

A photograph showing the lower bodies and hands of two people at an airport. The person on the left is wearing a blue sweater and light-colored trousers, holding a blue and silver suitcase. The person on the right is wearing a dark brown jacket and blue jeans, holding a brown leather suitcase. The background is a blurred airport terminal with other people and structures.

Flygets utveckling 2006

Innehåll

GD har ordet	4
Flyget och passageraren	5
Vad händer med flyget ur passagerarsynvinkel?	6
Prisutvecklingen på inrikesresor dämpades	7
Passagerarnas hälsa i fokus	9
EU:s »svarta lista« sätter fokus på flygsäkerhet	10
Ny EG-förordning om funktionshindrades rättigheter	11
Flygpassagerarna medvetna om sina rättigheter	12
Flygmarknadens utveckling	14
Ytterligare ett rekordår för flyget	15
Varierande möjligheter att resa över dagen	22
Fortsatt fler män än kvinnor som tar flyget	25
Rekordvinster för charterbolagen	26
Fortsatt ökning av antalet passagerare	28
Allt större förseningar i Europa	30
Trafikavgifterna stabiliseras	32
Fortsatt minskade driftkostnader för flygbolagen	36
Ytterligare steg mot gemensamt europeiskt luftrum och avreglering av flygtrafiktjänst	38
Miljö	40
Ökat fokus på utsläppen från flyget	41
Flygbullret ökar	44
EU ansluter flyget till handel med utsläppsrätter	46
Säkerhet	49
Förbättrad flygsäkerhet inom linjefart och privatflyg	50
Antalet omkomna inom privatflyget ökade under 2006 medan antalet haverier minskade	52
Begränsning av vätskor kräver välinformerade passagerare	53
Flygplatsutveckling	54
Svenska flygplatssystemet ses över	55
Kostnader för upphandlad flygtrafik minskade för andra året i rad	57
Utbyggd infrastruktur och investeringsstöd stärker flygtransportssystemet	58
Driftbidrag till flygplatser på samma nivå	59

GD har ordet



ALDRIG TIDIGARE har så många valt flyget som under år 2006. Antalet passagerare vid de svenska flygplatserna ökade med 4,1 procent till närmare 26 miljoner passagerare. Utrikestrafiken står för mer än hela ökningen medan inrikestrafiken fortsätter minska och allt tyder på att den trenden kommer att fortsätta.

En ökad tillväxt inom flyget har också under de senaste åren aktualiserat frågan om flygets inverkan på klimatet. I december 2006 presenterade EU ett förslag om att ansluta flyget till systemet för handel med utsläppsrätter av koldioxid. Enligt förslaget ska flyget införlivas år 2011 och omfatta flygningar inom EU för att året efter även omfatta flygningar och flygbolag från tredje land.

Miljöfrågorna är ytterligare ett exempel där det krävs internationellt samarbete. Även inom det flygtekniska området sker allt mer av regelutvecklingen med EU-rätten som grund. EASA, den europeiska flygsäkerhetsorganisationen, har till exempel fått ett ökat ansvar och dess ansvarsområden kommer att ytterligare utvidgas. På sikt kommer även flygplatsfrågor och flygtrafiktjänst att ingå i ansvarsområdet.

Ett annat område som aktualiserats under det senaste året är passagerarnas rättigheter. Sedan tidigare har det funnits regler när det till exempel gäller ersättningar vid förseningar. Under 2006 antogs en EU-förordning som omfattar funktionshindrades rättigheter och personer med nedsatt rörlighet. Den nya förordningen innebär bland annat att ansvaret för passageraren, under tiden passageraren är på flygplatsen, övergår från flygbolaget till flygplatsen. Förutom nödvändig assistans, ska speciella an-

komst- och avresepunkter inrättas på flygplatsen.

Den största förändringen för flygpassagerarna under 2006 var de nya säkerhetskraven som infördes inom EU i november, vilket begränsade mängden vätskor i handbagage. De skärpta säkerhetsreglerna riskerar att ytterligare öka förseningarna. De främsta orsakerna till förseningarna inom flyget är idag knutna till följdförseningar på grund av tidigare försenade flyg och förseningar som beror på flygkontrolltjänsten och bristande kapacitet på flygplatserna. Idag beräknas var fjärde flygavgång inom Europa vara mer än 15 minuter försenad. I Sverige är läget något bättre än i övriga Europa.

Flyget har sedan länge, och på ett målmedvetet sätt, arbetat med att förbättra säkerheten inom flyget. Den höga säkerhetsnivån är också ett resultat av detta arbete som bland annat bygger på ett nära samarbete mellan myndigheter, flygbolag och flygplatser och övriga intressenter inom branschen. 2006 var inget undantag när det gäller linjefarten och chartertrafiken i Sverige, som inte hade något haveri. Däremot drabbades övrig kommersiell luftfart av sju haverier, varav två med dödlig utgång. Sammanlagt omkom fem personer inom den kommersiella luftfarten.

När det gäller privatflyget har målet varit att halvera antalet haverier till utgången av 2007, jämfört med 1998. Under 2006 inträffade elva haverier, varav tre med dödlig utgång. Sammanlagt omkom fem personer inom privatflyget.

Nils Gunnar Billinger
Generaldirektör

Flyget och passageraren

Biljettpriserna ökade något under året. Utrikesresorna visar på stora variationer, samtidigt har antalet klagomål från flygpassagerare under det senaste året ökat inom EU. Klagomålen gäller främst bagage, förseningar och inställda flygningar.

Passagerarnas hälsa är en annan fråga som aktualiserats.

Vad händer med flyget ur passagerarsynvinkel?



Ökat antal destinationer och många produkter till olika priser ger konsumenten större valfrihet hur resan ska genomföras.



Konsumenten har dragit nytta av de senaste årens trafikutveckling med ökat utbud och lägre priser framför allt på utrikesdestinationer. Men flygets attraktionskraft som ett snabbt och tillgängligt färdmedel riskerar att minska med ökade krav på säkerhetskontroller och därmed längre väntetider på flygplatser. Resenären får också bristfällig information om vilka rättigheter de har.

FLYGET ÄR DET TRAFIKSLAG som har ökat mest inom EU under den senaste tioårsperioden. Den pågående avregleringen i kombination med den ekonomiska tillväxten har medfört ett ökat utbud och lägre priser, framför allt i utrikestrafiken, mycket tack vare lågkostnadsflygets frammarsch. Efterfrågan på flygtransporter ökar och fram till 2020 förväntas passagerartrafiken i Sverige öka med drygt 25 procent.

För konsumenten har denna utveckling medfört ett utökat antal direktflygningar mellan destinationer i Europa och svenska flygplatser. Konsumenten har idag också större valfrihet att välja när och hur en resa ska genomföras då det finns en flora av produkter till olika priser.

Samtidigt visar utvecklingen att den totala resan i sig tenderar att ta längre tid. Detta beror till viss del på kapacitetsproblem i luftrummet och på vissa flygplatser i Europa, men även på nya säkerhetsregler som har införts på senare år, där passagerare och dess bagage i allt större omfattning kontrolleras innan en flygresa genomförs. Som exempel kan nämnas begränsningen av mängden vätska som får tas med i handbagaget.

Olika initiativ har vidtagits i Europa för att stärka passagerarnas rättigheter. Sedan februari 2005 tillämpas en EG-förordning¹ om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar. Passageraren som drabbas kan bland annat få ekonomisk ersättning samt rätt till viss service i form av förtäring och logi. Passageraren har också rätt att få information om vilket flygbolag som faktiskt utför en viss flygning till exempel när ett flygbolag hyr ett luftfartyg med besättning eller när det flygbolag som sålt flygningen i sitt namn inte är det bolag som utför själva flygningen.

I en rapport² över resenärens klagomål i 27 europeiska länder inom Konsument Europas nätverk framgår att knappt vart tredje klagomål på flygbolag inom EU leder till att konsumenten får rätt. En orsak, enligt rapporten, är att flygbolag ofta är ovilliga att följa reglerna i EU-förordningen från 2005. Majoriteten av de drygt 1 500 rapporterade klagomålen rör förlorat eller förstört bagage, förseningar och inställda flygningar. Svenska resenärer har problem främst när de reser med flygbolag som saknar representation i Sverige.

¹ EG-förordning 261/2004 av den 11 februari 2004 EGT L 046

² Air Passenger Rights: Consumer Complaints 2005, The European Consumer Centres' Network

Prisutvecklingen på inrikesresor dämpades

Efter en längre tids sjunkande biljettpreiser för utrikes privatresenärer bröts trenden under 2006. Utrikespriserna varierade kraftigt under året och visade en svagt uppåtgående trend. Prisutvecklingen på inrikesresor dämpades däremot.

STATISTISKA CENTRALBYRÅN, SCB, mäter månatligen priserna på flygresor i Sverige. Priserna ställs samman till ett index som inkluderar de största flygbolagen och de vanligaste biljettyperna för ett antal sträckor såväl inrikes som utrikes. När det gäller utrikesresor, samlar SCB endast in privatresenärernas priser. När det gäller inrikesresor, följer SCB utvecklingen för både privat- och affärsresenärer. Affärsresenärpriserna är emellertid belagda med sekretess och kan därför inte publiceras, vilket gör att beskrivningen nedan uteslutande behandlar prisutvecklingen på privatresor.

Kraftigt varierande utrikespriser

Utrikesprisernas utveckling har länge uppvisat en sjunkande trend, som inleddes i samband med terroristattentaten den 11 september 2001. Terroristattentatena kom efter att den globala konjunkturen hade börjat vika. Tillsammans med en ökad oro för nya terroristattacker utgjorde detta startpunkten för en global minskning av antal flygpassagerare. Det kom att dröja två år innan antalet flygpassagerare i den svenska utrikestrafiken åter vände uppåt. Passagerarminskningarna är troligen en av orsakerna till de sjunkande priserna.

De sjunkande priserna är också resultatet av en ökad konkurrens på flygmarknaden, till vilken inte minst lågkostnadsbolagen har bidragit. Idag står lågkostnadsbolagen för mer än 20 procent av flygtransporterna inom EU, en andel som har ökat kraftigt de senaste åren.¹

År 2006 har priserna på utrikesresor varierat kraftigt och uppvisat en svagt uppåtgående trend. Eftersom många flygbolag en längre tid har förvarnat om högre priser som en konsekvens av de ökande bränslepriserna, har ett trendbrott varit väntat. Om den senaste tidens prisutveckling utgör slutet på den sjunkande trenden är

emellertid ännu för tidigt att säga. Inte minst kommer den framtida bränsleprisutvecklingen att vara avgörande för prisutvecklingen framöver. I december 2006 var priserna knappt två procent högre än i december 2005.

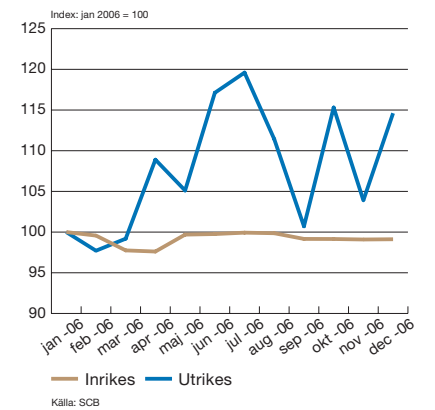
Dämpad prisutveckling på inrikesresor

Till skillnad mot utrikespriserna har priserna på inrikesresor, enligt SCB:s prisindex, ökat stadigt de senaste åren. Prisökningen har ägt rum trots en hårdnande konkurrens på flera sträckor i Sverige. De flesta svenska inrikessträckor karakteriseras emellertid fortfarande av monopol. Om prisutvecklingen skiljer sig på konkurrensutsatta sträckor och sträckor där endast en aktör är verksam är inte möjligt att utläsa av SCB:s prisindex.

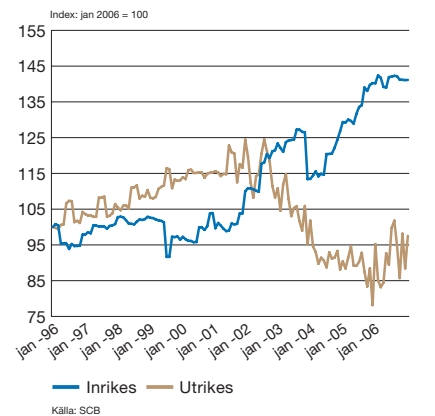
Samtidigt som konkurrensen har hårdnat på delar av inrikesmarknaden har utvecklingen av bränslepriserna påverkat de operativa kostnaderna hos flygbolagen. Bränsleprisutvecklingen är troligen en av orsakerna till att inrikespriserna har ökat i Sverige. Eftersom priserna på utrikesresor samtidigt har minskat, finns det emellertid flera orsaker bakom uppgången i inrikespriser. Monopolsituationen på flertalet svenska sträckor kan vara en sådan.

År 2006 planade prisutvecklingen ut och priserna var i stort sett oförändrade under året. Detta trots att bränslepriserna ökade kraftigt under den första delen av året. Att priserna inte ökar längre är troligen ett tecken på att den hårda konkurrensen på flera viktiga sträckor i Sverige slagit igenom på priserna. De sjunkande bränslepriserna under andra halvåret 2006 kan vara ytterligare en orsak till den dämpade prisutvecklingen. I december månad var priserna en procent högre än under motsvarande månad året innan.

Figur 1. Den reala prisutvecklingen under 2006.



Figur 2. Den reala prisutvecklingen under den senaste tioårsperioden.



I SCB:s mätningar omfattar urvalet för inrikestrafiken de till omsättningen största flygbolagen, sträckorna och de mest 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).

¹ Impact Assessment of the communication «Keep Europe Moving» COM (2006) 314.



WILMA OCH CELINA är bara sju år gamla, men systerarna har redan hunnit bli rutinerade flygresenärer. Dom har flugit till flera olika destinationer. Celina berättar:

– Vi har varit i Turkiet och Grekland.

Och så har vi flugit till Ungern flera gånger, pappa kommer därifrån.

– Och så har vi varit i Turkiet och Grekland, säger Wilma.

– Det har jag redan sagt, säger Celina.

När dom ska flyga brukar tvillingarna packa leksakerna i sina ryggsäckar. Wilma har alltid med sig sin magväska som ser ut som en elefant. Men vad tycker dom om att flyga, är det roligt eller kanske långtråkigt? Wilma svarar först:

– Det är kul, jag tycker om att det skakar när man startar.

– Jag gillar det inte. Sist vi flög blev jag magsjuk, säger Celina.

– Hon spydde tolv gånger, säger Wilma.

Det bästa med flygresorna är att man kan leka och rita, det tycker båda tjejerna. Och så gillar dom de goda efterätterna. Wilma tycker om när man flyger ibland molnen, då det är »alldeles vitt«. Celina gillar att titta ut genom flygplansfönstret.

– Husen på marken ser ut som små dockhus. Ja, nästan som pepparkakshus.

Passagerarnas hälsa i fokus

När det gäller hälsorisker i samband med flygningar har det tidigare mest handlat om hur piloter och kabinpersonal drabbas. På senare tid har intresset för flygpasagerarnas hälsa ökat.

MODERNT FLYGRESANDE är inte ett hot mot hälsan för en frisk person, men för den som lider av en sjukdom är det klokt att kontakta sin läkare i god tid före avresan. Att vänta till incheckningen kan leda till att man blir försenad eller, i värsta fall, avvisad.

Antalet flygresenärer fortsätter att öka och flygresorna blir allt längre, samtidigt som andelen äldre resenärer ökar. På senare år har passagerarhälsa etablerats som ett forskningsområde. De risker och problem en flygpasagerare kan ställas inför och som kan vara problematiska är; risk för blodpropp i ben, spridning av smittosamma sjukdomar, kabinmiljön samt vad som händer om någon blir akut sjuk under flygning.

Risk för blodpropp

Det är sedan länge känt att långvarigt stillasittande i trånga stolar ökar risken för blodproppar i benen, så kallade djup ventrombos. Däremot finns det idag inga övertygande studier som visar att risken i ett flygplan skiljer sig från andra färdmedel där man sitter still i en trång stol under lång tid. I flygplan, såväl som i tåg eller långfärdsbuss, är det viktigt att med jämna mellanrum röra benen. Det är tillräckligt att gymnastisera på benen »på plats« i stolen. Personer med störningar i blodkoaguleringen löper större risk för ventrombos.

