatser bedriver också AFIS i egen regi.

Ett gemensamt luftrum

Genom EG-förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet (Single European Sky) som trädde i kraft den 20 april 2004¹, har gemensamma föreskrifter införts för reglering av det gemensamma europeiska luft-

rummet och de flygtrafiktjänster som tillhandahålls. Syftet med initiativet till det gemensamma europeiska luftrummet är att förbättra de nuvarande flygsäkerhetsstandarderna och den totala effektiviteten för den allmänna flygtrafiken i Europa, optimera den kapacitetsnivå som tillgodoser samtliga användares behov samt minimera förseningarna. Utvecklingen inom Europa skapar förutsättningar för konsolidering av marknaden för flygtrafiktjänster vilket ställer nya krav på befintliga och nytillkommande aktörer.

Ett nybildat svenskt bolag inom flygtrafikledning och flygplatsjänst har som affärsidé att driva flygtrafikledningstjänst och flygplatsjänster i Sverige och internationellt. Det är tänkbart att även utländska aktörer på sikt kan vara intresserade att utvidga sin verksamhet till att omfatta delar av den svenska marknaden. Enligt gällande föreskrifter kan endast Luftfartsverket överlåta åt annan att ombesörja denna verksamhet.

Under 1990-talet har många av de regelreformer som genomförts inneburit att ett statligt företag, t.ex. tidigare affärsdrivande verk som varit monopolist, numera är utsatt för konkurrens. Exempel på marknader som har öppnats för konkurrens är taxi, flyg, tele, el och järnväg. Regeringen med-



delade i prop. 1999/2000:140, Konkurrenspolitik för förnyelse och mångfald att den hade för avsikt att utveckla konkurrens vad gäller flygtrafiktjänsten. Regeringen ansåg också att det var avgörande för en fungerande konkurrens inom flygtrafiktjänstområdet att flygtrafiktjänsten separerades från flygplattshållningen inom Luftfartsverket.

Luftfartsstyrelsen presenterade i juni 2005 en rapport (2005:5) om förutsättningarna för konkurrensutsättning av flygtrafiktjänster i Sverige. Rapporten konstaterar bl.a. att flera faktorer påverkar möjligheten för andra aktörer att etablera sig på en konkurrensutsatt marknad, till exempel storleken på marknaden, luftrumets organisation och tillgång till nödvändig infrastruktur. Rapporten finns tillgänglig på www.luftfartsstyrelsen.se.

Regeringen har uppdragit åt Luftfartsstyrelsen att utreda konsekvenserna av att möjliggöra för andra operatörer än LFV att utföra flygtrafiktjänster vid icke statliga flygplatser på annan grund än genom uppdrag från LFV.

Uppdraget skall genomföras i samråd med Konkurrensverket och Försvarsmakten och återrapporteras till Regeringskansliet senast den 30 april 2006. •

¹ – Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet
– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet
– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet
– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 om driftskompatibilitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst

Miljö

Under de senaste åren har flygets inverkan på miljön allt mer aktualiserats. Tidigare handlade det mest om buller medan det idag är luftfartens klimatpåverkan, inklusive utsläppen av koldioxid, som debatten handlar om.

Inom EU har detta bland annat resulterat i ett förslag om att flyget ska ingå i systemet för handel med utsläppsrätter.

Utökad grepp om luftfartens miljöpåverkan

För 2005 redovisar Luftfartsstyrelsen luftfartens miljöpåverkan från såväl statliga som icke-statliga flygplatser, avseende både buller och avgaser. Nytt för i år är även att myndigheten, utöver utsläppen till luft, har tagit fram ett system för att redovisa bulleremissioner.

RIKSDAGEN HAR BESLUTAT OM inriktningen för miljöarbetet inom transportsektorn i de olika propositionerna »Transportpolitik för en hållbar utveckling« (1997/98:56), »Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem« (2001/02:20), »Sveriges klimatstrategi« (2001/02:55) samt den senaste miljömålspropositionen »Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag« (2004/05:150). Inom kort väntas riksdagen anta en ny transportpolitisk proposition samt en ny klimatproposition.

Riksdagens övergripande miljöpolitiska ambitioner har formulerats i 16 miljökvalitetsmål. Flygverksamhet påverkar nästan alla miljökvalitetsmål, men främst Begränsad klimatpåverkan, Skyddande ozonskikt, Bara naturlig försurning, Frisk luft, Storslagen fjällmiljö samt God bebyggd miljö, direkt eller indirekt.

Buller

De miljökvalitetsmål som utgör förutsättning för Luftfartsstyrelsens arbete med bullerfrågor är Storslagen fjällmiljö och God bebyggd miljö. Miljökvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö har ett delmål som innebär att buller från luftfartyg senast år 2010 ska vara försumbart inom vissa fjällområden. Aktuella områden är regleringsområde klass A enligt terrängkörningsförelörden (1978:594) och 90 procent av nationalparksarealen. Regeringen har 12 december 2005 uppdragit åt Luftfartsstyrelsen att utveckla ett tillfälligt system för rapportering av uppgifter från samtliga flygoperatörer och myndigheter om deras flygverksamhet inom berörda fjällområden. Redovisning skall göras för tiden 31 mars 2006 och ett år framåt och lämnas till regeringen senast 31 maj 2007.

Information som ska rapporteras in är antal starter och landningar, start- och landningsplatser, färdvägar i de fall luftfartyget färdas lägre än 2 000 meter ovanför markytan då det befinner sig inom de aktuella områdena samt eventuellt ytterligare uppgifter som Luftfartsstyrelsen bedömer vara nödvändiga för att omfattningen av flygbuller i berörda fjällområden ska kunna klarläggas. Vägledande för hur rapporteringen skall utformas är enkelhet och att flygoperatörerna i möjligaste mån ska kunna använda redan existerande information.

Delmål 3 under miljökvalitetsmålet God Bebyggd miljö behandlar trafikbuller och innebär att antalet människor som utsätts för bullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder ska minska med 5 procent till 2010 jämfört med 1998. Miljökvalitetsmålet är av betydelse vid Luftfartsstyrelsens prövning av flygvägssystem.

Luftfartsstyrelsen har även genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller fått i uppdrag att senast juni 2007 ha kartlagt buller från flygtrafik vid civila flygplatser med en trafikthet på mer än 50 000 flygrörelser per år, samt ta fram ett åtgärdsprogram som ska vara fastställt i juli 2008.

Miljöprövning av flygvägar

Luftfartsstyrelsen har bl.a. i uppgift att meddela de flygtrafiktjänstföreskrifter som behövs från miljö- och bullersynpunkt för in- och utflygning vid flygplatser. Myndigheten har med stöd av 74 § luftfartsförordningen (1986:171) i BFL-ANS 2.3 föreskrivit att den som vill förändra luftrumets utformning eller förutsättningarna för dess användning ska ansöka om en sådan föränd-



Den tekniska utvecklingen, fram till 2010, väntas minska bränsleåtgången per passagerare jämfört med år 2000.

ring hos Luftfartsstyrelsen. Ansökan krävs bland annat för ATS-flygvägars (inklusive SID/STAR) etablering och utformning. Vid Luftfartsstyrelsens självständiga prövning av flygvägar skall en systematisk bulleranalys ingå.

Prövningen av flygplatser enligt miljöbalken kommer enligt Luftfartsstyrelsens uppfattning att behöva inriktas på de miljökonsekvenser som anläggningen för med sig. Villkor som kopplas till verksamheten bör rimligtvis endast avse sådan verksamhet som tillståndsinnehavaren kan påverka. Luftfartsstyrelsen har i yttranden till miljödomstolarna informerat om sin inställning. Yttranden har under 2005 lämnats för Göteborg Landvetter, Stockholm Arlanda, Stockholm Skavsta, Eskilstuna och Trollhättan-Vänersborgs flygplatser.

Metodutveckling för flygbullerberäkningar

Regeringen har givit Luftfartsstyrelsen uppdraget att i samråd med Forsvarsmakten och Naturvårdsverket fastställa gällande metod för flygbullerberäkningar. Luftfartsstyrelsen tar därmed över Luftfartsverkets uppgift.

Uppföljning av flygtrafikens bulleremissioner

Luftfartsstyrelsen har under 2005 tagit fram ett system för uppföljning av bullerdata för den tunga flygtrafik som förekommer på svenska flygplatser. Bullerdata för varje flygplansrörelse jämförs med den kravnivå som gäller enligt ICAO Annex 16 kapitel 2 (BCL M 2.2 avsnitt 5.2). Varje flygplans marginal mot bullernormen kartläggs och varje flygrörelse grupperas med utgångspunkt från ett bullergrupperingssystem¹ framtaget av ACI, Airports Council International. Genom att jämföra antalet flygrörelser i respektive grupp erhålls en samlad bild av de bulleremissioner som alstras vid de svenska flygplatserna enligt uppdraget i regleringsbrevet.

I bullerclass A ingår de minst bullerande flygplanen. Flygplan som tillhör bullerklasserna A, B och C kan efter omcertifiering uppfylla de nya strängare kapitel 4-bullerkraven som numera gäller för nyutveckling av flygplan.

Bullerclass F innehåller sådana flygplan som inte klarar bullerkraven i Annex 16 kapitel 3 på annat sätt än genom att så kallad »trade-off«, det vill säga att det förhöjda bullret i en av tre mätpunkter kompenseras av att flygplanet i de två andra är tillräckligt mycket tystare.