Spridning av sjukdomar

Att fylla planen med så många passagerare som möjligt är något som samtliga flygbolag arbetar med. Många passagerare oroas i onödan för risken att smittas av en förkylning från sina medpassagerare. Eftersom luftflödet i kabinen går i riktning från taket och ner mot golvet innebär det att utbytet av luft mellan stolsraderna sker på ett relativt begränsat område i flygplanet. Av tekniska och ekonomiska skäl väljer man att recirkulera kabinluften någon eller några gånger innan den byts ut. Detta har gett upphov till en del diskussion men att döma av tillgänglig forskning fungerar de så kallade HEPA-filtren så pass bra att även viruspartiklar filtreras bort.

Kabinmiljön

Moderna trafikflygplan flyger idag på höjder upp till 11 000 meter. Lufttrycket på den höjden är så lågt att man måste höja trycket inne i flygplanet. Av tekniska skäl är trycket lägre än vid havsytan och brukar hållas på motsvarande cirka 2 000 meters höjd. Det finns alltså mindre syre i luften i ett flygplan än vad de flesta är vana vid. En frisk person har inga problem med detta, även om man kan märka att man vid fysisk ansträngning har sämre ork än vid havsytan. För personer med hjärt- och lungsjukdomar kan det dock bli en högst påtaglig skillnad. Personer som har problem att syresätta sig på marken, eller har sjukdomar i hjärtats kranskärl, bör kontakta sin läkare innan man reser. Om man misstänker att ens sjukdom kan medföra problem ska man dessutom alltid kontakta sitt flygbolag i god tid före avresan.

Akut sjuk under flygning

Även om miljön ombord på ett flygplan inte är speciellt påfrestande kan det inträffa att en passagerare blir akut sjuk under flygning. Problemet är att man dels har begränsade sjukvårdsresurser ombord och att det kan ta någon eller några timmar tills den som insjuknat kan komma tills sjukhus. Cirka 1 000 personer årligen avlider av sjukdom under flygresor och långt fler insjuknar. För att kunna erbjuda så bra vård som möjligt har flygbolagen ofta utrustat flygplan på långlinjer med defibrillatorer, en utrustning för att behandla allvarliga störningar i hjärtats rytm.

För att få bästa möjliga rådgivning i ett akut läge kan flygbolagen också koppla upp sig till företag som specialiserat sig på att sätta en medlem av besättningen, eller till exempel en läkare bland passagerarna, i kontakt med en specialist på området. I vissa fall skickas också ett EKG, eller bilder från flygplanet till specialisten, som sedan kan rekommendera vad som bör göras.



All kunskap om komplexa ting är provisorisk och utvecklas ständigt. Artikeln är en sammanfattning av kunskapsläget just nu men forskning pågår hela tiden och nya rön framkommer ständigt.

EU:s »svarta lista« sätter fokus på flygsäkerhet

År 2006 introducerades EU:s »svarta lista« över flygbolag som inte får bedriva verksamhet inom unionen. Listan publicerades i mars första gången och uppdaterades därefter två gånger under året. På listan finns främst flygbolag med tillstånd från nationella myndigheter med bristande förmåga att ta itu med allvarliga säkerhetsbrister hos landets flygbolag.

ETT EFFEKTIVT flygsäkerhetsarbete i Europa gör att flygsäkerheten är bland den högsta i världen. Samtidigt som europeiska medlemsstater arbetar tillsammans med luftfartsmyndigheter i andra länder finns det fortfarande vissa flygbolag som verkar under förhållanden som inte uppfyller FN:s luftfartsorganisations, International Civil Aviation Organisation, ICAO, överenskomna säkerhetsrekommendationer. Detta är bakgrunden till den så kallade »svarta listan« som listar de flygbolag som är förbjudna att bedriva verksamhet inom EU. Beslut om upprättandet av listan återfinns i Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005.

Redan innan förordningen om upprättandet av en svart lista togs fanns det inom unionen enskilda medlemsstater som hade egna nationella listor, till exempel Storbritannien. Den stora skillnaden är att dagens svarta lista gäller inom hela EU. Det betyder att ett flygbolag med verksamhetsförbud inom den europeiska unionen mycket väl kan bedriva verksamhet i andra delar av världen.

De flesta av flygbolagen på EU:s »svarta lista« har tillstånd utfärdat av en nationell luftfartsmyndighet som uppvisat allvarliga brister när det gäller att ta itu med anmärkta flygsäkerhetsbrister.



Den första svarta listan publicerades i Europeiska unionens officiella tidning i mars 2006. Sedan dess har listan uppdaterats två gånger och bolag har både förts till och från listan. Formellt är den svarta listan en förordning, som EU-kommissionen beslutar om efter att ha hört en kommitté bestående av experter från medlemsstaterna.

De kriterier som ligger till grund för bedömningen är i korthet följande:

- Bevis för allvariga säkerhetsbrister hos flygbolaget.
- Bristande förmåga hos ett flygbolag att ta itu med säkerhetsbristerna.
- Bristande förmåga hos nationella luftfartsmyndigheter att ta itu med säkerhetsbrister hos flygbolag som de har tillsynsansvar för.

Den absoluta merparten av de flygbolag som idag finns på listan har tillstånd utfärdat av en nationell luftfartsmyndighet som uppvisat allvarliga brister när det gäller att ta itu med anmärkta flygsäkerhetsbrister. Följaktligen finns det ett antal länder, företrädesvis afrikanska, vars samtliga flygbolag finns med på listan.

Ett flygbolag som har hamnat på listan har alltid möjligheten att vända sig till Kommissionen, en enskild medlemsstat eller dess luftfartsmyndighet för att presentera genomförda eller planerade aktiviteter med syfte att åtgärda säkerhetsbrister och effekterna av dessa. Kommissionen fattar sedan, efter att ha hört kommittén bestående av experter från medlemsstaterna, beslut om eventuella förändringar. Oavsett om det finns några initiativ till att förändra listan ska den granskas minst var tredje månad och Kommissionen ska besluta om en ny lista.

Listan nås via www.luftfartsstyrelsen.se/svartalistan.

Ny EG-förordning om funktionshindrades rättigheter

I juli 2006 publicerades en ny EG-förordning om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Luftfartsstyrelsen har av regeringen blivit utsedd till behörig myndighet och ska därmed bland annat se till att reglerna tillämpas på flygplatser och hos flygbolag.

EG-FÖRORDNINGEN rörande rättigheter för funktionshindrade flygpassagerare har som huvudsyfte att ge antidiskriminerande regler. Förordningen är den första lagstiftningen inom EU som är specifik för funktionshindrade passagerare och utgångspunkten är att funktionshindrade flygpassagerare, så långt möjligt, ska ha samma möjligheter att nyttja flyget som andra passagerare. Förordningen består i stora drag av två delar, antidiskriminering och rätten till assistans och träder ikraft vid två olika tidpunkter. De delar som handlar om förbud mot att vägra transport samt undantag, särskilda villkor och information ska tillämpas ett år efter antagandet (senast juli 2007) och övriga delar två år efter antagandet (senast juli 2008).

Skydd mot diskriminering innebär att man endast får neka en bokning eller ombordstigning för att uppfylla säkerhetsrelaterad lag eller myndighetskrav, eller om flygplanets storlek eller storleken på dörarna gör transporten omöjlig.

Den funktionshindrade passageraren har också vissa skyldigheter enligt förordningen. Man är skyldig att vid bokningen meddela sitt behov av assistans och att infinna sig i tid.

Ansvar övergår till flygplatsen

Ansvar för passageraren under tiden passageraren befinner sig på flygplatsen övergår genom förordningen från flygbolaget till flygplatsen. Flygplatsen ansvarar för att passageraren får nödvändig assistans på så sätt att han eller hon kan komma ombord på den bokade flygningen och genomföra flygresan. Förutom att man ska kunna få assistans från incheckningen ska speciella ankomst- och avresepunkter inrättas på flygplatserna. Vid dessa punkter, som till exempel kan ligga i anslutning till ett parkeringshus, buss eller tågterminal på flygplatsområdet, ska man kunna få assistans. Det ska finnas kvalitetskrav på assis-

tansservicen och personalen ska vara utbildad för att kunna bemöta personer med olika slags funktionshinder.

Även flygbolagen har krav på servicenivån. Man ska bland annat kunna transportera erkända assistanshundar i kabinen och ta emot upp till två rörelsehjälpmedel per funktionshindrad. Vidare ska man kunna förmedla väsentlig information om flygningen i tillgängliga format, ge sittplatser enligt önskemål samt assistera till och från toalett.

Passagerare som är missnöjda med servicen ska i första hand kontakta den flygplats eller det flygbolag där felet begåtts. Om det inte går att få rätt med hänvisning till förordningen tar den behöriga myndigheten i landet över klagomålet och beslutar om åtgärder.

Genomförandet av förordningen i Sverige

Luftfartsstyrelsen har av regeringen utsetts till behörig myndighet för förordningen i Sverige. Första steget för den behöriga myndigheten är att se till att reglerna tillämpas på flygplatser och hos flygbolag. Därefter förväntas informationsåtgärder, tillsyns-, övervaknings- och uppföljningsåtgärder bli centrala delar i den behöriga myndighetens ansvar.

Tidigare undersökningar har visat att flyget i Sverige har en god tillgänglighet för funktionshindrade, men det finns områden som kan förbättras och förordningen ger bra förutsättningar att göra detta.

Generellt innebär förordningen att samma kvalitetsnivå ska gälla på assistans inom EU, både på flygplatser och hos flygbolag. Informationen ska bli mer tillgänglig och det ska finnas möjlighet att klaga. Den behöriga myndigheten har också rätt att använda sanktioner om förordningens krav inte efterlevs.

Den funktionshindrade passageraren ska själv inte betala för den service han eller hon är beroende av, kostnaden ska istället fördelas på samtliga passagerare. Detta gäller i stor utsträckning redan idag i Sverige.



Den nya EU-förordningen har som utgångspunkt att funktionshindrade flygpassagerare, så långt möjligt, ska ha samma möjligheter att nyttja flyget som andra passagerare.

Flygpassagerarna medvetna om sina rättigheter



Det har nu gått två år sedan den nya EG-förordningen om rättigheter vid nekad ombordstigning infördes. Kunskapen om reglerna är god bland flygpassagerarna, men otydligheter om till exempel rättigheter till kompensation skapar frågetecken hos både passagerare och flygbolag. Just frågan om kompensation står också för huvuddelen av passagerarnas klagomål som rör förordningen.

SEDAN 2005 TILLÄMPAS EG-förordningen om rättigheter vid nekad ombordstigning på grund av överbokning, inställda flygningar och vid kraftiga förseningar¹. Förordningen skapades för att förbättra villkoren för flygpassagerare som utsätts för problem under resan. Reglerna ger i första hand flygpassagerare rätt till service i form av ombokning samt mat och logi under oplanerad väntetid. Men de ger också rätt till ekonomisk kompensation vid nekad ombordstigning och då en flygning ställs in utan att flygbolaget kan visa att den ställts in på grund av extraordinära omständigheter. I Sverige har Konsumentverket utsetts till tillsynsmyndighet för förordningen och har i uppdrag att övervaka att svenska flygbolag efterlever reglerna. Tvister mellan flygpassagerare och flygbolag rörande förordningens tillämpning prövas av Allmänna reklamationsnämnden.

Omfattande marknadsföring

Den nya regleringen av passagerarnas rättigheter har marknadsförts starkt. Bland annat har kommissionen distribuerat broschyrer med kortfattad information över hela EU och affischer med information om de nya reglerna har anslagits på Europas flygplatser. Media visade stort intresse för reglerna och mycket skrevs i tidningarna om förordningen. Luftfartsstyrelsen har publicerat utförlig information på sin webbsida. Mot bakgrund av den stora mängd frågor från flygpassagerare rörande förordningens tillämpning som Luftfartsstyrelsen tar emot är intrycket att reglerna är välkända för flygpassagerarna.

Karaktäristiskt för förordningen är att reglerna ska tillämpas då problemen uppstår. I de fall passagerarna ska erbjudas service ska den ordnas direkt på plats och eventuell kompensation ska som huvudregel utbetalas direkt. Detta ställer höga krav på flygbolagens personal som direkt måste bedöma huruvida regleringen är tillämplig och lämna rätt besked och assistans till passagerarna.

Starkare rättigheter

De nya reglerna har inneburit att passagerarna har fått starkare rättigheter i de fall något går fel vid flygresan. Rätten till ekonomisk kompensation vid vissa fall av inställda flygningar innebär att flygbolagen inte kan ställa in flygningar endast av den orsaken att för få passagerare bokat plats på en flygning utan att behöva betala ut stora belopp i kompensation till passagerarna. I de fall då kraftiga förseningar uppstår garanterar förordningens regler rätten till logi och måltider under väntetiden.

Otydlighet skapar klagomål

Förordningen har visat sig innehålla en del otydligheter – främst när det gäller rätten till kompensation vid inställda flygningar. Det är inte tydligt för passagerare och flygbolag under vilka förhållanden ekonomisk kompensation ska utgå då en flygning ställs in. Begreppet »på grund av extraordinära omständigheter« är inte definierat och har inneburit en del tolkningssvårigheter.

Den övervägande andelen ärenden hos Allmänna reklamationsnämnden som rör förordningen handlar om rätten till kom-

pensation vid inställda flygningar och det är också rätten till kompensation vid inställda flygningar som gett upphov till flest frågor till Luftfartsstyrelsen. Även det europeiska konsumentnätverket European Consumer Centres' Network, ECC-Net, har i en undersökning av klagomål från hela Europa konstaterat att frågan om kompensation vid inställda flygningar har lett till flest klagomål.

Reglerna har inneburit att passagerarnas ställning idag är starkare än tidigare. Eftersom reglerna ställer stora krav på organisation och beredskap hos flygbolagen och i vissa stycken är otydliga och svårtillämpliga är det dock naturligt att det tar viss tid innan tillämpningen fungerar fullt ut. Kommissionen kommer under 2007 publicera en uppföljningsrapport rörande efterlevnaden av förordningen.



EG-förordningen om rättigheter vid nekad ombordstigning har inneburit att passagerarna har fått starkare rättigheter i de fall något går fel vid flygresan.

Service ska ordnas direkt på plats och eventuell kompensation ska som huvudregel utbetalas direkt.

¹ Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar.

Flygmarknadens utveckling

Aldrig tidigare har så många valt flyget i Sverige som under 2006. Inrikestrafiken fortsätter dock minska. Även antalet landningar minskade, vilket betyder fler passagerare per flygning.

För charterbranschen blev det också ett rekordår. Thailand är numer det populäraste resmålet för allt fler.

Ytterligare ett rekordår för flyget

År 2006 blev ännu ett rekordår för flyget, internationellt sett, med fler passagerare än någonsin. Flygindustrin återhämtade sig ytterligare efter de svåra åren i början på 2000-talet och kabinfaktorn steg. I Sverige ökade antalet passagerare med 4,1 procent.

FÖRUTSÄTTNINGEN FÖR flygindustrin har under 2006 varit gynnsam. Sverige liksom många andra länder uppvisar en hög BNP-tillväxt som liknar 1970-talets tillväxtfas. Den goda utvecklingen omfattar de flesta av världens regioner, men Kina utmärker sig påtagligt. Den ökade tillväxten har också ett pris, i form av ett ökat resursutnyttjande och risk för en hög inflation. I Sverige har hushållens konsumtion under 2006 ökat med 3,5 procent i jämförelse med 2005. Under 2006 har utländska turisters betydelse för konsumtion ökat med 0,6 procent.

Den ekonomiska utvecklingen under 2006 har varit fördelaktig för världens flygbolag. Däremot är det internationella politiska läget fortfarande instabilt bland annat i Mellanöstern. En oförutsägbar händelseutveckling kan få nya konsekvenser för flyget med nya säkerhetskrav och en höjning av oljepriset som följd. Oljepriset har under senare delen av 2006 gått ner. I figur 1 presenteras hur oljepriset sedan 2000 rusat iväg mot 75 dollar per fat i början av 2006 för att sedan sjunka ner mot 55 dollar. Flygbolagens bränslekostnader har ökat och utgör

22 procent av flygbolagens operativa kostnader 2005 jämfört med 12 procent 2003¹.

Enligt konjunkturinstitutet kommer oljepriset att falla ytterligare under 2007 och 2008. Denna tendens kan snabbt ändras om situationen i Mellanöstern förvärras och utbudsstörning skapas på oljemarknaden.

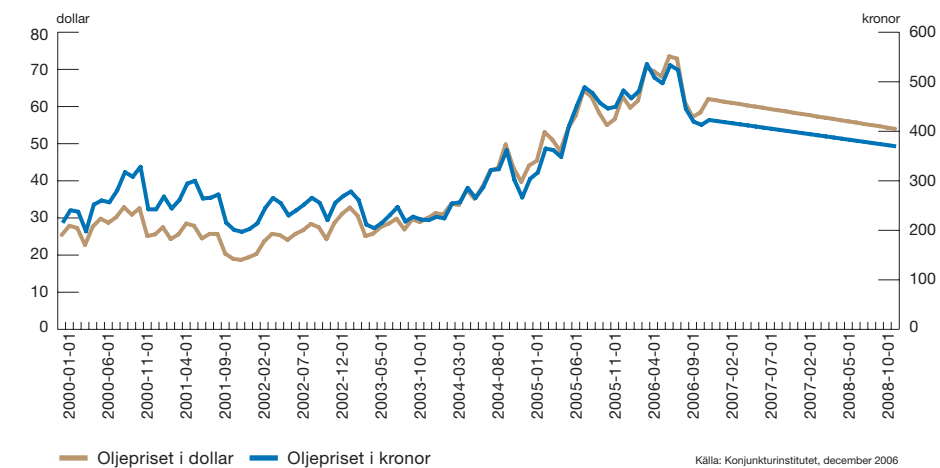
Liberaliseringen av flygmarknaden har lett till en allt hårdare konkurrens mellan flygbolagen, vilket har tvingat dem att rikta uppmärksamheten mot kostnader. Allt fler flygbolag lägger ut delar av produktionen utanför bolaget alternativt hyr in kapacitet vid behov. Nya företagsformer och nya strategier har skapats utifrån flygmarknadens behov av ökad flexibilitet.

Stabilitet och återhämtning på den globala flygmarknaden

Den samlade internationella flygindustrin präglades under 2006 av stabilitet och återhämtning. International Air Transport Association, IATA spår ett underskott för den samlade flygindustrin på 500 miljoner dollar, något som kan jämföras med 3,2



Figur 1. Utveckling av bränslepriset i dollar respektive kronor.



¹ International Air Transport Association, IATA, Annual report 2006.

miljarder svenska kronor för föregående år och med 130 miljarder svenska kronor för 2001. Men alla flygbolag uppvisar inte ett negativt resultat, lågkostnadsbolagen uppvisar däremot positiva siffror, till exempel Southwest, Ryanair och Easyjet.

Flygbolagen har under 2006 fortsatt det mödosamma arbetet med att minska sina omkostnader och effektivisera verksamheten. De amerikanska nätverksbolagen har sedan 2000 minskat sin personalstyrka med 37 procent samt löner och förmåner med 30 procent för att möta konkurrensen från lågkostnadsbolagen. Liknande utveckling kan konstateras i Europa. Trots detta har nätverksbolagen en större kostnad per ASK² än lågkostnadsbolagen. Enligt IATA har kostnadsgapet, det vill säga skillnaden mellan lågkostnadsbolagen och nätverksbolagen, i USA minskat något medan den har ökat i Europa.

I figur 2 presenteras utvecklingen av kabinfaktorn mellan nätverksbolagen och lågkostnadsbolagen. Både nätverksbolagen och lågkostnadsbolagen följer samma utveckling medan det fortfarande är stora skillnader när det gäller bolagens beläggningsgrad.

Luftfarten nådde 2006 nya rekord. Framför allt skedde ökningen av luftfarten under 2006 i regionerna Asien/Stilla Havsregionen, Mellanöstern och Afrika.

IATA beräknar att fram till 2010 kommer flyget att ha en ökad tillströmning av passagerare med 500 miljoner och 2,5 miljarder passagerare kommer att använda flyget som transportmedel 2010. I figur 3 framgår vilka världsdelar som IATA bedömer kommer att få den högsta tillväxten.

Under 2006 redovisade flygindustrin en uppgång i antalet passagerare. För flygbolagen är det också av stor vikt att enhetsintäkterna ökar, detta är ett mått på att man

får bättre betalt för varje såld flygstol. Mellanöstern och Afrika är regioner där intäkterna av flygtrafiken ökat starkt för såväl passagerare som frakt.

Lågkostnadsbolagen intar en allt större del av den totala flygmarknaden mätt i antalet passagerare. Flyglinjer med 1 till 4 timmars restid dominerar av lågkostnadsbolagen. Figur 4 illustrerar den tillväxt som karaktäriserat flygbolagen mellan 2000 och 2006. Intressant att notera är att lågkostnadsbolagen i Europa under 2006 låg på samma nivå som i USA och hade i princip samma marknadsandelar som i USA. I Asien har lågkostnadsbolagen ännu inte vunnit mark och hade under 2006 5 procent i marknadsandel. Trots en ökad tillväxt, befolkningsmässigt och ekonomiskt samt en passagerarökning har liberaliseringen av luftfarten ännu inte nått så långt som krävs för utvecklingen av lågkostnadsflyget. Antalet lågkostnadsbolag totalt har dock ökat avsevärt. I USA uppgick antalet till 10 medan det i Europa fanns fler än 50 och i Asien färre än 20 lågkostnadsbolag.

Lågkostnadsflyget dominerar trafiken inom Europa

Under 2006 stabiliserades de ekonomiska förutsättningarna för många europeiska flygbolag. De tre största nätverksbolagen, KLM/Air France, Lufthansa och British Airways uppvisar ett positivt resultat för 2006. Det är framför allt utvecklingen av den interkontinentala trafiken som har bidragit till en ökad tillväxt i kombination med en framgångsrik reduktion av de operativa kostnaderna. Inom EU har konkurrensen från lågkostnadsbolagen pressat priserna och nätverksbolagen har fått anpassa sig och justera utbudet till efterfrågan. Lågkostnadsflyget dominerar numera den intraeuropeiska flygtrafiken mätt i

antal passagerare. Lågkostnadsflyget står också för drygt 16 procent av alla IFR-flygningar i Europa.³ Enligt Association of European Airlines, AEA, som är de europeiska flygbolagens samarbetsorgan uppgick förlusterna för Europatrafiken 2005 till 537 miljoner euro för sina medlemmar. Dock uppvisar ett antal flygbolag såsom Ryanair, Easyjet, SAS, Finnair, LOT, Iberia, Air France och Austrian ett plus för just Europatrafiken. Den största ökningen står Ryanair och Easyjet för. Lågkostnadsbolagen intar en ledande position i Europa vad gäller expansion och att skapa tillgänglighet.

- *Mest lönsamma flygbolag:* KLM/Air France, British Airways, Ryanair
- *Mest förlustdrabbade flygbolag:* Alitalia
- *Största flygplats:* London/Heathrow 67,9 miljoner passagerare

Stark utveckling för asiatiska flygbolag

De asiatiska flygbolagen har haft en stark utveckling sedan början av 2000. När Europa och Nordamerika upplevde den allvarligaste krisen inom flygindustrin uppvisade de asiatiska flygbolagen en enastående passagerartillväxt och vinstmarginaler. Fågelviruset bidrog dock i början av 2003 till en viss nedgång. IATA uppskattar att Asien/Stilla Havsregionen kommer att stå för cirka 30 procent av det totala passagerarunderlaget 2010. Kina och Indien utgör en växande marknad vilket kommer att få efterverkningar inom flygindustrin. Såväl Boeing som Airbus har sina största beställningar från asiatiska flygbolag. Lågkostnadsflyget har ännu inte fått sitt genombrott i regionen. Lågkostnadsflygets andel av marknaden uppgår till 5 procent men väntas få stark genomslagskraft när liberalisering nått området fullt ut.

Under 2006 har dock en försiktig tillväxt uppvissats för regionen, något som kan förklaras med den kinesiska flygmarknaden, där de tre största flygbolagen visar upp dramatiska vinststapp.

- *Mest lönsamma flygbolag:* Singapore Airlines
- *Mest förlustdrabbade flygbolag:* Malaysia Airlines
- *Största flygplats:* Tokyo/Haneda 62 miljoner passagerare

Stark expansion i Mellanöstern och Afrika

Mellanöstern och Afrika står för en stark expansion under 2006 och har i jämförelse med andra regioner den högsta tillväxten på vissa områden, däribland fraktflyg, vilket förklaras med den ekonomiska tillväxten i Mellanöstern. I regionen finns flera av världens vinststarkaste flygbolag, Emirates och Qatar Airways med flera. Under 2005/2006 har flertalet av flygbolagen investerat i nya moderna flygplanstyper.

- *Mest lönsamma flygbolag:* Emirates 5,0 miljarder kronor.
- *Mest förlustdrabbade flygbolag:* Kuwait Airways
- *Största flygplats:* Afrika, Johannesburg 15,3 miljoner passagerare, Mellanöstern, Dubai 24,7 miljoner passagerare

Lågkostnadsbolagen starka även i Latinamerika

När de traditionella nationella flygbolagen brottas med finansiella problem, har lågkostnadsbolagen under 2006 ökat sina marknadsandelar och revolutionerat marknaden. De brasilianska lågkostnadsbolagen, GOL och TAM, ökade trafiken med 55 respektive 43 procent och är de största lågkostnadsbolagen i Latinamerika. Bland nätverksbolagen som har en stark ställning märks det chilenska flygbolaget LAN-Airlines med över 9 miljoner passagerare. Under 2006 brottades det prestigefyllda brasilianska flygbolaget Varig med ekonomiska problem.

- *Mest lönsamma flygbolag:* GOL Transportes Aereos
- *Mest förlustdrabbade flygbolag:* Varig
- *Största flygplats:* Mexico City 24,1 miljoner passagerare

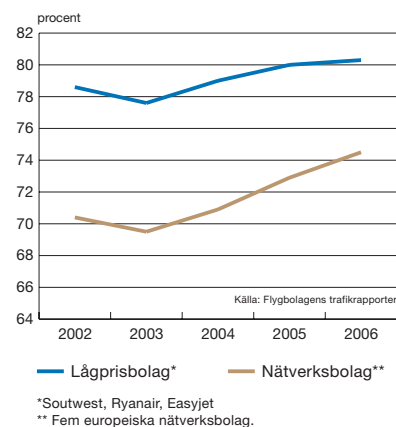
Dramatiskt 2000-tal i Nordamerika

Under 2000-talet har den amerikanska flygindustrin genomgått en omvandling utan motstycke. Terrorattentaten den 11 september 2001 samt höjningen av oljepriset har försatt de amerikanska flygbolagen i en djup finansiell kris, med drastiska personalneddragningar och förmåner, återkallande av flygplansorder, nedskärning av kapaciteten och linjeutbudet som följd. De stora nätverksbolagen har alla beviljats

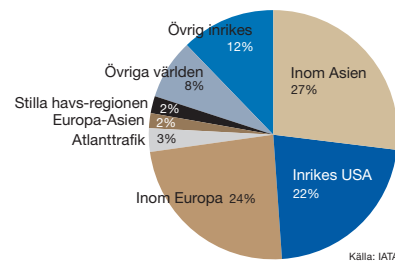


Luftfarten nådde 2006 nya rekord. Framför allt skedde ökningen av luftfarten under året i regionerna Asien/Stilla Havsregionen, Mellanöstern och Afrika. Inom EU dominerar lågkostnadsflyget mätt i antal passagerare.

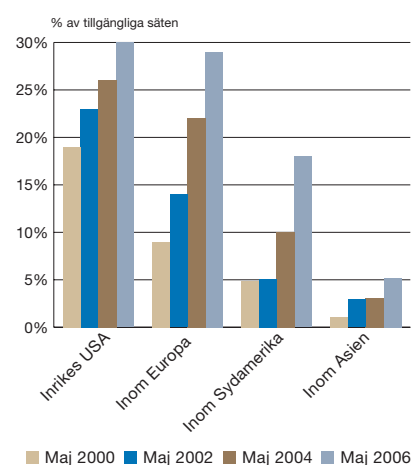
Figur 2. Jämförelse av kabinfaktorn mellan lågkostnadsbolagen och nätverksbolag.



Figur 3. Bedömd passagerartillväxt fram till 2010.



Figur 4. Tillväxt olika regioner.



Tabell 1. Global utveckling för utrikes luftfart 2005 jämfört med 2006.

Region	RPK tillväxt	ASK Tillväxt	ATK Tillväxt
Afrika	7,5 %	6,4 %	4,3 %
Asien/Stilla Havsregionen	5,6 %	2,9 %	3,0 %
Europa	6,1 %	5,7 %	4,3 %
Latin Amerika	-2,4 %	-3,1 %	-7,4 %
Mellanöstern	18,3 %	20,1 %	21,6 %
Nord Amerika	7,0 %	5,5 %	4,7 %
Totalt	6,7 %	5,5 %	4,8 %

RPK = Betald passagerarkilometer. Antalet passagerare multiplicerat med den sträcka i kilometer som flygs.
 ASK = Offererade säteskilometer. Antalet tillgängliga passagerarsäten multipliceras med den sträcka som dessa flygs.
 ATK = Offererade tonkilometer. Antalet tillgänglig kapacitet för transporter av både passagerare, frakt och post multipliceras med den sträcka i km som kapaciteten flygs.
 Tabellen visar passagerarutvecklingen från nov 2005 till nov 2006. Källa: IATA

² ASK = Offererade säteskilometer. Antalet tillgängliga passagerarsäten multipliceras med den sträcka som dessa flygs.

³ Flygning som utförs enligt instrumentflygreglerna

statligt skydd i enlighet med det så kallade kapitel 11 i konkurslagstiftningen för att undvika att flygbolagen skulle försättas i konkurs. Men det är inte enbart oljepriset och terrorhoten som försatt flygbolagen i den rådande situationen. Utmaningen och konkurrensen från lågkostnadsbolagen, med Southwest Airlines i spetsen, är påfallande och påverkar marknaden.

De amerikanska nätverksflygbolagen har sedan 2000 minskat sin personalstyrka med 37 procent, löner och förmåner med 30 procent för att möta konkurrensen från lågkostnadsbolagen och uppvisar för första gången på många år en vinst, se tabell 2. Delta Airlines och Northwest Airlines, som är under konkursskydd, redovisade förluster på 2,2 miljarder dollar respektive 285 miljoner dollar 2006.

Under 2005 och 2006 har de amerikanska flygbolagen uppvisat en stark återhämtning. Rekonstruktionen av flygbolagen, tack vare kapitel 11, har varit lyckosam. En konsolidering har inletts bland flygbolagen, stora som små. US Airways köp av American West Airlines är ett exempel på detta. Lågkostnadsbolagen fortsätter att utmana de traditionella flygbolagen. Southwest Airlines uppvisar positiva siffror även under 2000-talet, då flertalet flygbolag uppvisade negativa siffror.

- *Mest lönsamma flygbolag:* Southwest Airlines
- *Mest förlustdrabbade flygbolag:* United Airlines
- *Största flygplats:* Atlanta Flygplats 89 miljoner passagerare⁴

Fortsatt ökning av antalet passagerare i Sverige

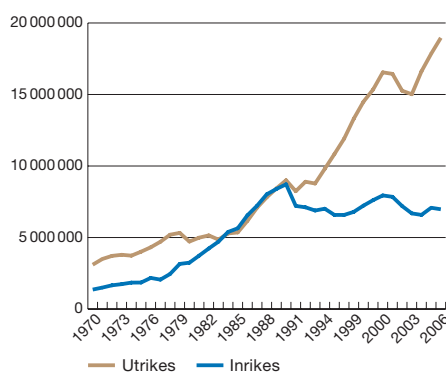
Trafikflyget i Sverige uppvisade för 2006 en ökning på 4,1 procent. Ökningen skedde främst inom utrikesflyget som för varje år sedan 2002 uppvisat nya rekord. För 2006 hade utrikestrafiken en ökning med 6,5 procent. Däremot minskade inrikestrafiken med 1,5 procent. Inrikesflyget har minskat stadigt sedan början av 1990-talet, med en viss ökning i slutet av 90-talet för att sedan falla i början av 2000-talet, se figur 5.

Nedgången av inrikesflyget kan ha sin grund i att flygets tillgänglighet på kortare sträckor minskar och att nya säkerhetskrav och rutiner minskar flygets fördelar vad gäller snabbhet och flexibilitet. Sedan Arlanda integrerades i det svenska järnvägssystemet har konkurrensen från tåget och då X2000 visat sig utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ för såväl affärs- som privatresenärer som har Arlanda som avgångsdestination för vidare transporter.