För 2005 har bulleremissionerna från den tunga flygtrafiken på svenska flygplatser, grupperade enligt ACI:s bullerklasser, fördelat sig enligt *figurerna 1 och 2* nedan.

Miljödata från flygplatser

Årets underlag för trafikstatistik för buller- och avgasberäkningar utgörs av data från samtliga statliga flygplatser samt de icke-statliga flygplatser som har över 150 000 årspassagerare. Sammanlagt utgör detta urval ca 98 procent av det totala antalet passagerare. De icke-statliga flygplatser som redovisas är Stockholm Skavsta, Stockholm Västerås, Göteborg City Airport samt Växjö Kronoberg. Dessa fyra icke-statliga flygplatser står för närmare 90 procent av det totala antalet passagerare vid samtliga icke-statliga flygplatser. Utsläppen för de icke-statliga flygplatserna redovisas separat i slutet av kapitlet. Tabellerna nedan samt jämförelsen i procent med 2004 års utsläpp görs endast för de statliga flygplatserna, då det för de icke-statliga flygplatserna inte finns några data från tidigare år att jämföra med.

De i denna skrift redovisade avgasutsläppen kan skilja sig från de som rapporteras internationellt från Sverige. Det beror på att de senare baseras på levererad mängd bränsle i stället för trafikstatistik.

Figur 1 visar fördelningen av tunga flygrörelser i olika bullergrupper vid samtliga undersökta svenska flygplatser, enligt ACI:s bullergruppsindelning.

Flygplatserna i *figur 2* har valts ut med anledning av att Arlanda är Sveriges största och mest trafikerade flygplats. Majoriteten av utrikes- och inrikesflyget landar på eller startar från Arlanda. Skavsta valdes i egenskap av att vara den största icke-statliga flygplatsen, och Bromma valdes ut för att visa på bulleremissionerna vid en flygplats som varit omdiskuterad i bullersammanhang.

Figur 2 visar fördelningen av tunga flygrörelser i olika bullergrupper vid Stockholm Arlanda, Stockholm Bromma samt Stockholm Skavsta, enligt ACI:s bullergruppsindelning.

Utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser

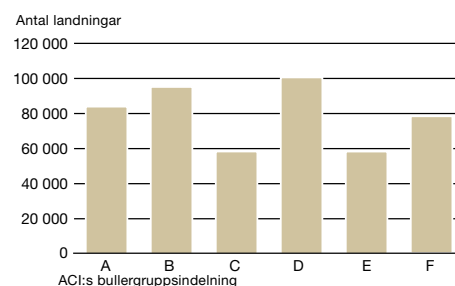
Utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser från flygtrafiken har beräknats för koldioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid och ofullständigt förbrända kolväten. Beräkningarna har gjorts för all inrikes trafik och för utrikes avgående trafik ända fram till destination. Dessutom har de utsläpp som sker i svenskt luft- rum tagits fram.

År 2002 beräknades avgasutsläppen från flygtrafik i framtiden som ett underlag till översynen av det transportpolitiska målet »En god miljö« och för att kunna beskriva måluppfyllelsen på

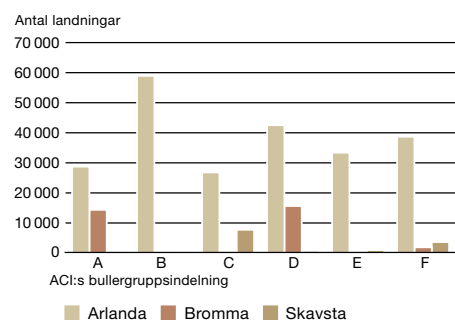
lång sikt. Beräkningen har baserats på LFVs prognoser om framtida utveckling av flygtrafiken och på den tekniska utvecklingen som Totalförsvarets Forskningsinstitut, FOI, har tagit fram. Antalet passagerare beräknades växa med i medeltal 0,8 procent per år från 2000 till 2010. Den tekniska utvecklingen fram till 2010 antogs ske genom att nytillkommande samt vissa 30 år gamla, stora och medelstora flygplan byts ut mot de med den bästa tekniken som fanns 2000. Resultatet blev att bränsleåtgången och NO_x-utsläppen per passagerare i medeltal beräknades minska med 3 procent från 2000 till 2010. Prognosen för de framtida utsläppen för år 2010 redovisas i avsnitten för respektive utsläpp.

Utsläpp till luft från flygplatsernas egna verksamheter är små jämfört med de från flygtrafiken. Utsläppen av koldioxid från markbunden verksamhet vid flygplatser² utgjorde mellan sju och åtta procent åren 2001–2003 av de från summan av flygets LTO-cykel³ och markbunden verksamhet. Jämfört med summan av utsläppen från all flygtrafik (hela flygningar inrikes och utrikes avgående ända fram till utrikes destination) och markbunden verk-

Figur 1. Fördelning av tunga flygrörelser i bullergrupper vid svenska flygplatser, 2005



Figur 2. Fördelning av tunga flygrörelser i bullergrupper vid Arlanda, Bromma samt Skavsta, 2005



¹ ACI Aircraft Noise Rating Index

² Service- och underhållstrafik på flygplatsen, uppvärmning.

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

Längre flygsträckor för utrikestrafiken innebar ökade utsläpp under 2005 medan utsläppen från inrikestrafiken minskade.

samhet blir andelen från markverksamhet drygt en procent. Utsläppen av koldioxid och kväveoxider från flygplan nära flygplatsen (LTO-cykeln) har sammanställts för de statliga flygplatserna, se tabell 1. För de icke-statliga flygplatserna har beräkningsättet och statistikunderlaget ändrats jämfört med tidigare år, därför redovisas data endast för 2005.

Flygets utsläpp av koldioxid från LTO-cykeln för de statliga flygplatserna redovisas i figur 3.

Det totala antalet landningar för samtliga svenska flygplatser minskade under 2005 med 3 procent jämfört med 2004. Samtidigt ökade antalet passagerare med 6 procent. I motsats till trafiknedgången ökade de totala utsläppen av koldioxid (CO₂) för trafiken till och från de statliga flygplatserna med 3 procent till 2,1 miljoner ton. Även totalutsläppen av kväveoxider, svaveldioxid, ofullständigt förbrända kolväten samt kolmonoxid ökade.

I beräkningarna av utsläppen används en schablonmässig beläggning i flygplanen på 65 procent. Det innebär att det faktiska antalet passagerare inte påverkar beräkningarna av totalutsläpp. De beräknade utsläppens omfattning påverkas i första hand av den totala flygsträckan, dels genom att en längre flygsträcka ger en högre bränsleförbrukning men även för att flygplanet får en högre startvikt med mer bränsle ombord vilket också ökar den sammanlagda bränsleförbrukningen.

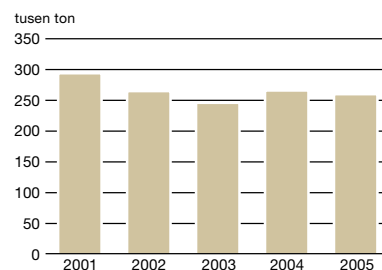
Det är utrikestrafiken som står för utsläppsökningen år 2005 vilket beror på att flygsträckan för utrikestrafiken ökade med ca 2 procent jämfört med 2004. Detta innebär större bränsleåtgång vilket ökar utsläppen. För inrikestrafiken minskade däremot antalet flygna kilometer med ca 4 procent jämfört med 2004. Detta förklarar att utsläppen från inrikestrafiken av koldioxid, svaveldioxid och kolmonoxid minskar. Utsläppen av kväveoxider och ofullständigt förbrända kolväten ökade någon procent vardera.



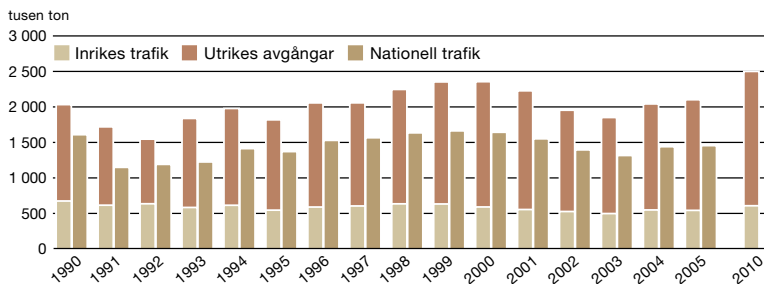
Tabell 1. Utsläpp av koldioxid (CO₂) och kväveoxider (NO_x) från flygrörelser under 915 m höjd

Utsläpp från LTO	Icke statliga	Statliga
CO ₂ 2001 (tusen ton)	—	294
CO ₂ 2002 (tusen ton)	—	265
CO ₂ 2003 (tusen ton)	—	246
CO ₂ 2004 (tusen ton)	—	266
CO ₂ 2005 (tusen ton)	19	260
NO _x 2001 (ton)	—	1 018
NO _x 2002 (ton)	—	912
NO _x 2003 (ton)	—	845
NO _x 2004 (ton)	—	927
NO _x 2005 (ton)	66	921