Pressad konkurrens på den svenska flygmarknaden

De fem största flygbolagen, se tabell 3, transporterade 93 procent av det totala passagerarunderlaget. Den svenska flygmarknaden präglas av en pressad konkurrens och anses nog vara den mest konkurrensutsatta flygmarknaden i Norden. Sedan FlyNordic och FlyMe utmanade SAS och Malmö Aviation har utbudet av flygstolar ökat och priserna på vissa konkurrensutsatta linjer minskat. Men fortfarande är den svenska inrikesmarknaden ekonomiskt instabil, där kampen mellan flygbolagen pressas även

Figur 5. Passagerarutvecklingen mellan 1970–2006.



Tabell 2. Lönsamheten hos ett antal amerikanska flygbolag tredje kvartalet 2006.

Flygbolag	Vinst tredje kvartalet 2006
American Airlines	\$291 miljoner
Continental Airlines	\$198 miljoner
Alaska Air Group	\$55,5 miljoner
United Airlines	\$141 miljoner

Källa: Flygbolagens rapporter

Tabell 3. De största flygbolagen på den svenska flygmarknaden.

Flygbolag	Antal destinationer	Antal passagerare		Omsättning		Antalet årsanställda	
		2005	2006	2005	2006	2005	2006
SAS Sverige	12 inrikes 33 utrikes	6 milj	6,3 milj	7,7 miljarder		2 500	
Malmö Aviation	4 inrikes 2 utrikes	1 milj	1,2 milj	1,2 miljarder	1,4 miljarder	475	446
FlyNordic	6 inrikes 6 utrikes	1,2 milj	1,1 milj	824 milj	970 milj	124	120
Skyways	16 inrikes 5 utrikes	897 000		1,2 miljarder		497	
FlyMe	3 inrikes 5 utrikes	507 000	881 900	401 milj		129	
City Airlines	2 inrikes 5 utrikes	150 000	160 000	323 milj	380 milj	75	
Golden Air	2 inrikes	188 500	365 106*	377 milj	312 milj	56	62

* Inkluderar Gotlandsflyg och Kullaflyg
Källa: Luftfartsstyrelsen

⁴ Tillika världens största flygplats till passagerarantalet.



KERSTIN TILLHÖR DEN första generationen charterresenärer. Hon minns hur man, när det begav sig i slutet av 50-talet, skyndade till flygplanet för att få sittplats långt bak i planet – det ansågs vara säkrare. Vid mellanlandningen på Bulltofta var det bara att stålsätta sig inför en ny tävling, den om det anknyttande flygplanets »säkra« platser. Hon minns de cellofaninslagna karamellerna som flygvärdinnorna delade ut. De skulle hjälpa till att balansera trycket i öronen medan man närmade sig molnen. Och så minns hon cigaretterna.

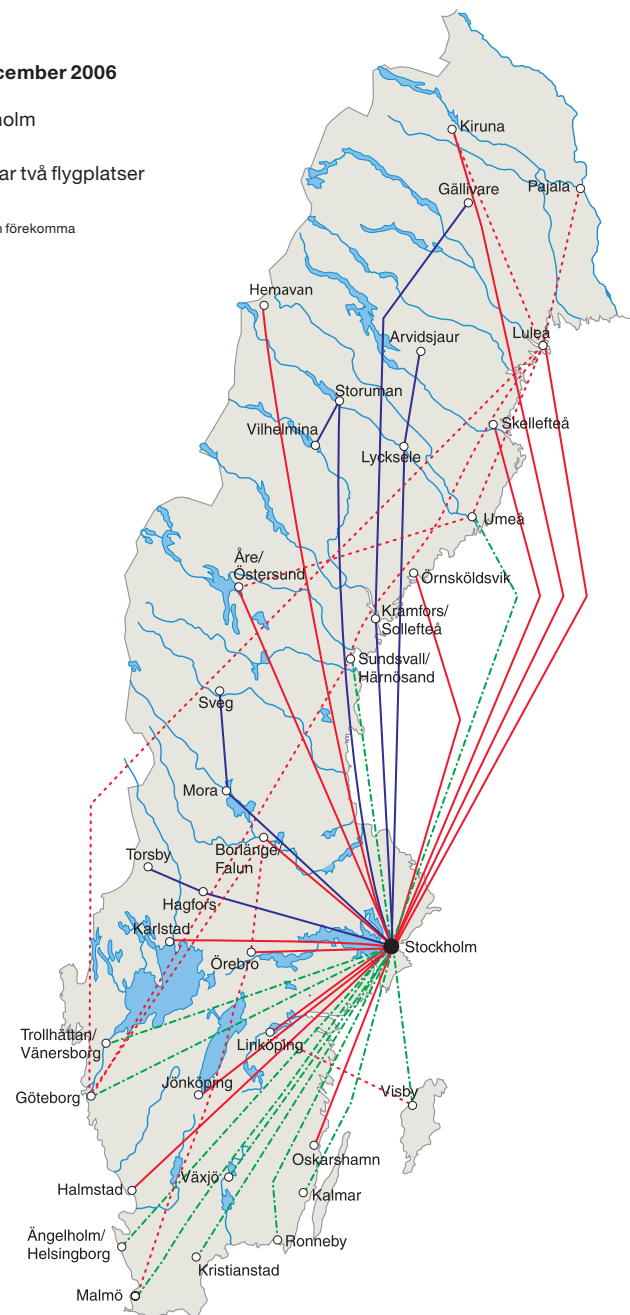
– I samma ögonblick som no smoking-skylden släcktes bar flygvärdinnorna ut brickor fyllda med cigaretter. Det var väl för att lugna passagerarna, på den här tiden var ju majoriteten rökare. För oss ickेरökare var det hemskt. Alla tände sina cigaretter som på en given signal, det blev väldigt rökigt.

Kerstins starkaste flygminne inträffade dock några år senare, det var på 70-talet. Hon flög hem från Tunisien med ett danskt flygbolag. Planet var fyllt med semesterfirande svenskar. Till de hemvändande turisternas besvikelse hade det inte blivit någon tax free-shopping innan start. Flygplatsen i muslimska Tunisien erbjöd ingen alkoholförsäljning. Men kabinpersonalen visade prov på det omtalade danska gemytet.

– Kaptenen tog plötsligt till orda i högtalarna. Han sa att man »löst problemet«. En stund senare gjorde vi en spontan mellanlandning i Billund. Klockan var tre på natten. Trots den sena timmen hade man lyckats få markpersonalen att öppna tax free-butiken. Alla kunde så köpa sina ransoner, innan vi lyfte igen och flög hem till Svedala.

Inrikes flyglinjer, december 2006

- Linje från Stockholm
 - Tvärlinje
 - Linje som betjänar två flygplatser
 - Linje till Arlanda
- Mindre felaktigheter kan förekomma



av konkurrensen från främst tåget samt i viss mån även bil.

En tydlig tendens under 2006 är att samtliga flygbolag minskat inrikeskapaciteten. Tydligast kan man se detta på linjen Stockholm–Göteborg, där FlyNordic reducerat sina avgångar med 90 procent och SAS med cirka 20 procent. FlyNordic har under 2006 inriktat sig på Norrland med nya avgångar till Östersund och Kiruna, och en ökning på Umeå. FlyMe etablerade 2006 en ny inrikeslinje till Luleå från Stockholm. Trots att inrikestrafiken minskat med ca 2 procent har kabinfaktorn ökat och yelden⁵ har ökat generellt under året.

En intressant utveckling som kan noteras är det ökade antalet flygreseorganisatörer (se faktaruta) inom inrikesflyget. Sedan Gotlandsflyget startade sin verksamhet har antalet flygreseorganisatörer med lokal förankring ökat markant, från 1 2001 till 5 st 2006. Sverigeflyg Holding AB, som äger affärssystemet, har sedan starten varit mycket framgångsrikt och hittat ett marknadssegment som är unikt i flygsammanhang. Affärsidén kan bli nyckeln för mindre destinationer, där ett aktivt lokalt näringsliv bildar flygreseorganisation för att tillgodose det lokala och regionala behovet av flygtrafik.

Destinationsförändringar

I figur 6 visas de volymmässigt största flyglinjerna under 2006. Flest var antalet passagerare mellan Stockholm–Arlanda–Köpenhamn, följt av Stockholm–Arlanda–Oslo, som hade den största ökningen med 10,9% jämfört med 2005. Linjen Stockholm–

Arlanda–Göteborg–Landvetter är största inrikeslinjen, som i jämförelse med 2005 gick ner med –7,6%. Därefter Stockholm–Arlanda–Luleå och Stockholm–Arlanda–Malmö Airport. Linjen Stockholm–Arlanda–Umeå hade den största minskningen av inrikeslinjerna i figuren med –11,3% i jämförelse med 2005.

Figur 7 visar de volymmässigt största flygplatserna i Sverige under 2006. Stockholm–Arlanda uppvisar en marginell ökning jämfört med 2005, Stockholm–Bromma står för den största reella ökningen, plus 300 000 passagerare.

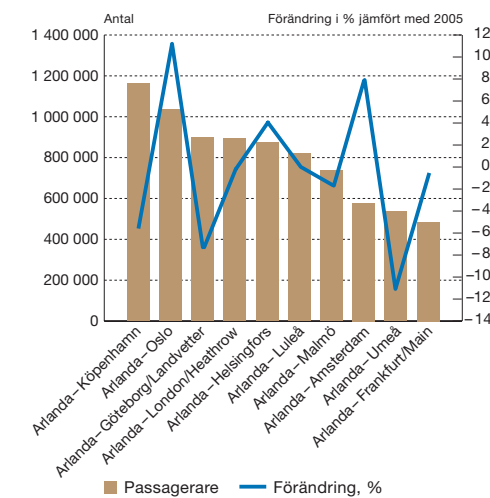
Tabell 4 visar vilka destinationer i in- och utrikes linjefart som fanns respektive inte fanns under november 2006 jämfört med motsvarande månad under 2005. Totalt har 17 linjer tillkommit medan 26 har lagts ned. Flest är förändringarna i utrikestrafiken där särskilt Göteborgsregionen haft en gynnsam utveckling med ett nettotillskott på 4 linjer. Nedläggningen av linjerna

från Kalmar respektive Växjö till Köpenhamn, har haft en stor negativ inverkan på dessa regioners tillgänglighet inom Europa. För inrikestrafiken kan särskilt nämnas att nedläggningen av sträckan Hultsfred–Arlanda har inneburit att det för närvarande inte förekommer någon linjetrafik från Hultsfreds flygplats.

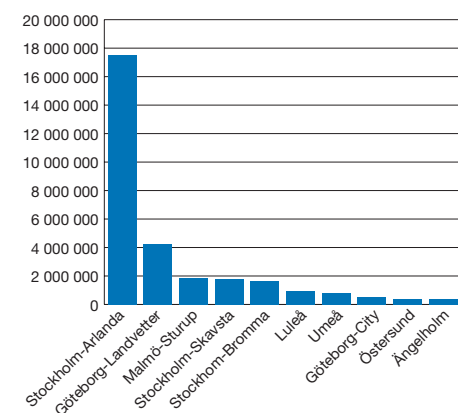
Figur 8 visar utvecklingen när det gäller stora operativa licenser, OL⁶ mellan 1993 och 2006. Under 2006 utfärdades en stor operativ licens och tre stora OL drogs in. Nedgången i trafiken, ökade kostnader och den ökade konkurrensen från framför allt lågkostnadsflyget är några faktorer som kan förklara utvecklingen.

Under 2006 fanns det 64 kommersiella flygbolag, varav 22 med en stor OL och 42 med en liten OL. Antalet flygbolag har varit konstant de senaste åren. Små justeringar förekommer bland flygbolag med ett litet OL-tillstånd.

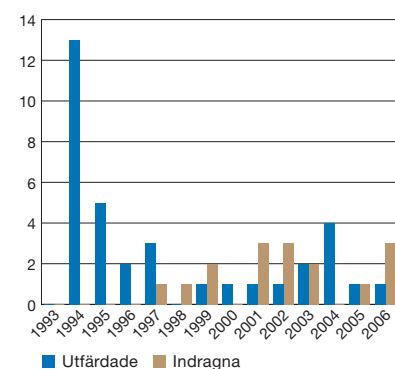
Figur 6. De tio största passagerarflödena under 2006.



Figur 7. De tio största flygplatserna i Sverige under 2006.



Figur 8. Antal utfärdade och indragna OL per år.



Tabell 4. Destinationsförändringar november 2005 jämfört med november 2006.

Inrikes nya	Inrikes nedlagda	Utrikes nya	Utrikes nedlagda
Arlanda–Örebro	Arlanda–Hultsfred	Göteborg–Rom	Göteborg–Bergen
Bromma–Oskarshamn	Bromma–Ängelholm	Göteborg–Riga	Göteborg–Milano
Bromma–Kristianstad	Bromma–Ronneby	Göteborg–London (STN)	Göteborg–Salzburg
Kiruna–Luleå	Luleå–Borlänge	Göteborg City–Budapest	Göteborg–Tallin
Sundsvall–Borlänge		Göteborg City–Dublin	Kalmar–Köpenhamn
Antal: 3	Antal: 6	Göteborg City–Madrid	Kiruna–Tromsö
		Göteborg City–Warszawa	Luleå–Tromsö
		Malmö–Dublin	Nyköping–Leeds
		Malmö–Madrid	Nyköping–Lahore
		Nyköping–Kaunas	Nyköping–London (LTN)
			Nyköping–Shannon
			Västerås–London (LTN)
			Växjö–Köpenhamn
		Antal: 17	Antal: 20

Källa: OAGMAX

Tabell 5. Svenska flygbolag med en stor OL, december 2006.

Huvudsaklig verksamhet	Flygbolag
Linjefart	Air Express in Sweden City Airline Fly Me Golden Air Malmö Aviation Nordic Airlin Holding (FlyNordic) Nordic Airways* SAS Swe Fly Skyways Swedline Express Svenska Direktflyg Transwede
Charter	TUI Fly Nordic (fd Britannia) Nova Airlines (Novair) Viking Airlines**
Frakt	Amapola Avitrans Falcon Air West Air Sweden
Ad hoc/charter	EFS IBA

* Flyger också charter
** Flyger också linjefart

Flygreseorganisatörens verksamhet består i att organisera flygtrafik genom att sluta avtal med ett flygbolag om att genomföra flygtransporter för sin egen räkning. Flygreseorganisatören planerar verksamheten i form av marknadsföring, kundrelationer, biljettförsäljning och upprättande av samarbetsavtal med flygbolag.

⁵ Genomsnittlig intäkt per passagerarkilometer

⁶ Ett stort OL-tillstånd ges till flygbolag som opererar med flygplan som överskrider 10 ton eller som har fler än 20 säten. Flygbolag, vars flygplan understiger dessa värden, erhåller ett litet OL-tillstånd.

Varierande möjligheter att resa över dagen



Möjligheten att med flyget kunna ta sig till och från möten under dagen, såväl utrikes som inrikes, förbättrades totalt sett något under 2006. Men möjligheten varierar mellan olika regioner och flygplatser.

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

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

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

Det är ännu inte preciserat vad som avses

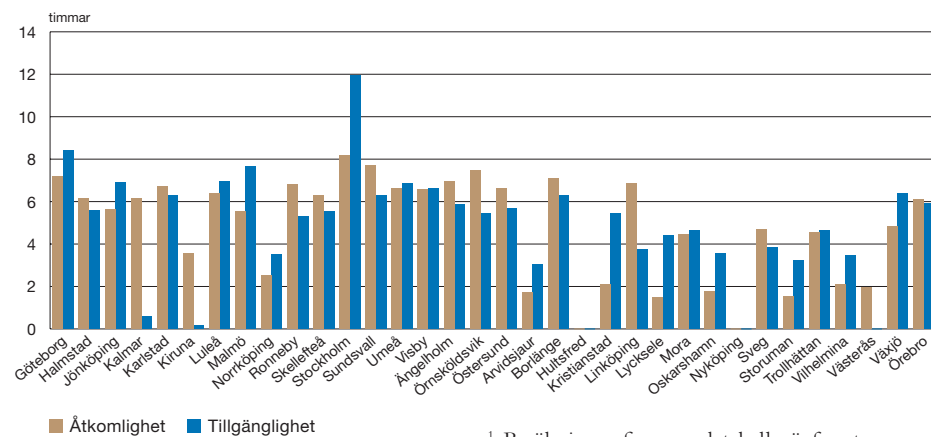
med en god eller tillfredsställande tillgänglighet. Men genom att redovisa förändringar mellan åren, får man åtminstone en uppfattning om huruvida tillgängligheten har förbättrats eller försämrats.

Tillgänglighet och åtkomlighet – inrikes

Möjligheten att över dagen ta sig till och från de olika flygplatserna varierar. Flygplatser med många direktlinjer och täta avgångar har naturligtvis en bättre möjlighet att nå eller nås från övriga flygplatser. I figur 1 visas de genomsnittliga vistelsetiderna under 2006 för de undersökta flygplatserna.