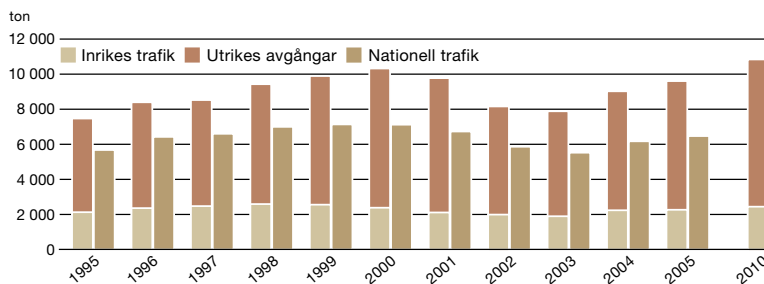
Figur 3. Koldioxidutsläpp från LTO-cykeln



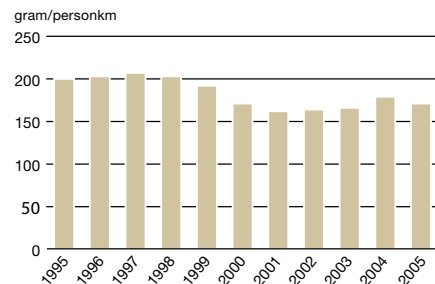
Figur 4. Utsläpp av koldioxid från civil flygtrafik



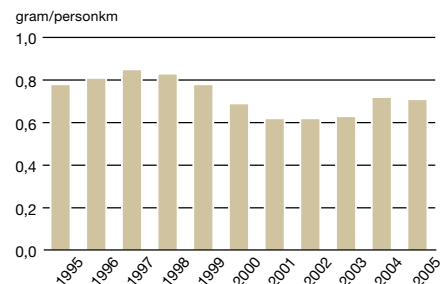
Figur 6. Utsläpp av kväveoxider från civil flygtrafik



Figur 5. Koldioxid nyckeltal, inrikes



Figur 7. Kväveoxider nyckeltal, inrikes



I figurerna 4–11 har utsläppen från de statliga flygplatserna för år 2005 beräknats för januari – oktober och uppskattats för november – december. Siffrorna för tidigare år är baserade på tolv månaders trafikstatistik⁴. Nationell trafik är all inrikes trafik samt avgående och ankommande utrikes trafik inom svenskt luftrum. Utrikes trafik är utrikes avgående trafik ända fram till destination. Med totala utsläpp menas utsläppen från flygningar inrikes och utrikes. Utsläppen för 2010 enligt prognos av FOI från 2002.

Koldioxid

De totala utsläppen av koldioxid (CO₂) ökade 2005 till 2 082 000 ton. Ökningen var 53 000 ton vilket motsvarar 3 procent jämfört med 2004. Inrikestrafikens koldioxidutsläpp minskade med 12 000 ton jämfört med 2004, se figur 4.

Beräkningarna av utsläpp per personkilometer har i år beräknats på ett annat sätt jämfört med tidigare år. I årets beräkningar används det faktiska antalet passagerare i underlaget för alla år i beräkningen vilket ger en mer rättvisande bild av utsläppen. Årets utsläpp av koldioxid per personkilometer minskar något jämfört med 2004, till

171 gram per personkilometer, se figur 5. Detta beror på att antalet passagerare har ökat samtidigt som flygtrafiken har minskat, det vill säga fler passagerare i flygplanen ger mindre utsläpp per person.

Kväveoxider

Kväveoxidutsläppen (NO_x) har ökat 2005 till 9 536 ton. Ökningen var 553 ton (6 procent) jämfört med året innan, se figur 6. Utsläppen från inrikestrafiken ökade med drygt en procent.

Utsläppen per personkilometer från inrikes trafik har räknats om på samma sätt som för koldioxid. Utsläppen minskade något till 0,71 gram NO_x/personkilometer, se figur 7.

Svaveldioxid

Utsläppen av svaveldioxid (SO₂) i avgaser från flygplan varierar på samma sätt som koldioxidutsläppen, därför att innehållet av svavel i flygbränsle och därmed bildandet av svaveldioxid vid förbränning är i stort sett konstant. År 2005 ökade svaveldioxidutsläppen med 17 ton till 659 ton vilket motsvarar en ökning med 3 procent, se figur 8. Svaveldioxidutsläppen från inrikestrafiken minskade med 2 procent.

Kolväten

Utsläppen av ofullständigt förbrända kolväten (HC) ökade 2005 med 6 ton till 647 ton, se figur 9. Detta motsvarar en ökning med knappt en procent jämfört med år 2004.

Kolmonoxid

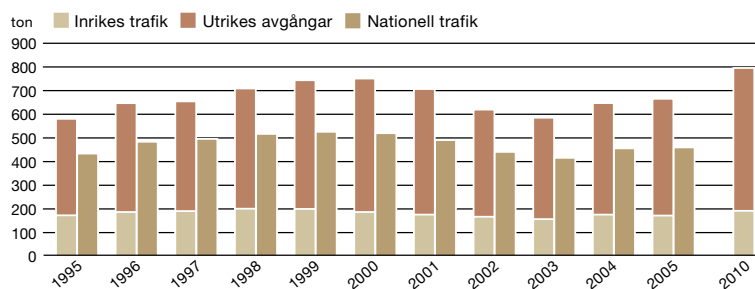
Utsläppen av kolmonoxid (CO) ökade 2005 med 59 ton till 4 548 ton, se figur 10. Detta motsvarar en ökning med drygt en procent jämfört med år 2004. I inrikestrafiken har utsläppen av kolmonoxid minskat med drygt 5 procent. Kolmonoxidutsläpp per transportarbete från inrikestrafiken 2005 motsvarar 0,58 gram/personkilometer vilket är det lägsta sedan 1995, se figur 11. Utsläppen per personkilometer har räknats om på samma sätt som för koldioxid och kväveoxider.

Utsläpp från icke-statliga flygplatser

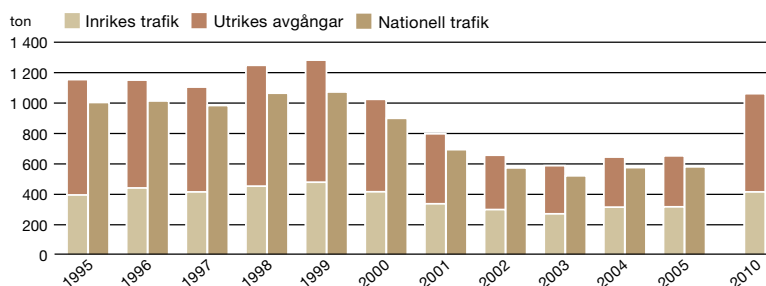
Utsläppen från de fyra redovisade icke-statliga flygplatserna för år 2005 fördelar sig enligt tabell 2. Dessa flygplatser är Stockholm Skavsta, Stockholm Västerås, Göteborg City Airport samt Växjö Kronoberg. Passagerarunderlaget för de flygplatser som ingår i

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

Figur 8. Utsläpp av svaveldioxid från civil flygtrafik



Figur 9. Utsläpp av ofullständigt förbrända kolväten från civil flygtrafik



beräkningen står för närmare 90 procent av det totala antalet passagerare vid samtliga icke-statliga flygplatser.

I tabellen redovisas även de sammanlagda utsläppen för inrikes och utrikes trafik för de statliga flygplatserna.

Luftfartsstyrelsens klimatrapporteringsystem

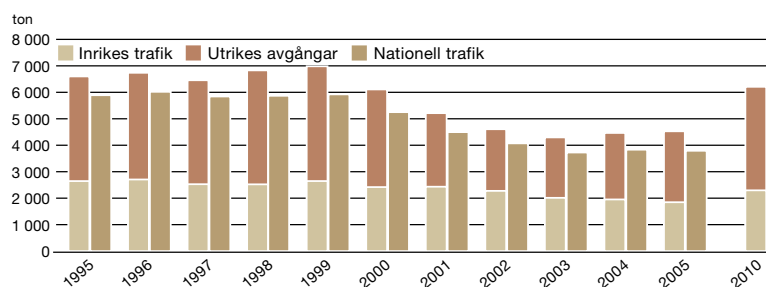
Luftfartsstyrelsen fick under 2005 i uppdrag, enligt förordning (2005:626) om klimatrapportering, att upprätt-

hålla och utveckla ett kvalitetssystem för inventering och rapportering av växthusgaser. Detta i enlighet med Sveriges internationella åtaganden på klimatområdet. Kvalitetssystemet, som togs fram under våren 2005, innebär att Luftfartsstyrelsen ska ha interna rutiner för att planera, genomföra, kontrollera och följa upp arbetet med rapportering enligt förordningen.