Stockholm hade både den bästa åtkomligheten och den bästa tillgängligheten. Detta är naturligt eftersom man har direktförbindelser med de flesta andra flygplatser i landet. 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 avståndet har betydelse. Sämst åtkomlighet utöver Nyköping, som saknar inrikestrafik, och Hultsfred där linjetrafiken upphört under året, hade Arvidsjaur, Lycksele och Storuman. Låg tillgänglighet hade Kiruna och Kalmar, där Kalmar fått en kraftfull

Figur 1. Tillgänglighet och åtkomlighet inrikes. Genomsnittliga vistelsetider 2006.



¹ Beräkningar, figurer och tabeller är framtagna med hjälp av tidtabellsdatabasen OAGMAX
² Gällivare, Hagfors, Kramfors, Pajala och Torsby flygplats är inte med i jämförelsen, eftersom fullständig tidtabellsinformation inte fanns tillgänglig vid undersökningstillfället.

Tabell 1. Inrikes tillgänglighet och åtkomlighet.

	Åtkomlighet Genomsnittlig vistelsetid 2006, tim	Förändring minuter	Antal dest 2006	Förändring i antal destinationer	Tillgänglighet Genomsnittlig vistelsetid 2006, tim	Förändring minuter	Antal destinationer 2006	Förändring i antal destinationer
Göteborg	7,18	-45	28	-2	8,40	-11	31	-1
Halmstad	6,15	69	28	4	5,58	-16	21	-3
Jönköping	5,64	-100	26	-4	6,88	15	31	-1
Kalmar	6,15	11	27	0	0,61	-211	2	-21
Karlstad	6,70	22	28	-1	6,27	-4	25	-1
Kiruna	3,58	25	15	0	0,18	11	1	1
Luleå	6,39	15	27	2	6,94	9	29	-1
Malmö	5,52	-113	25	-5	7,64	25	30	2
Norrköping	2,52	36	13	1	3,52	71	19	9
Ronneby	6,79	18	28	1	5,30	-11	21	-8
Skellefteå	6,27	51	26	2	5,52	55	23	4
Stockholm	8,18	-18	29	-1	11,94	-18	31	-1
Sundsvall	7,70	-24	28	0	6,30	13	23	0
Umeå	6,61	-22	27	-1	6,85	18	26	3
Visby	6,58	16	28	3	6,64	-15	31	2
Ångelholm	6,94	4	28	0	5,88	33	29	0
Örnsköldsvik	7,45	227	28	10	5,45	140	23	10
Östersund	6,64	44	27	2	5,70	-78	23	-8
Arvidsjaur	1,73	-16	9	-2	3,03	-9	20	-1
Borlänge	7,09	11	28	0	6,30	-7	31	-1
Hultsfred	0,00	-133	0	-12	0,00	-178	0	-14
Kristianstad	2,12	-169	11	-14	5,45	20	24	2
Linköping	6,85	-16	29	0	3,76	-85	21	-6
Lycksele	1,48	-15	9	-2	4,42	-15	20	-1
Mora	4,45	60	23	4	4,64	0	21	0
Oskarshamn	1,76	-16	11	-1	3,55	0	16	2
Nyköping	0,00	0	0	0	0,00	0	0	0
Sveg	4,70	62	23	4	3,82	0	21	0
Storuman	1,52	7	8	-1	3,21	-51	24	3
Trollhättan	4,55	-142	22	-6	4,64	9	20	2
Vilhelmina	2,09	16	11	1	3,48	27	23	3
Västerås	1,97	-2	11	-1	0,00	0	0	0
Växjö	4,82	-100	25	-4	6,39	4	24	-2
Örebro	6,09	209	28	15	5,91	233	29	18

försämring jämfört med 2005. Kiruna kunde endast nås från Sundsvall medan Kalmar, utöver Stockholm, även kunde nås från Linköping för en endagsförrättning. Medianvärdet av samtliga flygplatsregionernas vistelsetider vad gäller åtkomlighet har ökat från 5,67 timmar till 5,86 timmar mellan 2005 och 2006, en ökning med nästan 4 procent. Medianvärdet för tillgängligheten ökade från 4,89 timmar till 5,45 timmar, en ökning med 12 procent.

Tabell 1 visar förändringarna av tillgängligheten och åtkomligheten för inrikestrafiken för respektive flygplats mellan 2005 och 2006 tillsammans med förändringar i antalet destinationer som kan nås från flygplatsen eller som flygplatsen nås av. Även de genomsnittliga vistelsetiderna visas.

15 av de 34 undersökta flygplatsregionerna har fått en försämrad åtkomlighet, medan 19 har fått förbättrad åtkomlighet. Särskilt stor har förbättringen varit för Örnsköldsvik och Örebro, där den genomsnittliga vistelsetiden ökat med närmare 3 timmar och 50 minuter respektive 3 timmar och 30 minuter. Kristianstad har haft den största negativa förändringen. Där minskade den

genomsnittliga vistelsetiden med 2 timmar och 50 minuter.

När det gäller tillgängligheten så har denna förbättrats för 15 av regionerna, på 5 stycken har den varit oförändrad. 14 regioner har således fått en försämrad tillgänglighet. De största positiva förändringarna har skett för Örebro och Örnsköldsvik. Kalmar och Hultsfred har haft en osedvanligt stor negativ utveckling, för Hultsfreds del på grund av att linjetrafiken upphört.

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 likaledes måttet på flygplatsregionens tillgänglighet och åtkomlighet, se figur 2.

Generellt gäller att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten. Den bästa tillgängligheten och åtkomligheten under 2006 hade Stockholm följt av Göteborg. Gemensamt för dessa är att de har ett relativt stort utbud av direktavgångar till europeiska



städer. Därefter följer flygplatser med goda förbindelser med Köpenhamn, vars flygplats Kastrup utgör den dominerande skandinaviska transferflygplatsen. Flygplatser som är svåra att nå eller varifrån det är svårt att nå ut i Europa är utöver Oskarshamn, flygplatser i Norrlands inland. Medianvärdet av flygplatsregionernas vistelsetider för åtkomlighet uppgick till 4,18 timmar, vilket är en förbättring med 13 procent jäm-

fört med 2005. Medianvärdet för tillgängligheten minskade med 31 procent, och uppgick under 2006 till 1,52 timmar.

I tabell 2 visas de genomsnittliga vistelsetiderna under 2006 tillsammans med förändringen jämfört med 2005. Också antalet möjliga destinationer som kan nå samt jämförelse med föregående år visas.

På 14 av flygplatserna har det skett en förbättring av åtkomligheten under 2006. Den bästa utvecklingen har Örnsköldsvik och Norrköping haft med en förbättring av vistelsetiden med 4 timmar och 18 minuter respektive 3 timmar och 22 minuter. Bland flygplatser som haft en stor försämring kan nämnas Växjö, Trollhättan, Kalmar och Karlstad.

Också för tillgängligheten har denna förbättrats för 14 flygplatser. Bäst har utvecklingen varit för Umeå där den genomsnittliga vistelsetiden ökat med cirka en och en halv timme.

Sämst har utvecklingen varit för Växjö och Kalmar. Båda dessa har förlorat sin direktrafik till Köpenhamn.

Fortsatt fler män än kvinnor som tar flyget

Andelen kvinnor som flyger ökade något under 2006, men det är fortfarande flest män som använder flyget som transportmedel. Kvinnor flyger mer privat än i tjänsten, medan det omvända gäller för männen, där tjänsteresor är vanligare.

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

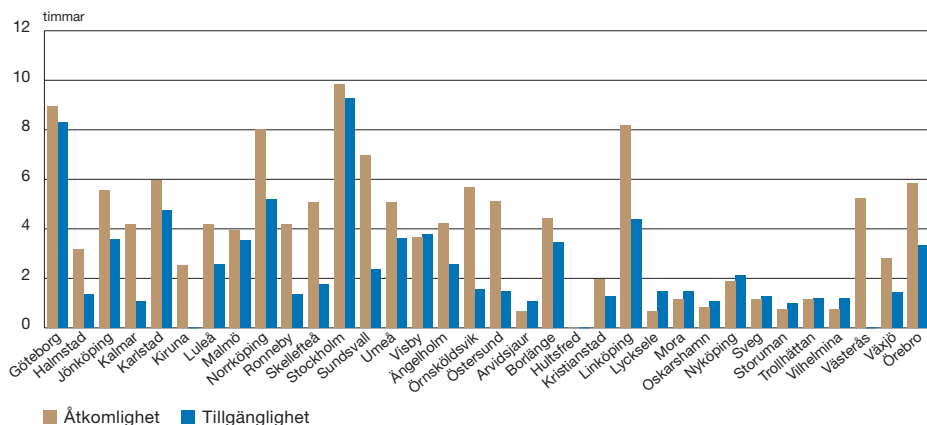
Totalt avreste nästan 9 miljoner passagerare från Arlanda under 2006. Det innebar en ökning av antalet passagerare med nästan två procent jämfört med föregående år. Av dessa resenärer var 42 procent kvinnor och 58 procent män. Andelen kvinnor som utnyttjar transportsystemet har ökat med 2 procentenheter jämfört med föregående år. Män är överrepresenterade både när det gäller inrikes- och utrikesresor, se figur 1.

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 ökade passagerarvolymer är det inga större procentuella skillnader jämfört med föregående år. Andelen kvinnor som reser i tjänsten har minskat med 2 procentenheter jämfört med föregående år.

Det vanligaste färdmedlet för att transportera sig till flygplatsen är bilen, både för män och för kvinnor. I figur 3 framgår också att tåg och buss är de mest använda färdmedlen, näst efter bil. En jämförelse med uppgifterna från föregående år visar att andelen män och kvinnor som kommer till flygplatsen med bil och buss har minskat något, och istället har andelen tillresande med flyg ökat. Skillnaderna förklaras emellertid enligt LFV av att mätningen numer utförs vid gate istället för, som tidigare, vid säkerhetskontrollen.

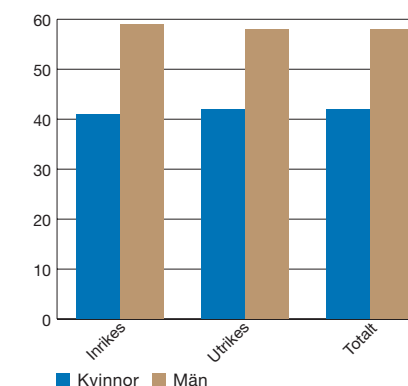
Figur 2. Tillgänglighet och åtkomlighet, Europa. Genomsnittliga vistelsetider 2006.



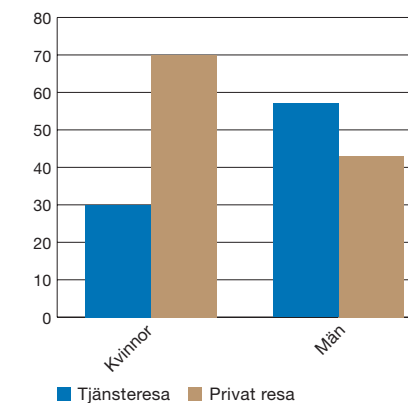
Tabell 2. Tillgänglighet och åtkomlighet i Europa.

	Åtkomlighet Genomsnittlig vistelsetid 2006, tim	Förändring i minuter	Antal dest 2006	Förändring i antal destinationer	Tillgänglighet Genomsnittlig vistelsetid 2006, tim	Förändring i minuter	Antal destinationer 2006	Förändring i antal destinationer
Göteborg	8,94	-13	33	1	8,30	-11	33	0
Halmstad	3,18	25	17	3	1,36	-38	7	-2
Jönköping	5,55	-35	24	-2	3,58	22	19	1
Kalmar	4,18	-124	22	-5	1,09	-198	4	-21
Karlstad	5,97	-122	26	-5	4,73	-7	25	-1
Kiruna	2,52	31	16	5	0,00	0	0	0
Luleå	4,18	-51	22	-2	2,58	-22	13	-3
Malmö	3,94	-93	21	-6	3,52	0	17	0
Norrköping	8,00	202	31	8	5,18	82	24	6
Ronneby	4,18	42	22	5	1,36	-98	6	-15
Skellefteå	5,06	64	25	6	1,76	-9	8	-1
Stockholm	9,85	0	33	0	9,27	2	32	-1
Sundsvall	6,97	-7	30	0	2,36	4	12	-1
Umeå	5,06	-9	25	0	3,61	91	19	10
Visby	3,64	9	20	3	3,76	49	20	5
Ängelholm	4,21	49	11	-7	2,55	-27	18	-3
Örnsköldsvik	5,67	258	26	18	1,55	40	8	4
Östersund	5,09	36	25	3	1,48	-93	7	-10
Arvidsjaur	0,67	-25	4	-2	1,06	18	7	2
Borlänge	4,42	36	24	5	3,45	38	19	1
Hultsfred	0,00	-58	0	-6	0,00	-38	0	-3
Kristianstad	1,97	-4	12	1	1,27	-5	7	1
Linköping	8,18	22	32	2	4,39	-9	24	-2
Lycksele	0,67	-25	4	-2	1,48	25	7	2
Mora	1,15	4	6	0	1,48	-13	6	-2
Oskarshamn	0,82	-9	5	-1	1,06	20	5	2
Nyköping	1,88	-11	8	-2	2,12	22	10	2
Sveg	1,15	4	6	0	1,27	-11	7	-1
Storuman	0,73	-16	4	-2	0,97	-29	8	0
Trollhättan	1,15	-145	6	-12	1,21	25	5	1
Vilhelmina	0,73	-16	4	-5	1,21	0	8	0
Västerås	5,24	-20	23	-3	0,00	-24	0	-1
Växjö	2,79	-209	16	-11	1,42	-218	7	-19
Örebro	5,82	71	25	2	3,33	36	19	1

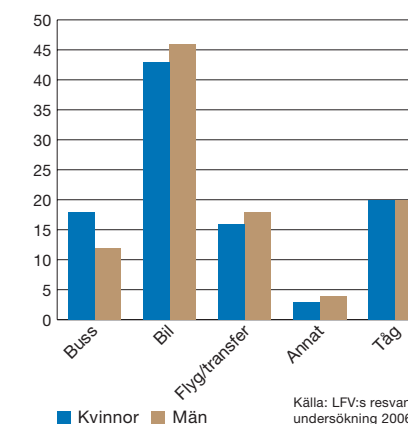
Figur 1. Kvinnor och män fördelade på resekategori 2006.



Figur 2. Reseärende 2006.



Figur 3. Färd sätt till flygplatsen 2006.

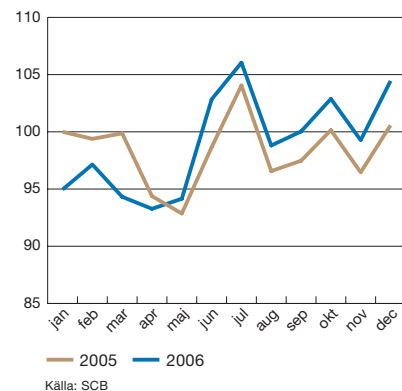


Källa: LFV:s resvaneundersökning 2006

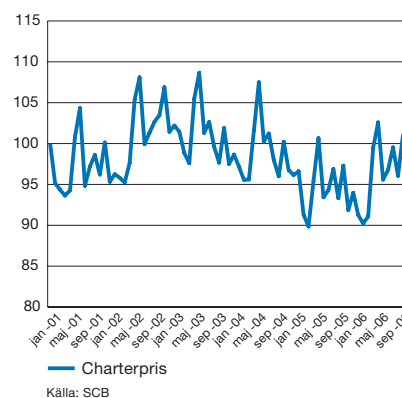


Rekordvinster för charterbolagen

Figur 1. Den reala prisutvecklingen på charterresor i Sverige 2005–2006, jan 2005 = 100.



Figur 2. Den reala prisutvecklingen på charterresor 2001–2006, jan 2001 = 100.



År 2006 var återigen ett bra år för den svenska charterbranschen. Högkonjunkturen medförde att många svenskar ansåg sig ha råd med påkostade charterresor.

UNDER 2006 valde allt fler charterresenärer avlägsna destinationer, framför allt Thailand. Flera arrangörer redovisar att Thailand blivit en av de viktigaste vinterdestinationerna. Svenska charterturister köpte resor till Thailand för omkring 1,2 miljarder kronor under 2006, vilket är en ökning med 40 procent från föregående år.