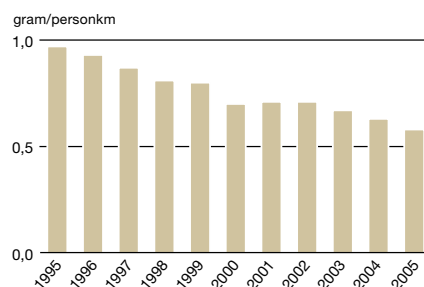
Luftfartsstyrelsen är skyldig att till Naturvårdsverket rapportera in luft-

fartens beräknade utsläpp av metan, dikväveoxid, koldioxid, kolmonoxid, kväveoxider, kolväten och svaveldioxid, samt emissionsfaktorer för samtliga ovan nämnda ämnen utom koldioxid. Vidare skall myndigheten ta fram uppgifter om bränsleförbrukning, energi-användning, fördelning på inrikes- och utrikestrafik, mängden trafik som ingår i LTO-fasen samt antalet LTO-cykler. •

Figur 10. Utsläpp av kolmonoxid från civil flygtrafik




Figur 11. Kolmonoxid nyckeltal, inrikes



Tabell 2. Utsläpp från icke-statliga och statliga flygplatser år 2005

	Icke-statliga flygplatser inrikes	Icke-statliga flygplatser utrikes	Icke-statliga flygplatser inrikes + utrikes	Statliga flygplatser inrikes + utrikes
Koldioxid (ton)	9 195	97 099	106 294	2 082 000
Kväveoxider (ton)	37	359	396	9 536
Svaveldioxid (ton)	3	31	34	659
Kolväten (ton)	11	22	33	647
Kolmonoxid (ton)	209	563	772	4 548



För att göra det lättare för barn att resa ensamma för att till exempel hälsa på mormor och morfar erbjuder de flesta flygbolag särskild assistans. Det innebär att barnet blir omhändertaget både vid avgång och ankomst. Antalet ensamåkande barn per flygning är dock begränsat och generellt gäller att barnet är mellan fem och elva år.

Begränsning av utsläpp från flyget på agendan för internationellt miljöarbete

En av huvudfrågorna inom flygets miljöområde är att begränsa flygets utsläpp till luft och särskilt flygets klimatpåverkan. Luftfartsstyrelsen finns representerad som enda nordiska medlem i ICAO: s miljökommitté (CAEP) och har genom medlemskapet möjlighet att aktivt påverka och delta i det internationella miljöarbetet. Totalt finns endast 24 länder representerade i CAEP av ICAO:s 188 medlemsländer.

LUFTFARTSSTYRELSEN HAR tillsammans med övriga europeiska stater framgångsrikt drivit frågan om att alla typer av marknadsbaserade styrmedel för att begränsa utsläpp av växthusgaser finns med i det fortsatta arbetsprogrammet för ICAO. Under perioden fram till nästa generalförsamlingsmöte 2007 leder Sverige genom Luftfartsstyrelsen en arbetsgrupp i ICAO, Emissions Trading Task Force, Arbetsgruppens uppgift är att utarbeta vägledning för stater om att ansluta luftfarten till utsläppshandel som är förenlig med klimatkonventionen och som är öppen mot andra sektorer som redan ingår i nationella handelssystem. Inom ECAC leder Luftfartsstyrelsen också en arbetsgrupp, Emissions Trading Task Group, vars uppgift är att sprida information till alla ECAC-stater om utvecklingen när det gäller utsläppshandel och att samordna synpunkter.

Avgifter på emissioner

Sverige är tillsammans med Schweiz och Storbritannien de enda länder med erfarenhet från emissionsrelaterade startavgifter. Den modell som tillämpas i Sverige bygger på ECAC:s rekommendation för hur utsläpp ska räknas fram för att användas i en avgiftsmodell. Som ett resultat av arbetet i styrgruppen för CAEP under 2005 tillsattes en arbetsgrupp, Emissions Charges Task Force, där Luftfartsstyrelsen deltar. Arbetsgruppens syfte är att ta fram vägledning för lokala emissionsavgifter för de av ICAO:s medlemsstater som önskar införa sådana avgifter. Man har även inom ECAC:s miljöarbetsgrupp tillsatt en undergrupp om Emissions Charges med syfte att sammanställa underlag från Europa som skall ingå i CAEP arbetet. Sverige, genom Luftfartsstyrelsen, leder detta arbete tillsammans med Schweiz.

Sverige deltar även genom Luft-

fartsstyrelsen i en arbetsgrupp i ICAO under CAEP, som analyserar miljö- och kostnadseffektivitet i de olika åtgärdsförslagen. Denna grupp analyserar bland annat kostnadseffektiviteten i de lokala emissionsavgiftssystem som finns idag. Sverige spelar här en viktig roll som ett av de få länder som har denna erfarenhet.

Teknik och processer för minimering av utsläpp

Luftfartsstyrelsen har främjat genomförandet av regionala seminarier som grundas på ICAO:s manual »Operational Opportunities to Minimize Fuel Use and Reduce Emissions« (Circ 303, 2004). Genom dessa seminarier informerar ICAO branschen i olika delar av världen om teknik och processer för mer bränsleeffektiva procedurer för flygledning och för genomförandet av flygningar. Vidare medverkar Luftfartsstyrelsen i en arbetsgrupp under CAEP för förbättrad teknik för minskade utsläpp. Arbetet sker i samarbete med flygplan- och motortillverkare.

Luftfartsstyrelsen deltar även i det arbete som Eurocontrol bedriver när det gäller att ta ökad miljöhänsyn vid fastställandet av procedurer för flygledning och användningen av flygvägar. •

Allt fler länder inför, eller planerar att införa, avgifter för att begränsa flygets utsläpp.



Internationella organisationer

ICAO (51) Andorra Kazakstan Kirgizistan Ryssland San Marino Tadzjikistan Turkmenistan Uzbekistan Vitryssland	ECAC (42) Azerbajdzjan Georgien		EUROCONTROL (35) Bosnien Hercegovina	
	JAA (39) Armenien* Island	EU (25) Estland Lettland Litauen	Österrike Belgien Cypern Tjeckien Danmark Finland Frankrike Tyskland Grekland Ungern Irland	Italien Luxemburg Malta Nederländerna Polen Portugal Slovakien Slovenien Spanien Sverige Storbritannien
	(Länder markerade med asterisk är JAA candidate members)		Albanien* Bulgarien Kroatien Makedonien* Moldovien* Monaco Norge	Rumänien Serbien och Montenegro* Schweiz Turkiet Ukraina*

ICAO International Civil Aviation Organisation, är FN:s självständiga fackorgan för internationellt flyg skapat genom konventionen om internationell civil luftfart 1944 (Chicagokonventionen).

CAEP Committee on Aviation Environmental Protection, är ICAOs miljökommitté. Sverige har genom sitt medlemskap en särställning när det gäller arbetet med luftfartens miljöfrågor. Medlemskapet innebär att Sverige kan vara med och påverka det internationella miljöarbetet i formella och informella sammanhang.

ECAC European Civil Aviation Conference, är en organisation med europeiska medlemsstater som också är medlemmar i ICAO. ECAC arbetar med att formulera harmoniserande rekommendationer, inom ramen för ICAOs regelverk, till medlemsländernas luftfartsmyndigheter. ECACs rekommendationer används ibland av EU när direktiv och direkt tvingande beslut förbereds.

Eurocontrol är ett samarbetsorgan för att utveckla flygledningssystemet i Europa. Arbetet styrs av medlemsstaterna. Som grund för allt arbete ligger Eurocontrolkonventionen. En viktig del av arbetet är att utveckla kapaciteten i luftrummet med bibehållen flygsäkerhetsnivå.

JAA Joint Aviation Authorities är ett samarbete mellan ett antal europeiska luftfartsmyndigheter som har till syfte att främja flygsäkerheten. Medlemskap i JAA kan sökas av alla länder som är medlemmar i ECAC. Inom JAA utformas gemensamma flygsäkerhetsbestämmelser för den civila luftfarten.

Genom att låta flyget ingå i systemet för handel med utsläppsätter räknar EU med att flygets miljöpåverkan kommer att minska.



Handel med utsläppsrätter för flyget

– en fråga om när och hur

EU:s miljöministrar kom i december 2005 överens om att inkludera flyget i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Syftet är att minska flygets klimatpåverkan. Kommissionen har tillsatt en partssammansatt flygarbetsgrupp för att se hur flyget kan anslutas till utsläppshandeln och ett lagförslag väntas mot slutet av år 2006.

EU-KOMMISSIONEN har kommit till slutsatsen att det bästa sättet att minska flygets klimatpåverkan är att inbegripa flyget i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Innan kommissionen tog ställning har den också studerat utsläppsavgifter, bränsleskatt och beskattning av flygbiljetter eller avgångar, ur både samhällsekonomisk och miljömässig synvinkel. En partssammansatt flygarbetsgrupp har tillsatts med uppdrag att analysera olika möjligheter att införliva luftfartens klimatpåverkan i utsläppshandeln. Luftfartsstyrelsen deltar i arbetsgruppen. EU:s miljöministrar har uppmanat kommissionen att lägga fram ett lagförslag om att flyget ska tas med i EU:s utsläppshandel före utgången av 2006. Målet bör vara att skapa en realistisk modell för luftfarten i handeln med utsläppsrätter i Europa. Denna kan senare utsträckas till eller kopieras i resten av världen med inriktning att det är lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som ska göras ansvariga och tilldelas utsläppsrätterna.

Flygbranschen i Sverige, och även i Europa i stort, välkomnar allmänt ställningstagandet. Även utanför Europa finns det en acceptans för handel med utsläppsrätter som ett medel att tackla utsläpp av växthusgaser medan man är ganska kallsinnig mot skatter och avgifter som styrmedel.

Det finns en rad problem som måste analyseras och lösas på kort tid. Man måste bland annat bestämma hur fördelning av utsläppsrätter ska ske, vilken nivå det ska vara på utsläppstaket och hur rapportering och uppföljning ska hanteras. Centrala frågor är införandetidpunkt och omfattning av systemet.