De största charterdestinationerna, mätt i antal resenärer, är fortfarande Las Palmas (Gran Canaria) och Antalya (Turkiet). Båda tappar dock i jämförelse med föregående år. Till Palma (Mallorca) ökar volymerna och destinationen befäster därmed sin tredjeplats.

De stora charterbolagen har under senare år ägnat ansenlig möda åt att se över olika delar av sina verksamheter för att skapa lönsamhet. Bland annat har man arbetat med att förbättra sina webbsidor så att kunden i allt större utsträckning ska ombesörja bokningen själv. Dessa kostnadsbesparande åtgärder förefaller i allmänhet ha slagit väl ut.

De största charterbolagen i Sverige, Ving, Apollo och Fritidsresor, står för omkring hälften av den svenska marknaden.

För dessa charterbolag väntas 2006 inne-

bära rekordvinster på sammanlagt ca 600 miljoner kronor före skatt. Det innebär en ökning med cirka 160 miljoner från föregående år. Resultaten har stärkts av att bolagen säljer allt fler fullprisresor, vilket har reducerat antalet förlustbringande sistaminutenresor. Antalet passagerare och utbudna säten har dock varit i princip oförändrat mellan åren 2005 och 2006. Det bör noteras att researrangörernas vinster inte tycks komma flygbolagen till del.

Prisutvecklingen under 2006

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 är därför alltid som högst i semester månaden juli, då efterfrågan är som störst. Prisutvecklingen under 2006 var inledningsvis svagare än föregående år. Från och med maj har dock priserna stigit mer än under samma period 2005, se figur 1. Ur ett lite längre perspektiv har dock charterpriserna sjunkit något, se figur 2.

BHAKTI VÄXTE UPP bland molnen. I sin barndoms by, 2000 meter över havet mitt i Nepal, såg han flygplan passera som blänkande fåglar. Att han själva skulle flyga var dock länge osannolikt, Nepal är ett fattigt land och flygresor hör inte till vardagen. När Bhakti som sextonåring fick möjlighet att flyga från Pukhara till Katmandu, en sträcka som betjänas med små propellerplan, var det en snudd på överklig upplevelse.

– Jag var väldigt nervös inför resan. Visste inte vad jag skulle förvänta mig, trodde att det skulle vara lite som att åka buss. När flygplanet började accelerera inför starten, blev jag väldigt orolig. Det snurrade i huvudet. Väl uppe i luften kändes allt bra igen. Efter flygresan var det svårt att avgöra vem som var mest stolt, jag eller min mamma.

Några år senare flög Bhakti till Thailand. Även denna en resa skedde med propellerplan, och bjöd inte på några större överraskningar. Bhakti trodde sig nu veta hur det var att flyga. Men så kom resan till Sverige i december 2003.

– De stora flygplanen gav mig en chock. Jag trodde att alla plan var i samma storlek som de jag rest med förut. Att man kunde samla flera hundra personer i ett flygplan, var en tanke svår att vänja sig vid.

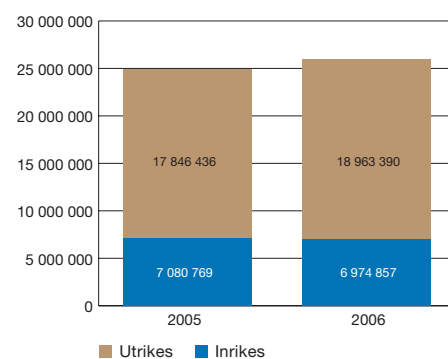
Resan gick via shejkdömet Abu Dhabi och London. Mötet med flygplatserna var spännande, allting tycktes bara bli större och större. På Arlanda väntade ett snötäckt landskap. Efter tre år i Sverige har Bhakti fortfarande svårt att vänja sig vid kylan och mörkret. Men han har lärt sig att leva en bit under molnen.



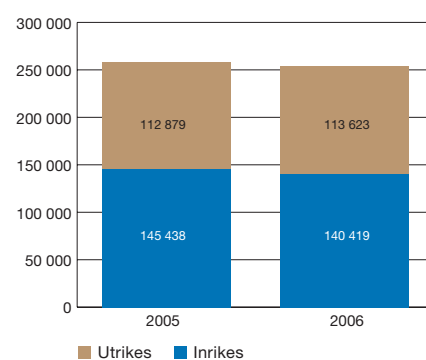
Fortsatt ökning av antalet passagerare

Antalet passagerare i linjefart- och chartertrafik fortsatte att öka under 2006 medan antalet landningar fortsatte att minska. Detta innebar fler passagerare per flygning. Den flygbefordrade frakten har däremot minskat under de senaste åren och 2006 utgjorde inget undantag.

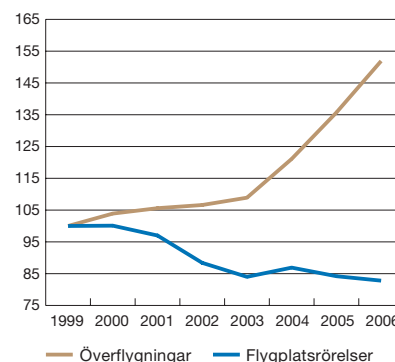
Figur 1. Antal passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser 2005 och 2006.



Figur 2. Antal landningar i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser 2005 och 2006.



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



UNDER 2006 uppgick antalet passagerare i linjefart och charter på de svenska flygplatserna till drygt 25,9 miljoner. Jämfört med föregående år är det en ökning med drygt 1 miljon passagerare, vilket motsvarar en ökning med 4,1 procent. Utrikestrafiken ökade med 6,3 procent och uppgick till närmare 19 miljoner passagerare. Inrikestrafiken minskade däremot under året och uppgick till strax under 7 miljoner, en minskning med 1,5 procent jämfört med året innan, se figur 1.

Färre landningar

Antalet landningar i linjefart och charter uppgick till drygt 254 000 under 2006, vilket är cirka 4 300 färre än under 2005. Inrikestrafiken minskade med 3,5 procent, medan utrikestrafiken ökade något, plus 0,7 procent, se figur 2.

Fler överflygningar

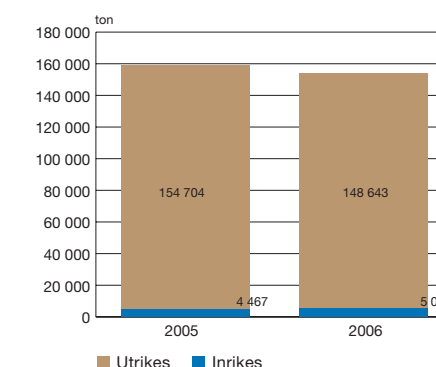
Överflygningar är den trafik som sker i det svenska luftrummet utan att flygplanen startar eller landar på svensk flygplats. Under 2006 uppgick dessa till drygt 275 200. Det var närmare 29 400 fler än året innan, vilket motsvarar en ökning med 12 procent. Trenden med ökat antal överflygningar medan antalet starter och landningar på flygplatserna minskar håller därmed i sig. 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 alltså starkt beroende av trafikutvecklingen i vår omvärld. Detta belyses i figur 3, där utvecklingen av antalet rörelser (starter och landningar) på de svenska flygplatserna jämförs med utvecklingen av antalet överflygningar i det svenska luftrummet.

Antalet passagerare ökade med 4,1 procent från förra året ...



... medan flygfrakten fortsätter minska.

Figur 4. Flygbefordrad frakt i linjefart och chartertrafik på svenska flygplatser 2005 och 2006.



Flygfrakten fortsatte att minska

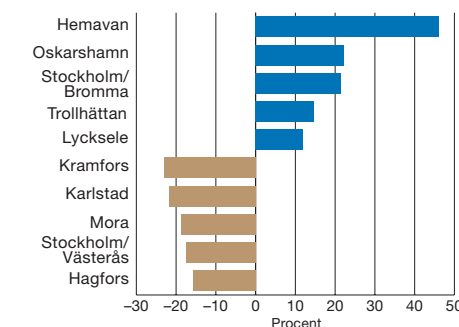
Den flygbefordrade frakten till och från de svenska flygplatserna uppgick under 2006 till drygt 153 700 ton. Det innebär en minskning med 3,4 procent jämfört med 2005. Flygfrakten fortsatte alltså att minska även under 2006. Utrikesfrakten minskade med 3,9 procent medan inrikesfrakten, som endast svarade för 3 procent av den totala fraktvolymen, ökade med 13,7 procent mellan åren, se figur 4.

Den flygbefordrade posten ökade med 11,2 procent under år 2006 och uppgick till närmare 32 000 ton. Volymen inrikes ökade med 19 procent, medan motsvarande utrikes minskade med 4,6 procent.

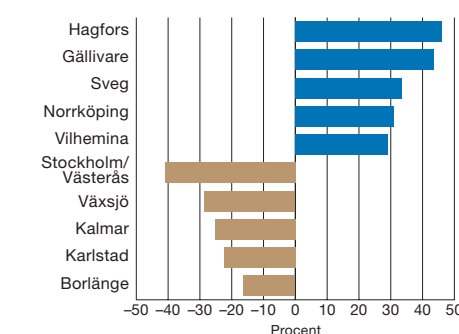
Variation mellan flygplatser

Utvecklingen skiljer sig naturligtvis åt mellan olika flygplatser. Under 2006 ökade antalet passagerare på 23 av de 42 svenska trafikflygplatserna, och minskade på 19. I figurerna 5 och 6 visas de fem flygplatser¹ som haft den bästa respektive sämsta relativa utvecklingen av antal passagerare och landningar under 2006. Den bästa passagerarutvecklingen har varit på Hemavan, Oskarshamn och Stockholm-Bromma med volymökningar på 20 procent eller mer. I absoluta tal är det den senare som ökat mest, plus 289 000 passagerare. När det gäller landningar har dessa ökat snabbast på Hagfors och Gällivare flygplats.

Figur 5. Flygplatser med den bästa respektive sämsta utvecklingen av antalet passagerare under 2006.



Figur 6. Flygplatser med den bästa respektive sämsta utvecklingen av antalet landningar 2006.

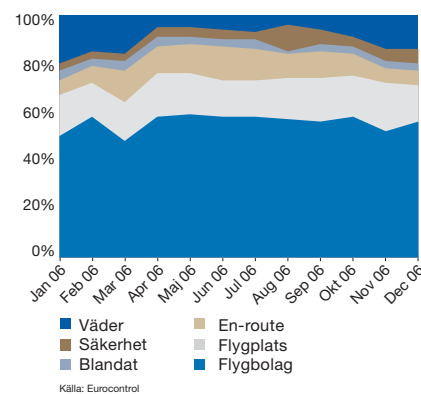


¹ Hultsfred och Torsby flygplats är inte med i jämförelsen. Trafiken upphörde på den förra under 2006, Torsby var stängd under en stor del av 2005 p g a arbete med rullbanan.

Allt större förseningar i Europa

Linjetrafiken i Europa lider alltmer av förseningar och situationen förvärras av att flygtrafiken ökar för varje år. I likhet med föregående år är de främsta orsakerna följdförseningar på grund av tidigare försenade flygningar, samt förseningar som kopplas till flygkontrolltjänst och flygplatskapacitet.

Figur 1. Förseningsorsaker i Europa, 2006.



Den europeiska organisationen för flygtrafiktjänst, Eurocontrol, utreder flygtrafikledningsförseningar och har som uppgift att kontinuerligt förse politiskt ansvariga och beslutsfattare med information om förseningssituationen i Europa. Air Traffic Flow Management, ATFM, är det system som reglerar flygningar när det uppstår infrastrukturell kapacitetsbrist, så som flygplats-, luftrums- eller flygtrafikledningskapacitet. Förseningar i Europa som relateras till ATFM beror ofta på begränsningar i luftrummet, kapacitetsbrist vid flygplatserna och dåliga väderförhållanden.

Den här typen av förseningar anses vara försumbar för Sveriges del. På europeisk nivå ser dock situationen allt allvarigare ut. Under sommarmånaderna 2006 (april-september) ökade flygtrafiken inom Europa med 4 procent jämfört med samma period föregående år. Förseningar som relateras till ATFM ökade med 11 procent. Eurocontrol pekar också på att förseningarna en route ökade under sommaren 2006. Förklaringen är huvudsakligen dåligt väder, men också att flygledningen inom Europa allt oftare är underbemannad. Den utökade flygtrafiken som orsaka-

des av fotbolls-VM i Tyskland resulterade emellertid i mycket få störningar tack vare noggranna förberedelser av flygtrafiktjänsten.

Association of European Airlines, AEA, är en intresseorganisation för 31 större flygbolag i Europa. Organisationen redovisar förseningar baserad på statistik från sina medlemmar, se tabell 1. Förseningsstatistiken för tredje kvartalet 2006 visar att 23 procent av flygbolagens avgångar var försenade med 15 minuter eller mer. Statistiken avser resor inom Europa (korta och medellånga sträckor) och innebär en ökning med 3 procentenheter jämfört med motsvarande kvartal 2005. Nästan alla flygplatser har försämrat sin punktlighet. Undantagen är Aten, Dublin, Istanbul och Wien. Värt att notera är att andelen försenade flygningar vid Istanbul flygplats nästan har halverats i jämförelse med samma period 2005.

Stora lågkostnadsbolag som Ryanair och Easyjet finns inte med i AEA:s statistik. Lågkostnadsbolag trafikerar i allmänhet mindre flygplatser med god kapacitet, vilket innebär att incheckning, bagagehante-

ring och övriga markttjänster går fortare än på större flygplatser. Av Ryanairs egen förseningsstatistik framgår dock att förseningarna ökar även för detta bolag.

Förseningssituationen i Sverige

I Sverige följer AEA punktligheten vid Stockholm Arlanda. Med en förseningsnivå på 17,9 procent tillhör Arlanda en av de bästa flygplatserna i Europa vad gäller punktlighet. I likhet med föregående år följer dock Arlanda den europeiska trenden med ökande förseningar. Den vanligaste förseningsorsaken i såväl Sverige som övriga Europa är följdförseningar som en kedjeffekt av tidigare försenade flygningar (så kallade reactionary). För Arlandas del har den här typen av förseningar ökat med nästan 3 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Övriga förseningsorsaker har också ökat, men inte lika markant. Förseningssituationen på Arlanda kan sägas vara i nivå med Oslo och Helsingfors, men bättre än Köpenhamn.



Begränsningar i luftrummet, kapacitetsbrist vid flygplatserna och dåliga väderförhållanden är försumbara förseningsorsaker i Sverige men i Europa blir situationen allt allvarigare.

Tabell 1. Försenade avgångar vid europeiska flygplatser, tredje kvartalet 2006.

AEA flygbolag vid:	Total andel försenade försenade flygningar (%)	Jämfört 2005*	Stations & ramtjänst (%)	Underhåll & tekniska problem (%)	Flygplatstjänster (%) & ATC** (%)	Väder (%)	Reactionary*** (%)	Genomsnittlig försening (min)
London Gatwick	47,5	↑	19,8	2,6	9,0	0,3	16,0	33,8
London Heathrow	38,1	↑	8,8	1,7	14,8	0,5	12,3	34,2
Rom	35,7	↑	7,9	5,0	10,8	1,4	10,6	43,3
Barcelona	35,3	↑	4,3	2,4	13,0	0,8	14,7	45,5
Madrid	34,6	↑	3,6	5,4	11,5	0,3	13,2	48,4
Paris CDG	30,6	↑	8,7	2,4	10,4	0,9	8,2	36,6
Milano Malpensa	30,3	↑	6,0	4,0	9,3	1,8	9,2	43,3
Larnaca	30,0	↑	7,9	4,9	6,1	0,4	10,8	53,6
Aten	29,2	↓	10,1	2,2	6,3	0,4	10,4	37,9
Lissabon	28,8	↑	2,9	1,8	11,1	0,2	12,8	41,8
Dublin	26,1	↓	3,9	1,7	9,0	0,5	10,9	45,1
Köpenhamn	25,7	↑	7,2	5,0	4,3	0,1	9,2	37,4
Paris Orly	25,6	↑	5,7	1,5	7,4	0,3	10,6	52,5
Frankfurt	24,7	↑	3,1	2,6	7,5	0,8	10,8	34,8
Amsterdam	23,3	↑	5,7	2,8	6,7	0,8	7,4	38,3
Manchester	23,0	↑	3,3	1,5	7,7	0,6	10,1	39,2
München	22,6	↑	1,9	2,1	6,9	1,6	10,1	34,9
Zürich	22,4	↑	1,9	1,6	6,8	1,2	10,9	33,7
Milano Linate	22,1	↑	2,8	1,4	9,7	1,3	6,8	40,3
Helsingfors	18,6	↑	3,9	2,6	6,6	0,2	5,3	35,2
Bryssel	18,4	↑	1,8	1,0	7,0	0,6	8,0	37,6
Istanbul	18,2	↓	4,0	1,4	7,1	0,2	5,5	38,7
Genève	18,0	↑	1,3	0,6	5,0	0,6	10,4	39,7
Stockholm	17,9	↑	3,7	2,0	4,5	0,3	7,9	35,9
Wien	17,6	↓	2,2	2,2	4,4	1,0	7,9	32,2
Oslo	16,9	↑	2,9	2,2	3,7	0,1	8,0	41,5
Düsseldorf	16,4	↑	1,0	1,6	6,4	0,7	6,7	38,4

*Jämförelse med 2005: Jämförelse med samma period 2005. Pilarna indikerar ökande (pil uppåt) respektive minskande (pil nedåt) andel förseningar.
 **ATC: Air traffic control, flygkontrolltjänst
 ***Reactionary. Följdförsening på grund av försening på flygningen innan
 Källa: AEA

Tabell 2. De 20 mest trafikerade flygplatserna i Europa, november 2006.

Plats	Flygplats	Antal avg.	Plats	Flygplats	Antal avg.
1	Paris/Charles-de-Gaulle	21 942	11	Milano/Malpensa	10 087
2	Frankfurt	19 924	12	Bryssel	10 086
3	London/Heathrow	19 538	13	Stockholm/Arlanda	9 806
4	Madrid/Barajas	19 223	14	Zürich	9 700
5	Amsterdam	17 715	15	Paris/Orly	9 607
6	München	17 171	16	Oslo/Gardemoen	9 446
7	Barcelona	13 789	17	London/Gatwick	9 205
8	Rom/Fiumicino	12 812	18	Düsseldorf	9 073
9	Köpenhamn/Kastrup	10 789	19	Istanbul/Atatürk	8 983
10	Wien	10 427	20	Manchester	8 216

Källa: eCoda, CFMU ATFM Data, Eurocontrol

Trafikavgifterna stabiliseras



Högsta passageraravgifterna har Arlanda och Bromma med 55 kr per avresande inrikes och 111 kr per avresande utrikes.

Under 2006 fortsatte de svenska trafikavgifterna att stabiliseras och i vissa fall sjunka. Den största minskningen står undervägsavgifterna för, men även myndighetsavgiften sänktes. I en jämförelse med Danmark och Norge ligger Sverige totalt sett på en lägre nivå.

En fråga som har väckt debatt inom flygbranschen de senaste åren är avgiftsnivåerna på flygplatserna. Flygbolagens organisationer, International Air Transport Association, IATA, och Association of European Airlines, AEA, har till de nationella regeringarna och EU-kommissionen påtalat de ökade omkostnaderna för flygplatsavgifter och flygtrafiktjänster i Europa. Det är en utgift som man anser har skenat iväg utan möjlighet till påverkan eller tillräcklig insyn. Företrädare för flygplatserna har å sin sida hävdade ökade kostnader för säkerhetskyddet och utbyggnad av infrastrukturen som orsaker till höjningar-

na. EU-kommissionen har aviserat gemensamma regler på detta område.

Varje flygplatshållare, såväl statlig som kommunal eller privat, fastställer i praktiken sina egna avgifter. Sverige har emellertid gjort vissa internationella åtaganden som påverkar en flygplatshållares möjligheter att helt fritt bestämma sina avgifter. Inom International Civil Aviation Organization, ICAO, FN:s organ för den civila luftfarten, har det utformats rekommendationer om principer för prissättning för internationell luftfart¹. Dessa innebär att avgifterna inte får vara diskriminerande samt att prissättningen ska vara kostnadsbaserad. Flygplatserna får inte heller missbruka sin dominerande ställning genom avgiftsnivån. Slutligen ska avgiftsjusteringar föregås av konsultationer med brukarna, såväl svenska som internationella. Flygplatshållarna ska lämna adekvat ekonomisk information till brukarna, avseende typ av tjänst som avgiften avser, hur avgiftsnivån har beräknats, kopplingen till flygplatsens personal, kapacitetsbehov, investeringskostnad och servicekvalitet.²

Det finns olika typer av flygrelaterade utgifter, såsom startavgifter, passagerarav-

gift, securityavgift, bulleravgifter, avgasavgifter, Terminal Navigation Charge, TNC-avgifter och enrouteavgift. *Tabell 1* visar vilka typer av avgifter som funnits och tillkommit under perioden 1990 till 2006 på svenska flygplatser.

Antalet olika avgiftstyper har sedan 1990 ökat från fem till åtta 2006. I slutet av 1990-talet tillkom miljörelaterade startavgifter i form av avgasavgift och bulleravgift vid Luftfartsverkets, LFV, flygplatser.³ Avgasavgiften var en avgift som LFV var ensam om att införa och som nu flygplatser runt om i Europa introducerar, till exempel Zürich, Heathrow och Gatwick. För att finansiera Luftfartsstyrelsens verksamhet utgår sedan 2005 en särskild myndighetsavgift. Den 1 januari 2006 sänktes avgiften från 8:50 kr till 8:30 kr per avresande passagerare och från den 1 juli 2006 uppgår avgiften till 7:50 kr per avresande passagerare. Från årsskiftet 2004/2005 infördes en generell avgift för säkerhetskontroll som är lika per passagerare på säkerhetsgodkända flygplatser. Luftfartsstyrelsen administrerar avgiften och ersätter flygplatserna för de kontroller som utförts.

Avgiftsnivån har under 2005 och 2006 stabiliserats. På sträckorna Stockholm-Arlanda-Luleå och Stockholm-Bromma-Malmö Airport har avgifterna sjunkit något i jämförelse med 2005, *se figurerna 1 och 2*. Den största nominella minskningen ligger på undervägsavgifter.

Jämförelse med Danmark, Norge och Sverige

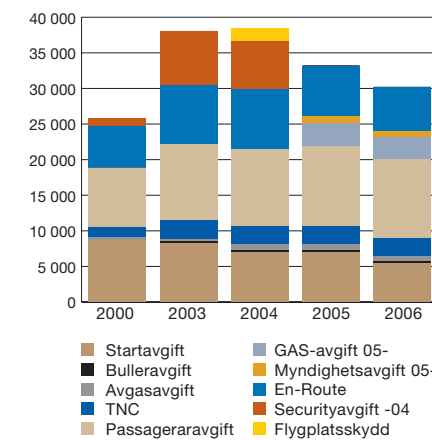
Vid en jämförelse kan man konstatera att startavgifterna⁴ i Sverige är lägre än i Danmark och Norge. *Figur 3* redovisas startavgifterna på ett antal flygplatser i Norden för de vanligaste flygplanstyperna. Avgifterna är beräknade för inrikesflyg. För samtliga flygplansmodeller och vid jämförelse med de svenska flygplatserna ligger avgifterna i Gardemoen högst, därefter

kommer Köpenhamn-Kastrup. Mellan de jämförbara svenska flygplatserna ligger Göteborg-Landvetter lägst på samtliga flygplansmodeller. Man kan även konstatera att skillnaden i flygplansmodeller inte är nämnvärd för flygplanstyper under 50 passagerare (J31, SF340, S2000, F50) på de svenska flygplatserna.

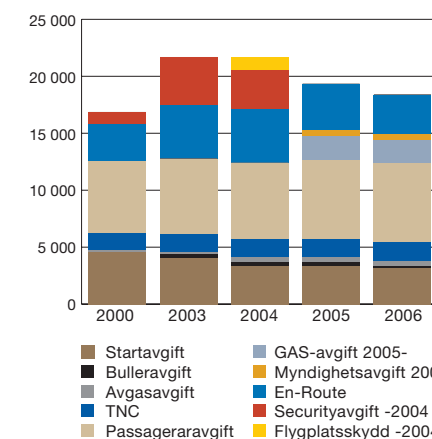
I tabell 2 visas avgiftsstrukturen för ett antal flygplatser i Sverige, Norge, Danmark och Finland. Avgifterna är omräknade i svenska kronor. I Sverige kan vi se en viss variation mellan flygplatserna. LFV tillämpar en differentierad prisstruktur på sina flygplatser. I topp ligger Arlanda och Bromma där passageraravgiften ligger på 55 kr per avresande inrikes och 111 kr per avresande utrikes. De regionala LFV flygplatserna, som Jönköping, Karlstad, Östersund, Örnsköldsvik med flera ligger lägst på en nivå på 48 kr inrikes och 71 kr utrikes. Konkurrensen om passagerare i Öresundsregionen har resulterat i att LFV sänkt passageraravgiften för utrikesresande till 55 kr från Malmö Airport flygplats, som är den lägsta avgiftsnivån för någon av LFV:s flygplatser.

Sverige ligger relativt högt när det gäller passageraravgiften utrikes, där Oslo-Gardemoen ligger lägst bland de utvalda flygplatserna. Passageraravgiften för inrikes är förmånligast på Kastrup. Oslo-Gardemoen har även förhållandevis låg nivå med tanke på den stora inrikesmarknaden som finns i landet.

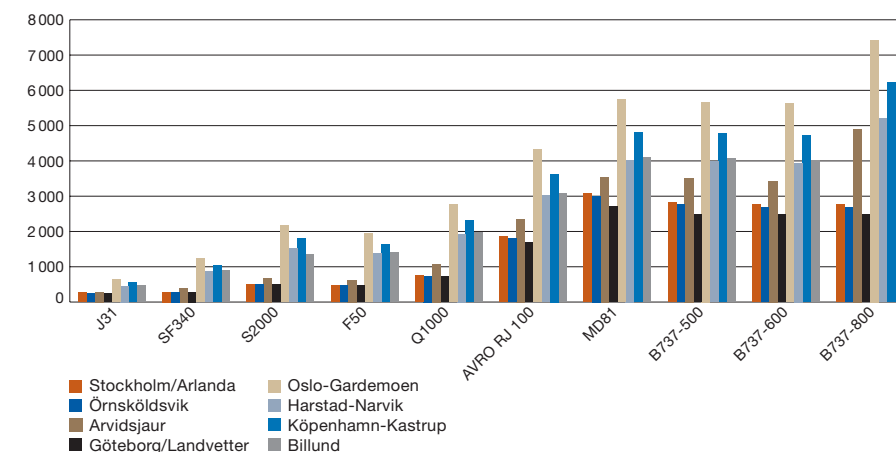
Figur 1. Trafikavgifterna nominellt och deras komponenter på sträckan Arlanda-Luleå 2000-2006.



Figur 2. Trafikavgifterna nominellt och deras komponenter på sträckan Bromma-Malmö 2000-2006.



Figur 3. Startavgifter vid utvalda flygplatser i Skandinavien.



Tabell 1. Typer av avgifter på svenska flygplatser.

1990	1993	1998	2004	2005
Startavgift	Bulleravgift	Avgasavgift	Flygplatsskydd	GAS-avgift, 2005*
Passageraravgift	Startavgift	Startavgift	Startavgift	Myndighetsavgift
Securityavgift	Passageraravgift	Bulleravgift	Bulleravgift	Startavgift
TNC	Securityavgift	TNC	TNC	Avgasavgift
Undervägsavgift	TNC	Passageraravgift	Passageraravgift	Bulleravgift
	Undervägsavgift	Securityavgift	Securityavgift	TNC-avgift
		Undervägsavgift	Undervägsavgift	Passagerareavgift
			Avgasavgift	Undervägsavgift

* Ersätter security avgiften

Tabell 2. Jämförelse av passagerare-, säkerhets- och myndighetsavgifter i Skandinavien.

	Passageraravgift		Säkerhetsavgift***		Myndighetsavgift
	Inrikes	Utrikes	Inrikes	Utrikes	
Sverige	Arlanda 55 kr Landvetter 49 kr Örnsköldsvik 48 kr Arvidsjaur 50 kr	Arlanda 111 kr Landvetter 95 kr Örnsköldsvik 71 kr Arvidsjaur 70 kr	30 kr	30 kr	7,50
Norge	Gardemoen 37,40 kr Harstad/Narvik 39,17 kr	Gardemoen 62,70 kr Harstad/Narvik 80 kr*	44 kr	44 kr	
Danmark	Kastrup 25,40 kr Billund 94,38 kr	Kastrup 99,50 kr 39,93** kr Billund 94,38 kr	36,30 kr	36,30 kr	

Källa: Luftfartsstyrelsen 2007
* Passageraravgiften varierar beroende på flygplansmodell. Summan som angivits är för de Havilland Q100.
** Avgiften gäller för internationell transfer.
*** Avses för kontroll av passagerare och bagage

¹ ICAO:s Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services.

² ACI Europe position on airport charge – Final 21.11.2005. 1ff.

³ Det finns olika typer av bulleravgifter som är utformade utifrån lokala aspekter vid flygplatserna runt om i Europa

⁴ Startavgifter tas ut efter flygplanets maximala startvikt, ju tyngre flygplan desto högre startavgift. Avgiften ska täcka kostnader för bansystem, ramper, brand och räddningstjänst. Källa: LFV.

En exakt jämförelse mellan avgifter kan vara svår att genomföra. När man jämför flygplatsavgifter finns det svårigheter att få fram jämförbara data mellan flygplatser och länder. Vid vissa flygplatser gäller ett pris där olika typer av service ingår, något som kanske inte förekommer vid andra flygplatser. Vissa avgifter är också färskvara som snabbt kan förändras för att attrahera nya flygbolag att starta nya flyglinjer. LFV har sedan 2003 ett marknadsstimulerande program där avgifterna skiljer sig från de generella tarifferna. Vid vissa privata och kommunala flygplatser är nivåerna på avgifterna inte möjliga att få fram och därmed försvårar det möjligheten att göra jämförbara studier av flygplatsavgifter. En annan aspekt är att flygplatserna kan sänka en avgift för att samtidigt höja en annan avgift.

I texten förekommer såväl begreppet startavgift som landningsavgift, men det avser samma typ av avgift. LFV har under 2005 övergått till begreppet startavgift.

Avgiften för säkerhetskontroll är lägst i Sverige. Däremot tillkommer en myndighetsavgift som inte existerar i de övriga Nordiska länderna. Men även om man inräknar myndighetsavgiften ligger Sverige jämförelsevis lågt.

Undervägsavgifterna minskade

Undervägsavgiften gäller i hela luftrummet och även för överflygande trafik. Avgiften baseras i Europa på planets tyngd och sträckans längd samt på en enhetsavgift, som varierar mellan olika länder. Avgiften debiteras i euro enligt en månadsvis fastställd växelkurs.

För flygningar exempelvis till USA och

över Ryssland utgår andra typer av avgifter. I USA tar man ut en skatt per ankommande och avresande passagerare, en så kallad ticket tax, som delvis finansierar flygtrafiktjänster. För flygningar över Ryssland utgår en royalty, som är en typ av transferskatt.

Tabell 3 visar några exempel på undervägsavgifter för en Airbus A340, med en maximal startvikt, MTOW, på 275 ton och 261 säten. Beräkningarna baseras på en kabinfaktor om 80 procent. Vid landning betalas normalt även en så kallad terminalavgift för den lokala trafikledningstjänsten som inte ingår i siffrorna i tabellen.

Tabell 3. Undervägsavgifter och motsvarande för några utvalda destinationer, <Airbus A340, 80 procent kabinfaktor, SEK.

	Undervägsavgift	Övriga avgifter ⁵	Total avgift	Avgift per passagerare
Arlanda–New York	20 200	20 900 (ticket tax)	41 100	197 kr
Arlanda–Peking	38 300	ca 50 000–80 000 ⁶ (transferskatt över Ryssland)	ca 90 000 –120 000	ca 430–575 kr
Arlanda–Bangkok	41 400		41 400	198 kr

⁵ Avgiften innehåller delar som motsvarar undervägsavgiften.

⁶ Storlek på transferskatten över Ryssland varierar beroende på destination och valutakurs.
Källa: SAS

THERESE HAR EN pappa med resefeber. För att behärska sin oro, planerar och kalkylerar han varje resa in i minsta detalj. Allt ska vara under kontroll innan man ger sig iväg: hotell, transfers och resor till och från hotellet. Han är också noga med att starta tidigt. Man bör hinna med ett däckbyte på väg till flygplatsen, det kan ju hända att man får punktering. Therese minns en resa till Rom för några år sedan.

– Min sambo och jag reste tillsammans med mina föräldrar. Pappa tvingade upp oss i ottan, och vi var förstas de första att boarda. Flygresan gick bra, åtminstone fram till att vi närmade oss

Rom. Vi möttes av dåligt väder, och cirklade länge innan landning. Kaptenen sa något i högtalarna, men det var svårt att höra vad.