Införandetidpunkt och påverkan på andra sektorer

Kommissionen bedömer att det är möjligt att införliva flyget i EU:s system för utsläppshandel redan under åtagandeperioden 2008–2012. Några svårigheter vid ett snabbt införlivande är den korta tidsfristen och anpassningen till Kyotosystemet eftersom att utrikestrafikens utsläpp inte ingår i åtagandena enligt Kyotoprotokollet. Vidare kan det vara vanskligare att hantera följdverkningarna för energisektorn och den energiintensiva industrin som redan handlar med utsläppsrätter, om flyget införlivas under löpande åtagandeperiod.

Om man i stället väntar till efter 2012 kommer den generella och komplicerade diskussionen om åtaganden efter Kyoto att försvåra beslutsprocessen. Ifall ett tidigt införlivande av flyget i nuvarande handelssystem kan göras på ett smidigt sätt, kan utsläppshandeln däremot bli en positiv modell för andra delar av världen och också utgöra en pådrivare för den globala utvecklingen.

Geografisk omfattning

De två huvudalternativ som diskuteras i EU är antingen ett handelssystem som omfattar utsläpp från flygningar mellan flygplatser inom EU eller utsläpp från alla avgångar från EU, d.v.s. utsläpp från flygningar som avgår från flygplatser i EU, under hela flygningen, oavsett destination. Flygningar inom EU omfattar ca 40 procent av utsläppen jämfört med alternativet alla avgångar från EU. Enighet råder om att det från miljösynpunkt är bäst om alla flygningar från flygplatser i EU omfattas. Den kontroversiella frågan,

som ska utredas vidare, är om man från EU:s sida ensidigt bör kräva utsläppsrätter från tredjelandsbolag för utsläpp som berör främmande staters luftrum. EU riskerar både politiska och rättsliga tvister som kan blockera genomförandet. En utväg är att i ett första steg begränsa systemet till flygningar inom EU. Om införandetidpunkten ändå måste förskjutas till efter 2012 finns det större möjligheter att internationellt bereda frågan om att ta med flygningar utanför EU.

Vilka gaser och vilken typ av klimatpåverkan bör tas med?

Luftfartens klimatpåverkan kommer inte enbart från den koldioxid som bildas vid förbränning av flygbränsle. Även utsläpp av kväveoxider, partiklar och vattenånga bidrar till klimatpåverkan, bl.a. genom att utsläppen påverkar ozonförekomsten och molnbildningen i atmosfären.

Omfattningen av klimatpåverkan från annat än koldioxid varierar emellertid kraftigt med förhållandena i atmosfären. Därmed är tidpunkt och plats för varje enskilda flygnings olika faser avgörande för hur stor klimatpåverkan blir. Det är ingen tvekan om att detta är ett område där mer forskning behövs. En fråga som ändå diskuteras är om det går att också inrymma andra klimatteffekter än de från koldioxid vid införlivandet av flyget i handelssystemet. Alternativet är att sådana klimatteffekter begränsas med hjälp av andra styrmedel, exempelvis genom en utvidgning av de differentierade flygplatsavgifterna för utsläpp av kväveoxider som finns i Sverige, Schweiz och Storbritannien. •

Säkerhet

Sverige tillhör idag de länder som har den högsta flygsäkerheten i världen. För att ytterligare stärka den bilden pågår ett ständigt förbättringsarbete, både hos Luftfartsstyrelsen och på flygplatser och flygbolag.

Under de senaste åren har även arbetet med att stärka skyddet mot olagliga handlingar, riktade mot flyget, intensifierats.

Flygsäkerheten fortsätter att förbättras

År 2005 blev som helhet från säkerhetsynpunkt positivt för svensk luftfart. Inom linjefart och charter inträffade endast ett haveri och det utan personskador. Antalet haverier inom privatflyget, 13 stycken, var det lägsta på mer än 35 år. Övrig kommersiell luftfart och skolflyg uppvisar en något mer osäker utveckling, även om haverier med dödlig utgång minskat starkt.

LUFTFARTSTYRELSENS STATISTIK för haverier grundas på olyckor oavsett var i världen de inträffat och som drabbat svenskregistrerade luftfartyg som nyttjas i svensk luftfart eller luftfartyg registrerade i annat land, men som nyttjas i svensk luftfart.

Denna avgränsning följer internationella överenskommelser. Haveri definieras som:

1. Olyckor där luftfartyget (flygplanet, helikoptern o.s.v.) fått så stora materiella skador att det inte får flyga om det inte reparerats och/eller
2. Olyckor med omkomna och/eller allvarliga personskador, som kräver sjukhusvård i mer än 48 timmar, eller medfört komplicerade frakturer eller annan från medicinsk synpunkt allvarlig kroppsskada.

Riksdagens mål för säkerheten

Riksdagen har fastställt följande etappmål för flygsäkerheten inom svensk luftfart:

Flygsäkerhetsstandarderna ska vara lägst i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. För

den tunga kommersiella luftfarten bör målet vara att minst halvera haverifrekvensen under perioden 1998–2007.

Antalet haverier inom privatflyget bör halveras inom perioden.

Förbättring av säkerhetsutvecklingen inom linjefart och charter

I jämförelse med andra välutvecklade luftfartsnationer har Sverige en god flygsäkerhet inom den tunga luftfarten, d.v.s. linjefart och charter, som ligger väl i nivå med bl.a. USA och övriga EU.

Under 2005 inträffade endast ett haveri inom linjefart och charter, *se figur 1*. Det inträffade i samband med landning, då flygplanets bakkropp skadades när den slog i landningsbanan. De strukturella skadorna blev av sådan omfattning att händelsen klassades som haveri. Ingen av de ombordvarande 213 personerna skadades. Under 2004 inträffade 2 haverier, båda med endast strukturella skador i samband med landning.

Haverifrekvensens medelvärde för 10-årsperioden 1996–2005 är 0,33 per 100 000 flygtimmar baserat på den



prognos för flygtiden under 2005 som Luftfartsstyrelsen gjort. Detta värde är 6 procent lägre än föregående 10-årsperiod, d.v.s. en förbättring.

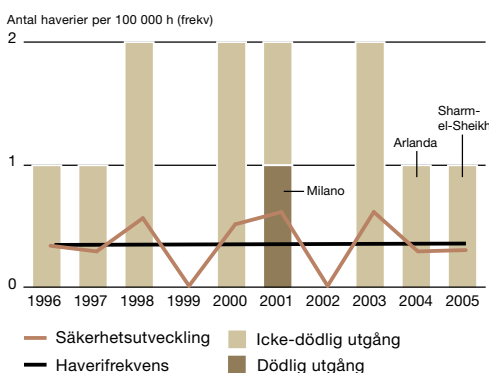
För att flygsäkerhetsmålet, en halvering av haverifrekvensen fram till och med år 2007, ska uppfyllas, får inte mer än totalt ett haveri inträffa under återstoden av perioden, d.v.s. 2006–2007.

Sju haverier inom kommersiell luftfart med lättare luftfartyg

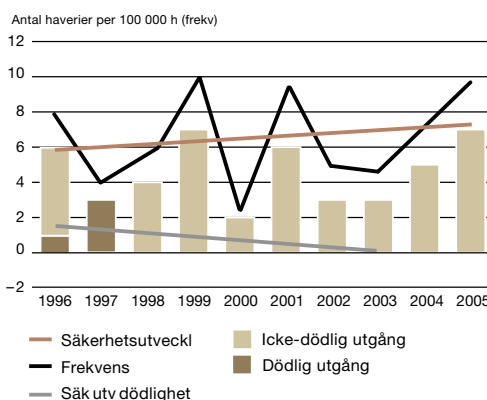
Den kommersiella luftfart som inte innefattas i linjefart och charter och inte är skolflygning definieras här som luftfart med lättare luftfartyg. Tidigare användes »Bruksflyg» som definition av denna kategori.

Verksamheten omfattar såväl personbefordran som uppdrag där luftfartyget nyttjas som redskap. Den internatio-

Figur 1. Haverier, linjefart och charter. Svensk luftfart 1995–2005 preliminär



Figur 2. Haverier, kommersiell verksamhet, lättare luftfartyg Svensk luftfart 1995–2005 preliminär



nella benämningen är »Aerial Work« . I verksamheten nyttjas såväl flygplan som helikoptrar. Från och med 2004 har också kommersiella ballonger, som främst bedriver flygning av karaktären »Sightseeing«, tagits med i kategorin. All verksamhet inom kategorin kräver tillstånd från Luftfartsstyrelsen.

Under 2005 inträffade 7 haverier, 3 med helikopter, 2 med flygplan och 2 med kommersiella ballonger, se figur 2. Inget haveri ledde till dödsfall. I ett av haverierna med ballong inträffade allvarliga personskador.

Säkerhetsutvecklingen över senaste 10-årsperioden visar inte någon positiv trend. De senaste 2 åren visar på en återgång till tidigare nivåer. Positivt är dock att inget haveri med dödlig utgång inträffat sedan 1997.

Det är osäkert om flygsäkerhetsmålet, en halvering av haverifrekvensen fram till och med 2007, kommer att uppnås.

Ingen förbättring av säkerhetsutvecklingen inom skolflyget

Skolflyget, består av verksamhet som bedrivs både i kommersiella flygskolor och flygklubbar.

Under 2005 inträffade sammanlagt 6 haverier, inget med dödlig utgång, se figur 3.

Säkerhetsutvecklingen för den totala haverifrekvensen visar inte någon förbättring. Däremot har inget haveri med dödlig utgång inträffat sedan 1996, vilket ger en gynnsam trend för de allvarliga haverierna. Haverifrekvensen för dödlig utgång, 10-årsmedelvärde, har halverats.



Sverige tillhör de länder som ligger i topp när det gäller flygsäkerheten inom den tunga luftfarten.

Lägsta antalet haverier på 35 år inom privatflyget

Privatflyg innebär i den här redovisningen verksamhet som bedrivs med luftfartyg (flygplan, helikopter etc.) som är s.k. normalklassade eller experimentklassade. I denna kategori ingår inte ultralätta luftfartyg, segelflygplan o.s.v.

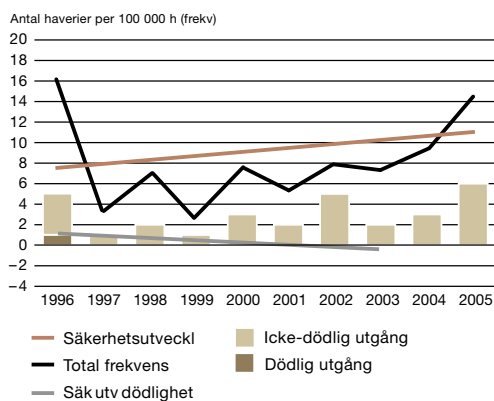
Under 2005 inträffade 13 haverier, varav ett med dödlig utgång. Två personer omkom i detta haveri. Året 2005 blev därför, vad gäller antalet haverier, det bästa året på över 35 år. År 2003 var också ett gynnsamt år för privatflyget med 17 haverier och ingen omkommen, se figur 4.

Den totala haverifrekvensen visar nu på en positiv trend, som dock är känslig för variationer i haveriantalet.

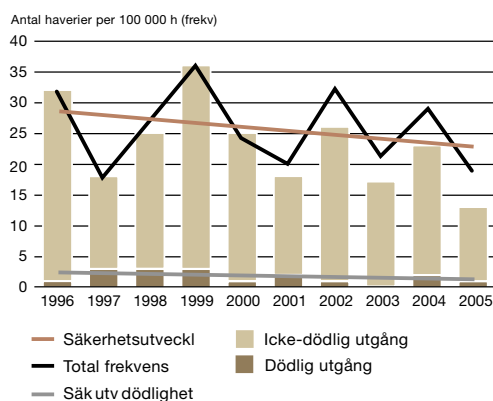
Det är fortfarande osäkert om målet fram t.o.m. 2007, en halvering av antalet haverier bör då ligga på i genomsnitt 12 per år de återstående två åren. Flygsäkerhetsprogrammet H50P, som Luftfartsstyrelsen driver tillsammans med ett antal intresseorganisationer, fortsätter och utvecklingen bör nu kunna sägas vara ett resultat av detta arbete.

Haverifrekvensen för dödlig utgång, medelvärdet för de senaste 10 åren, har minskat med hela 30 procent. •

Figur 3. Haverier, skolflyg. Svensk luftfart 1995–2005 preliminär



Figur 4. Haverier, privatflyg (ej sportbetonat) Svensk luftfart 1995–2005



Krav på id-kontroll för förbättrat luftfartsskydd

Under 2005 infördes krav på ID-kontroll av passagerare i Sverige vid utrikes avgångar, som ett led i att förstärka luftfartsskyddet, d.v.s. skyddet mot olagliga handlingar riktade mot luftfarten. En gemensam avgift för säkerhetskontroll, GAS, infördes också för att finansiera kostnaderna för säkerhetskontroll på flygplatserna.

MÅLET FÖR LUFTFARTSSKYDDET är att skydda passagerare, besättningar, markpersonal, allmänheten och egendom från olagliga handlingar som riktar sig mot den civila luftfarten. Luftfartsstyrelsen är den av regeringen utsedda myndigheten som har till uppgift att utveckla det nationella säkerhetsprogrammet och se till att det genomförs och vidmakthålls.

Föreskrifter om åtgärder inom luftfartsskyddet har funnits i Sverige sedan början av 90-talet. Efter de tragiska händelserna i USA i september 2001 utarbetades inom EU styrande förordningar för luftfartsskyddet. Detta innebär för svensk del ett nytt nationellt säkerhetsprogram utarbetades och infördes under 2003. Programmet omfattar många olika aktörer inom flygbranschen, inte bara flygplatser och flygföretag utan även t.ex. cateringföretag, speditörer och fraktterminaler. Åtgärderna som föreskrivs innebär förutom att alla passagerare och allt bagage säkerhetskontrolleras också att exempelvis personal, fordon och frakt säkerhetskontrolleras. Syftet är att allt som kommer ombord på ett luftfartyg skall omfattas av säkerhetsåtgärder.

Under 2005 har vissa mindre förändringar genomförts. Bl.a. infördes under hösten krav på id-kontroll av passagerare vid utrikes avgångar. Enligt det förslag som för närvarande är ute på remiss kommer kravet att införas även på inrikes avgångar från och med den 1 maj 2006. Förutsatt att inga händelser inträffar som dramatisk förändrar hotbilden mot den civila luftfarten, så finns för övrigt inga planer på att införa nya eller utökade krav av någon större omfattning.

Första året med gemensam avgift för säkerhetskontroll

Vid införandet av en ny lag om luftfartsskydd i november 2004 var finansieringen en viktig fråga, eftersom polisen upphörde med att utföra och betala säkerhetskontrollerna på de icke-statliga flygplatserna. Följden blev att ett system med en Gemensam Avgift för Säkerhetskontroll (GAS) infördes den 1 januari 2005. GAS täcker kostnaderna för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage på landets samtliga 38 säkerhetsgodkända flygplatser. En avgift, som är den samma oavsett vilken flygplats man reser från, tas ut av flygbolagen och baseras på antalet avresande passagerare. Ett utjämningsystem, som administreras av Luftfartsstyrelsen, ersätter flygplatserna för deras skäligena kostnader för säkerhetskontrollerna. Avgiften för 2005 var 31,40 kr per pas-

sagerare beräknat på en total kostnad för säkerhetskontrollerna på ca 440 Mkr. Avgiften för 2006 har beslutats till 30,00 kr per passagerare och den totala kostnaden för säkerhetskontrollerna har beräknats till ca 450 Mkr.

Nya, säkrare svenska pass

Ett intensivt internationellt arbete pågår med att komma till rätta med förekomsten av falska resehandlingar och för att förhindra missbruk av sådana handlingar. I oktober 2005 införde Polisen därför nya säkrare svenska pass som ska uppfylla de krav som kommer att finnas i EG-förordningen om säkerhet och biometri i pass.

Det nya passet följer standarden som ICAO rekommenderar och innehåller ett datachip som lagrar innehavarens personuppgifter och passfoto. Vid en passkontroll kan passinnehavaren fotograferas och passfotot i datachipet användas för att göra en datorstödd jämförelse mellan ansiktena och på så sätt säkerställa att passinnehavaren är samma person som den passet är utställt till.

Nya rutiner för fotografering har också införts och passets giltighetstid är nu 5 år. •

Idag säkerhetskontrolleras även incheckat bagage.



Flygplats- utveckling

Den svenska flygplatskartan är så sakta på väg att ritas om. Antalet statliga flygplatser minskar. Samtidigt ökar underskotten på de icke-statliga flygplatserna.

I en internationell jämförelse är dock Sverige väl försett när det gäller antalet flygplatser. För att snabbt kunna nå hela landet har flyget varit en förutsättning.

Minskade kostnader för upphandlad flygtrafik

Staten fortsätter att skjuta till pengar till regionalpolitiskt motiverade och samtidigt olönsamma flyglinjer. Rikstrafiken genomförde under 2005 en ny trafikupphandling på 10 av de totalt 11 linjerna med trafikplikt i Sverige. Under året minskade kostnaderna för de upphandlade linjerna med 19 miljoner kronor, från 144 miljoner kronor 2004 till 125 miljoner kronor 2005.

Tio linjer upphandlade

Regeringen beslutade den 20 december 2001 att införa allmän trafikplikt på 10 nya inrikes flyglinjer i Norrland och norra Värmland. Rikstrafiken har ansvaret för upphandlingar av trafik på de aktuella linjerna. De avtal om trafik som tidigare slutits mellan Rikstrafiken och flygbolagen löpte ut den 29 oktober 2005.

Regeringen beslutade den 21 oktober 2004 att innehållet i den allmänna trafikplikten skulle förändras. I huvudsak innebar förändringarna att minsta antal producerade sittplatser per år minskades i förhållande till tidigare år, att vissa krav på flygplanstyp togs bort och att vissa allmänt hållna krav på tillgänglighet och miljöriktighet samt information, bokning och försäljning uteslöts. Förändringarna gäller på de flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt.

Regeringen preciserade därefter den 11 november 2004 uppdraget om upphandling av flygtrafik till Rikstrafiken att avse perioden 2005–2008.

Avtalet för den återstående, *ii*:e, flyglinjen, Östersund–Umeå, löper ut 2006. Upphandlingen av trafik på denna linje påbörjades under hösten 2005.

Sträckan Stockholm Arlanda – Svegingick i den upphandling av de 10 inrikes flyglinjer som genomfördes av Rikstrafiken. Resultatet av upphandlingen ogiltigförklarades sedan European Executive Express AB valde att anmäla kommersiell trafik på sträckan. I december 2005 inställde European Executive Express AB betalningarna och upphörde med trafiken. Rikstrafiken beslutade därför att den 16 december 2005 teckna avtal med Nex Time Jet AB som ny operatör på sträckan Stockholm Arlanda – Sveg.

Minskade kostnader

Kostnaderna för den upphandlade flygtrafiken uppgick till 125 miljoner kronor under 2005. Det innebär att statens kostnader för trafikupphandlingen minskade med 19 miljoner kronor jämfört med 2004.

Upphandlingens regionala effekter

Den upphandlade flygtrafiken bidrar främst med effekter på delmålen om ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling. Flyget har en avgörande betydelse för att säkerställa det övergripande transportpolitiska målet om en tillfredsställande transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela Sverige.

Rikstrafiken följer löpande upp den upphandlade flygtrafiken genom att inhämta uppgifter från operatörerna. Uppföljningen syftar till att säkerställa att operatören fullgör sina åtaganden enligt avtal.

I genomsnitt 846 kronor per resa

Rikstrafikens kostnader per resa för den upphandlade flygtrafiken varierar kraftigt. Som mest uppgår den till 3 562 kronor per resa för linjen Pajala – Luleå. Föregående år uppgick kostnaderna för Pajala till 2 887 kronor per resa.

Den genomsnittliga kostnaden för flygupphandlingen var 846 kronor per resa 2005 jämfört med 973 kronor per resa 2004.

Statens kostnader för den upphandlade trafiken per resa framgår av nedanstående tabell. •

Tabell 1. Upphandlad trafik fr.o.m. den 30 oktober 2005

Flyglinje	Operatör
Pajala – Luleå	Nordkalottflyg AB
Stockholm Arlanda – Sveg	Nex Time Jet AB
Stockholm Arlanda – Hagfors-Torsby	Nex Time Jet AB
Stockholm Arlanda – Vilhelmina – Storuman – Hemavan	Skyways Express AB
Stockholm Arlanda – Arvidsjaur – Lycksele	Skyways Express AB
Stockholm Arlanda – Gällivare	Swedline Express AB
Östersund – Umeå	Nordic Regional

Tabell 2. Rikstrafikens kostnader per resa för upphandlad flygtrafik

Flyglinje	Kostnad per resa (kr)		
	2005	2004	2003
Östersund – Umeå	1 079	1 077	1 087
Arvidsjaur – Arlanda	647	792	510
Gällivare – Arlanda	664	847	735
Hemavan – Arlanda	1 751	2 458	2 052
Lycksele – Arlanda	544	614	418
Storuman – Arlanda	860	943	842
Vilhelmina – Arlanda	688	736	586
Sveg – Arlanda	1 754	1 506	1 699
Pajala – Luleå	3 562	2 887	4 696
Torsby/Hagfors – Arlanda	1 310	1 205	1 248
Summa	846	973	832

Statligt investeringsstöd bidrar till regional utveckling

Investeringar på landets icke-statliga flygplatser är viktiga för att uppnå de transportpolitiska målen, främst delmålen transportkvalitet, tillgänglighet och säker trafik. Under 2005 utbetalades 9,5 miljoner kronor i investeringsbidrag.

LUFTFARTSSTYRELSEN BESLUTAR OM investeringsbidrag till byggande av flygplatsanläggningar eller flygplats-terminaler som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Beslut fattas efter samråd med berörd länsstyrelse, regionalt självstyrelseorgan eller kommunalt samarbetsorgan samt Vägverket.

Investeringsbidrag kan lämnas till investeringar på icke-statliga flygplatser om investeringen tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Detta anses vara uppfyllt om linjetrafiken bedrivs dagligen, åtminstone vardagar, och om trafiken är tidtabellsbunden eller anropsstyrd. Kravet på att tillgodose ett allmänt kommunikationsbehov gäller också om trafiken

endast bedrivs under vinter- eller sommarsäsong. Effekterna av investeringarna vid flygplatserna riktas främst mot de transportpolitiska delmålen transportkvalitet, tillgänglighet och säker trafik.

I tabell 1 redovisas utbetalda investeringsbidrag under 2005 till kommunala och privata flygplatser.

Motverkar långa transportavstånd

Effekterna av investeringarna på Kramfors, Lycksele, Storuman och Torsby flygplatser riktas främst mot de transportpolitiska delmålen om transportkvalitet, tillgänglighet och säker trafik. Investeringarna har avgörande betydelse för att motverka långa transportavstånd och bidrar därmed


till en positiv regional utveckling.

Investeringar i security och flygplatsljus på Borlänge och Trollhättan flygplatser är en förutsättning för fortsatt reguljär flygtrafik och bidrar därmed till att de transportpolitiska delmålen om transportkvalitet, tillgänglighet och säker trafik kan uppnås. Genom investeringen förbättras regulariteten och därmed tillgängligheten till flygplatsen.

Den pågående investeringen på Örebro flygplats innebär en anpassning av terminalkapaciteten till en trafikbild med allt större flygplan. Investeringen är en förutsättning för fortsatt flygtrafik på Örebro flygplats och effekterna riktas främst mot de transportpolitiska delmålen om säker trafik, tillgängligt transportsystem och positiv regional utveckling. Investeringen bedöms ha avgörande betydelse för regionens möjligheter att skapa en positiv regional utveckling i Örebro län. •

Tabell 1.

Flygplats	Belopp (kr)	Investeringsobjekt
Borlänge	255 600	Terminalbyggnad, security
Kramfors	720 000	Omtoppning av rullbana
Lycksele	2 600 000	Breddning och förlängning av rullbana
Storuman	584 000	Terminalbyggnad
Torsby	3 000 000	Terminalbyggnad, rullbana
Trollhättan	545 605	Banljus
Örebro	1 852 000	Terminalbyggnad



Flyget spelar en viktig roll för den regionala utvecklingen. Att snabbt och enkelt kunna resa till de norrländska turistorterna är många gånger en avgörande fråga för turistnäringen. För att stödja denna utveckling satsade den svenska staten 125 miljoner kronor under 2005 på olönsamma flyglinjer.

Driftbidrag till flygplatser minskar något

Driftbidraget, liksom det statliga investeringsstödet, betalas ut till kommunala och privata flygplatser och spelar en viktig roll för att landet ska få en tillfredställande transportförsörjning. Under 2005 fördelades totalt 101, 8 miljoner kronor i driftbidrag mellan 22 flygplatser i Sverige, jämfört med 102,3 miljoner 2004.

I DET TRANSPORTPOLITISKA beslutet från 1998 slog riksdagen fast att luftfartens infrastruktur måste betraktas som ett sammanhållet system – en flygplats förutsätter en annan. Staten har enligt de allmänna transportpolitiska principerna ett ansvar för detta system av interregionala och internationella förbindelser. I många regioner med dålig alternativ trafikförsörjning spelar dessutom flyget en avgörande roll för de transportpolitiska målen om tillgänglighet och regional utveckling.

Fördelning av driftbidrag

Luftfartsstyrelsen beslutade den 11 februari 2005 i samverkan med Sveriges Kommuner och Landsting att överlämna förslag till regeringen om fördelning av driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Den 19 maj 2005 kom regeringens beslut att fördela driftbidragen i enlighet med Luftfartsstyrelsens förslag, nämligen 101 844 000 kronor fördelat till 22 flygplatser, se tabell 1.

Totalt 1 000 000 kronor av driftstö-

det avsattes till projekt för utveckling och effektivisering av verksamheten vid de icke-statliga flygplatserna. Dessutom avsattes 150 000 kronor av stödet till ekonomisk uppföljning av driftbidraget under 2004.

Uppföljningen av det ekonomiska resultatet vid de icke-statliga flygplatserna under 2003 visade att Torsby flygplats beviljats ett något större driftbidrag än deras faktiska resultat 2003. Detta justerades vid 2005 års fördelning genom en reduktion med 35 000 kronor av Torsbys driftbidrag.

Stockholm Skavsta flygplats och Göteborg City Airport (Säve) hade under 2004 intäkter som översteg det tak som bidragssystemet anger för att erhålla bidrag. Detta innebar att Stockholm Skavsta flygplats under 2005 inte erhöll något bidrag eftersom trafikvolymen redan 2003 översteg det intäkstak som reglerna i bidragssystemet anger. Göteborg City Airport erhöll däremot 50 procent av 2004 års bidragsbelopp, eftersom 2004 var första

året då intäkstaket passerades.

För Västerås flygplats och Göteborg City Airport reducerades stödet med 40 procent motsvarande den statliga ägarandelen.

Uppföljning av driftbidraget

Enligt Luftfartsstyrelsens regleringsbrev för budgetåret 2005 skall myndigheten i samverkan med Svenska Kommuner och Landsting genomföra en ekonomisk uppföljning av driftbidraget till icke-statliga flygplatser.

Det samlade driftunderskottet vid 23 kommunala och privata flygplatser med reguljär trafik uppgick till 249 miljoner kronor under 2004, se tabell 2. Detta innebar en minskning av underskottet med 5,2 procent sedan 2003. •

Tabell 1. Driftbidrag till icke-statliga flygplatser under åren 2004 och 2005.

Belopp (tkr) Flygplats	2004	2005
Gällivare	9 437	9 333
Hemavan	7 316	8 183
Arvidsjaur	8 178	8 011
Storuman	7 936	7 891
Vilhelmina	7 777	7 779
Lycksele	7 318	7 246
Pajala	4 133	6 596
Linköping	5 695	5 658
Kramfors	4 837	4 945
Sveg	4 039	3 965
Mora	4 203	3 952
Oskarshamn	3 559	3 506
Borlänge	3 421	3 481
Hultsfred	3 394	3 345
Växjö	3 012	3 240
Torsby	3 065	2 953
Hagfors	2 995	2 922
Örebro	3 481	2 753
Kristianstad	3 289	2 386
Trollhättan	2 923	2 306
Västerås	1 256	1 072
Göteborg city	641	321
Skavsta	425	—
Totalt	102 330	101 844

Tabell 2. De icke-statliga flygplatsernas totala driftunderskott.

År	Underskott, mkr
2002	233
2003	263
2004	249



Outnyttjad kapacitet på flygplatser under trafiktoppar uppmärksammat problem

Att kapaciteten på flygplatserna under trafiktoppar inte alltid utnyttjas fullt ut är en fråga som uppmärksammas av europeiska flygplatser. ECAC, The European Civil Aviation Conference, har studerat frågan och antog under 2005 en rapport om hur kapacitetsutnyttjandet kan effektiviseras på samordnade flygplatser. I Sverige har Stockholm Arlanda beslutat följa upp efterlevnaden av flygplatsens samordningssystem för ankomst- och avgångstider (slots).

ECAC:S RAPPORT visar olika möjligheter att komplettera existerande regelverk för fördelning av ankomst- och avgångstider med lokala regler och har tagits fram under Luftfartsstyrelsens ordförandeskap. EU-kommisionen har gett sitt stöd till arbetet.

Rapporten innehåller bland annat en sammanställning som ger exempel på hinder/problem samt redovisar förslag på åtgärder när det gäller effektivt utnyttjande av flygplatserna. Exemplet ur rapporten kan användas som vägledning för de samordnade flygplatser som under nuvarande regelverk för slotkoordinering ser behov av att effektivisera utnyttjandet av kapaciteten.

Arbetet i ECAC har också uppskattats som kunskapskälla av deltagare från nya EU-länder och stater som inte tillhör EU.

Kommitté för uppföljning på Arlanda

I Sverige är det endast Stockholm Arlanda och Stockholm Bromma som är samordnade. Arlanda Airport Coordination Committee har tagit principbeslut om bildandet av Stockholm Arlanda Slot Performance Committee vid Stockholm Arlanda som ett led i uppföljningen av ett samordningssystem för slots på flygplatsen.

Utvecklingen av lågkostnadsflyget har inneburit stora förändringar för flygbranschen. Bland annat har antalet unga resenärer ökat.

Under november 2004 ökade antalet rörelser som slots-samordnaren hade att fördela på Arlanda från 76 till 80 rörelser per timme. Det finns ändå större efterfrågan på ankomst- och avgångstider än vad som ryms inom den tillgängliga kapaciteten under högtrafikperioderna på Arlanda, i synnerhet på mornarna. Trafiktopparna inträffar vanligen mellan 6.30 och 9.30

samt mellan 17.30 och 19.00 på vardagarna. Väntelistan har dock blivit något kortare för vintertrafikperioden 2005/06 än för motsvarande period året innan på grund av att flygföretagen dragit ner antalet rörelser.

Tillgång och efterfrågan i balans på Bromma

Bromma flygplats har kapacitetsrestriktioner främst på grund av miljöskäl. Tillgång och efterfrågan har varit i balans under 2005 och det har inte behövts någon väntelista. Under lördagar och söndagar är kapacitetstaket nått för det tyngre flyget, medan det finns visst rörelseutrymme kvar under övriga dagar. Den lättare trafiken har rymts inom rådande kapacitetsrestriktioner och har alltså inte haft problem med tillträde till flygplatsen. •



Luftfartsverket går vidare med avtal om kommunal flygplatsdrift

Luftfartsverket (LFV) genomförde, på eget initiativ, under 2004 en strukturöversyn av de statliga flygplatserna. Där efterfrågade LFV bl.a. befogenhet att förhandla om en överföring av ansvaret för flygplatserna i Norrköping och Jönköping till lokal eller regional nivå. Under 2005 träffades en överenskommelse med Norrköping kommun om övertagande av den statliga flygplatsen – förutsatt ett godkännande från regeringen.

FLYGPLATSFRASTRUKTUREN i Sverige täcker i princip hela landet. Reguljär linjetrafik bedrivs för närvarande vid 42 flygplatser. Staten, genom LFV, driver 18 (jan 2006) av dessa flygplatser. Därutöver finns 24 trafikflygplatser med annan huvudman än staten (kommunala, privata) där det idag bedrivs reguljär linjetrafik.

Regeringen redovisade i proposition 1981/82:98 om vissa luftfartspolitiska frågor, sin syn på inriktningen av den svenska luftfartspolitiken. I det följande luftfartspolitiska beslutet (prop.

1981/82:98, bet. TU 1981/82:28, rskr. 1981/82:339) sades bl.a. att staten har ett huvudansvar för de från rikssynpunkt mest betydelsefulla flygplatserna. Det konstaterades vidare att ett kommu-

nalt engagemang är angeläget för att flygtrafiken skall kunna utvecklas på ett sätt som tillgodoser kraven på en tillfredsställande transportförsörjning och att om en flygplats inte längre fyller en interregional transportfunktion bör förhandlingar tas upp med berörda lokala och regionala intressenter för att undersöka deras intresse av att svara för drift- och kapitalkostnader för flygplatsen. Om intresse saknas bör flygplatsen ifråga läggas ned.

Strukturöversyn

LFV genomförde på eget initiativ en strukturöversyn av de statliga flygplatserna, som den 3 december 2004 lämnades över till regeringen för ställningstagande. LFV begär i översynen

regeringens bemyndigande om att få uppta förhandlingar om en överföring av ansvaret för flygplatserna i Norrköping och Jönköping till lokal eller regional organisation. Om förhandlingarna inte leder till föreslagna ändringar begär LFV bemyndigande om att få pröva frågan om fortsatt drift av flygplatserna är möjlig.

LFV och Norrköpings kommun har därefter träffat en överenskommelse om att kommunen skall ta över ansvaret för och driften av Norrköpings flygplats. Avtalet förutsätter regeringens godkännande.

Halmstad kommun övertar flygplatsdrift

Avtal har också träffats mellan LFV och Halmstads kommun om överlåtelse av verksamheten vid Halmstad flygplats till kommunen. Verksamheten överläts den 1 januari 2006 varvid ansvaret för driften av flygplatsen övergick till Halmstad kommun. LFV ersätter Halmstad kommun med 29,5 miljoner kronor i form av ett driftbidrag. •



En av Luftfartsstyrelsens viktigaste uppgifter är främja en säker, kostnads-
effektiv och miljösäker civil luftfart.
Ett av projektens mål är att under en
tioårsperiod, fram till 2008, halvera
antalet olyckor inom privatflyget.
Projektet drivs i nära samarbete med
organisationerna inom privatflyget.



TEXT: Luftfartsstyrelsen
GRAFISK FORM: Fidelity Stockholm
OMSLAGSFOTO: SIME – Ina Agency
FOTO INLAGA: Vince Reichart/VOL
sid 4: Linus Lindgren, sid 12: Philip Laurell/Johnér, sid 28: Nick Doldin/Taxi,
sid 42: Birgit Utech/Johnér, sid 53: Håkan Hjort/Johnér, sid 56: Jan Ekholm
TRYCK: LFV Tryck

Besök vår hemsida: www.luftfartsstyrelsen.se



LUFTFARTSSTYRELSEN ÄR CENTRAL FÖRVALTNINGSMYNDIGHET med ett samlat ansvar, sektoransvar, för den civila luftfarten. Myndigheten ska främja ett säkert, kostnadseffektivt och miljösäkert flyg. Transportkvalitén ska vara hög, liksom att flyget ska bidra till att alla regioner inom Sverige får förutsättningar till en god utveckling.

I Luftfartsstyrelsens verksamhet ingår att övervaka, följa upp, analysera och utvärdera utvecklingen inom lufttransportsystemet, samt att aktivt medverka i både nationellt och internationellt luftfartspolitiskt arbete. Luftfartsstyrelsen samlar information, gör utredningar och lämnar beslutsunderlag för att styra luftfartens utveckling i riktning mot de transportpolitiska målen.

Denna skrift är en sammanfattande rapport av utvecklingen inom den civila luftfarten under 2005 och om de frågor som belysts under året.



LUFTFARTSSTYRELSEN
Swedish Civil Aviation Authority

601 73 Norrköping. Telefon 011-415 21 00. Fax 011-415 22 50.
luftfartsstyrelsen@luftfartsstyrelsen.se www.luftfartsstyrelsen.se