Till slut landade planet, ordentligt försenat, på vad Therese och de andra trodde var flygplatsen Ciampino. Men väl på marken förstod man vad kaptenen försökt berätta i de knastriga högtalarna. Det dåliga vädret hade tvingat honom att landa på den mindre flygplatsen Fiumicino.

Therese gjorde nu ett sista försök att lugna sin oroliga pappa. Hon vände sig mot honom och sa:

– Det är lugnt, ibland landar man på fel flygplats.



Fortsatt minskade driftkostnader för flygbolagen



Trots ökade bränslekostnader och kapitalkostnader för flera flygplanstyper fortsatte driftkostnaderna för flygbolagen att minska under 2006.

De totala driftkostnaderna för flygbolagen fortsatte att minska under 2006. Detta trots ökade bränslekostnader och kapitalkostnader för flera flygplanstyper. Under de senaste åren har nätverksbolagens kostnader minskat mer än lågkostnadsbolagens.

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

Luftfartsstyrelsen bedömer att modellberäkningarna ger relativt goda uppskattningar av kostnadsutvecklingen över tiden och skillnader mellan olika flygplanstypers kostnader. Modellen uppdateras årligen med ny statistik och utvecklas kontinuerligt för att avspegla förändrade förhållanden inom luftfartssektorn.

Kostnaderna nedan baseras på beräkningar på sträckan mellan Stockholm Arlanda och Göteborg–Landvetter. Beräkningarna kan inte direkt översättas till linjer mellan andra flygplatser, eftersom flygplatsavgifterna varierar mellan flygplatser. Kostnaderna varierar dessutom med sträckans längd. Modellen uppskattar kostnaderna för åtta vanliga flygplansmodeller i svensk inrikestrafik¹. Vilken flygplanstyp som faktiskt används på en sträcka beror bland annat på passagerarunderlag och sträckans längd. Beräkningarna bygger på antaganden om en kabinfaktor på 60 procent, vilket i stort motsvarar genomsnittet i svensk inrikestrafik.

Svag minskning av driftkostnaderna
År 2006 sjönk driftkostnaderna med en procent från närmast föregående år, beräk-

nat som ett genomsnitt av ett nätverksbolags driftkostnader för åtta vanliga flygplanstyper och sju inrikessträckor av varierande längd. Det innebär att driftkostnaderna på svenska inrikessträckor 2006 var på sin lägsta nivå sedan 2001, då modellen skapades.

I figur 1 visas beräknade kostnader per passagerare på sträckan Arlanda–Landvetter för tre flygplanstyper. Sträckan Arlanda–Landvetter karakteriseras av hög efterfrågan, vilket gör att framför allt större jetplan använder sträckan. Beräkningarna för de mindre flygplanstyperna får därför betraktas som räkneexempel för sträckor av motsvarande längd. Förändringarna var relativt små för samtliga flygplanstyper år 2006. Driftkostnaderna för Fokker 50 och Boeing 737-600 minskade något på exempelsträckan, medan kostnaderna för Dash 8-400 steg år 2006 jämfört med 2005. De ökade kostnaderna för Dash 8-400 beror bland annat på en ökad popularitet för flygplanstypen, vilket ökade dess kapitalkostnader.

Marknadsvärdet på flera flygplanstyper ökade

Kapitalkostnaderna är betydelsefulla, eftersom de representerar 10 till 15 procent av ett flygbolags operationella kostnader. Marknadsvärdet på flygplan påverkas av efterfrågan på flygresor, som i sin tur påverkas av en rad omvärldsfaktorer, som exempelvis den allmänna konjunkturen och, inte minst, terrorism. Omedelbart efter den 11 september 2001 föll marknadsvärdet på flygplan och leasingpriserna med cirka 20 procent. Oroligheter som kriget i Irak gjorde att leasingpriser och marknadsvärdet fortsatte att minska under 2002 och nådde botten i mitten av 2003. I mitten av år 2004 hade flygplansvärdena åter vänt uppåt.

Marknadsvärdena i modellen återspeglar värdet på ett genomsnittligt, senast producerat flygplan. Vissa flygplanstyper produceras inte längre och modellvärdet återspeglar i de fallen dagens marknadsvärde på de sista producerade flygplanen. Marknadsvärdet på dessa flygplanstyper avspeglar därmed allt äldre plan. Värdet på ett plan sjunker ju äldre planet blir, samtidigt som underhållskostnaderna stiger.

Marknadsvärdena för de flygplan som inte längre produceras minskade som väntat 2006, medan marknadsvärdet för flera andra flygplanstyper ökade. Även värdet för Embraer ERJ-145, som fortfarande är i produktion, sjönk emellertid, vilket beror på en minskad popularitet för plan med 50 säten. ERJ-145 produceras inte längre i sitt grundutförande och flygplanstypen kommer troligen att gå ur produktion inom en snar framtid. Marknadsvärdet på nybyggda Dash 8-400 har ökat kraftigt. Det beror på att de ökade bränslepriserna, som gör flygningar med de relativt bränslesnåla turboprop-flygplanen kostnadseffektiva, har ökat efterfrågan på flygplanstypen.

Bränslekostnaderna ökade något

Sedan 2002 har oljepriserna stigit, vilket successivt har ökat flygbolagens bränslekostnader. I augusti 2006 nådde oljepriset en topp på närmare 80 dollar per fat Brentolja och har sedan dess sjunkit. Under andra halvåret 2006 föll priserna med cirka 25 procent. I genomsnitt låg priserna på flygbränsle cirka tre procent högre år 2006 än året innan.

Enligt beräkningarna har bränslekostnadernas andel av ett flygbolags totala kostnader ökat från fem procent år 2003 till knappt 15 procent år 2006, se figur 2. I simuleringarna tas det emellertid inte hänsyn till att få flygbolag betalar så kallat spotpris på bränsle. Istället använder de sig vanligen av olika typer av kontrakt och riskreducerande strategier (till exempel hedging). Trots detta bedömer Luftfartsstyrelsen att beräkningarna ger en tydlig indikation på storleken på kostnaderna.

Skillnaden mellan lågkostnadsbolag och nätverksbolag minskar

Luftfartsstyrelsens driftkostnadsmodell utvecklades ursprungligen för att spegla kostnaderna i nätverksbolag på svenska inrikeslinjer. Modellen har senare anpassats till att även spegla lågkostnadsbolags kostnader. De kostnadsposter som i modellen skiljer sig mellan nätverksbolags och lågkostnadsbolag är framför allt piloternas

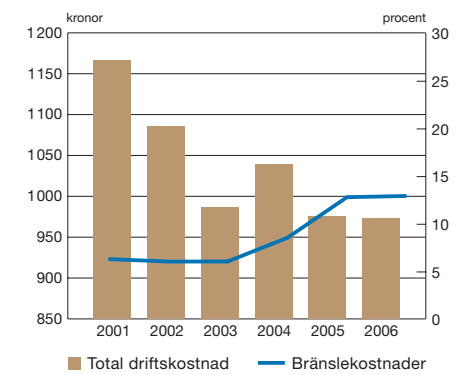
och kabinpersonalens lönenivåer och antal arbetade timmar, flygplanens nyttjandegrad samt kostnader för marktjänst, passagerarservice och biljettförsäljning. Däremot tas inte hänsyn till att lågkostnadsbolag ofta har en enhetlig flygplansflotta, vilket minskar underhållskostnaderna, och flyger på mindre flygplatser med andra flygplatsavgifter.

Lågkostnadsbolag som Ryanair och Easyjet uppvisar kabinfaktorer på över 80 procent, vilket är högre än vad de flesta nätverksbolag i Europa har. I Sverige har emellertid inte lågkostnadsbolagen lyckats uppnå lika höga kabinfaktorer, samtidigt som SAS Sveriges kabinfaktor har ökat och under 2006 uppgick till närmare 70 procent. I modellberäkningarna antas en kabinfaktor på 75 procent för lågkostnadsbolagen och 60 procent för nätverksbolagen.

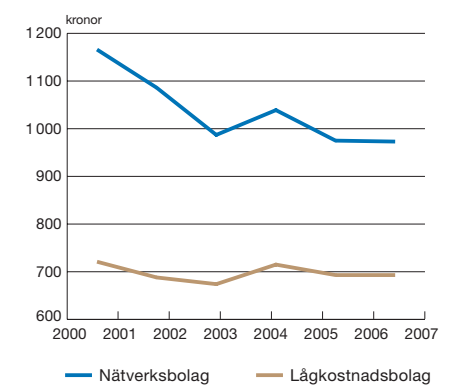
Figur 3 visar att både nätverksbolag och lågkostnadsbolag har minskat sina kostnader under perioden 2001 till 2006. Lågkostnadsbolagens kostnader på exempelsträckan var 2006 cirka fyra procent lägre än 2001, medan nätverksbolagens kostnader under samma period minskade med cirka 17 procent.

Att nätverksbolagen har minskat sina kostnader mer än lågkostnadsbolagen beror på att det hos nätverksbolagen har funnits ett större utrymme för kostnadsbesparingar, särskilt när det gäller de indirekta kostnaderna. Bland annat har kostnaderna för passagerarservice, administration och biljettförsäljning minskat betydligt mer hos nätverksbolagen än hos lågkostnadsbolagen, se tabell 1.

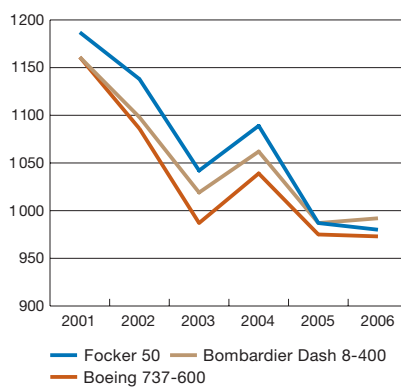
Figur 2. Beräknad kostnad per passagerare samt bränslekostnadernas andel av totala kostnader, Arlanda–Landvetter, Boeing 737-600, år 2001–2006.



Figur 3. Beräknad kostnad per passagerare för nätverksbolag och lågkostnadsbolag, Arlanda–Landvetter, Boeing 737-600, 2001–2006.



Figur 1. Beräknad kostnad per passagerare, Arlanda–Landvetter, tre flygplanstyper, år 2001–2006.



Tabell 1. Jämförelse av simulerade kostnader per passagerare för nätverksbolag och lågkostnadsbolag för flygplanet Boeing 737-600, Arlanda–Landvetter, 2001 och 2006, kr.

	Nätverksbolag			Lågkostnadsbolag		
	2001	2006	Förändring (%) 2001–2006	2001	2006	Förändring (%) 2001–2006
Kabinfaktor	60	60		75	75	
Lönekostnader, besättning	41	56	37	24	34	42
Bränsle och olja	75	127	69	53	89	68
Flygplatsavgifter och en-route	145	179	23	118	155	31
Övriga operationella kostnader	9	6	-33	6	4	-33
Underhåll och översyn	109	97	-11	77	68	-12
Kapitalkostnader	178	102	-43	109	62	-43
Summa direkta kostnader	557	567	2	387	412	6
Station and ground expenses	207	199	-4	143	136	-5
Passagerarservice	100	85	-15	41	51	24
Marknadsföring och försäljning	205	63	-69	90	56	-38
Administration	21	8	-62	13	7	-46
Övriga indirekta kostnader	78	51	-35	48	31	-35
Summa indirekta kostnader	611	406	-34	335	281	-16
Total kostnad per passagerare	1166	973	-17	721	693	-4

¹ Bae J32, Saab S340A, Fokker F50, Embraer ERJ-145, Bombardier Dash 8-400, Boeing 737-600, McDonnell Douglas MD-81, Boeing 737-800

Ytterligare steg mot gemensamt europeiskt luftrum och avreglering av flygtrafiktjänst



Att konkurrensutsätta flygtrafiktjänsten har under året utretts och kommer att följas av ytterligare en utredning.

Frågor som rör luftrum och flygtrafiktjänst aktualiserades ytterligare under 2006. Lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet fortsatte att förverkligas stegvis, bland annat genom att certifikatskrav av leverantörer av flygtrafiktjänst infördes från 1 januari 2007. I Sverige genomlystes frågan om konkurrensutsättning av flygtrafiktjänsten ytterligare.

Gemensamt regelverk i Europa

För att effektivisera och harmonisera luftfarten samt öka flygsäkerheten tillkom 2004 en lagstiftning om det gemensamma europeiska luftrummet. Denna lagstiftning har nu börjat sätta sina spår. Bland annat finns det från 1 januari 2007 ett certifikatskrav på leverantörer av flygtrafiktjänster och ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster där även avgifterna för torntjänst ingår, dock med möjlighet att undanta flygplatser med färre än 50 000 rörelser. Avgiftssystemet har kommit till för att harmonisera avgiftsstrukturen och synliggöra kostnaderna som förhoppningsvis ska leda till lägre kostnader. EU-kommissionen arbetar vidare med införande av lagstiftningen från 2004, dels med kompletterande lagstiftning, dels med ett program som är det tekniska och operativa svaret på lagstiftningens krav, programmet SESAR.

Certifikatskrav för leverantörer av flygtrafiktjänster

I slutet av 2005 fastställde kommissionen genom tillämpningsförfordningen (EG) 2096/2005 de krav som ska uppfyllas för att få tillhandahålla flygtrafiktjänster inom gemenskapen. Leverantörerna kan ansöka om och få ett certifikat som visar att man har uppfyllt kraven. Om tjänsterna enbart tillhandahålls i Sverige kan certifikat ges med olika undantag (lättnader), det europeiska certifikatet ska täcka alla flygplatsers komplexitet. I Sverige finns det många små flygplatser med liten trafik och kraven kan därför anpassas för detta. Minst 36 leveran-

törer tillhandahåller tjänster som ska certifieras av Luftfartsstyrelsen.

Programmet SESAR, den tekniska tillämpningen av reglerna

Programmet är nu mitt i definitionsfasen där slutprodukten är en generalplan för flygledningstjänsten. Denna kommer att ge en vägledning åt vilket håll utvecklingen bör gå. Generalplanen ska vara färdig till början av 2008 och ett antal rapporter ska leda till slutmålet. En första rapport som har namnet »Marknaden« publicerades i juli 2006. Den beskriver dagens situation inom Europas flygtransportsektor. I december 2006 kom också en rapport om kvalitetsmål för flygtrafikledningssystemen. Definitionsfasen ersätts under 2008–2013 av en utvecklingsfas, där man ska förverkliga generalplanens inriktning. Ledningen av detta arbete görs av ett EU-företag bestående av företrädare för berörda organisationer inom flygtransportsektorn. Under åren 2014–2020 övergår det i en genomförandefas, då system och teknik som tagits fram under utvecklingsfasen ska införas.

Konkurrensutsättning av flygtrafiktjänsten

Luftfartsstyrelsen har på regeringens uppdrag utrett konsekvenserna av att möjliggöra för andra operatörer än Luftfartsverket, LFV, att tillhandahålla flygtrafiktjänster vid icke statliga flygplatser på annan grund än genom uppdrag från LFV.¹ Genom att öppna marknaden för konkurrens skapas ett tryck på marknadsaktörer att bli



För att öka flygsäkerheten finns från januari 2007 bland annat ett certifikatskrav på leverantörer av flygtrafiktjänster.

mer effektiva och hushålla med sina resurser för att sänka kostnaderna och därigenom erbjuda bra produkter till låga priser.

Erfarenheten från tidigare regelreformer som genomförts under 1990-talet visar bland annat att det ofta kan ta lång tid för nya företag att etablera sig på marknaden. Det krävs därför tydliga och långsiktiga regler för marknadsaktörer för att uppnå en fungerande konkurrens.

Utöver nödvändiga justeringar i regelverket för att öppna marknaden för andra

aktörer än LFV lämnar Luftfartsstyrelsen ett antal förslag för att uppnå en fungerande konkurrens, bland annat när det gäller tillgång till nödvändig infrastruktur och avgifter för flygtrafiktjänst.

Regeringen gav i december 2006 Luftfartsstyrelsen i uppdrag att närmare utreda behovet och utformningen av tillträdesreglering för att säkra tillgången till nödvändig infrastruktur för alla aktörer som bedriver flygtrafiktjänster vid flygplats på en konkurrensutsatt marknad².

¹ Flygtrafiktjänst – bara i statens regi? – Konsekvenserna av att möjliggöra för andra operatörer än LFV att utföra flygtrafiktjänst vid icke-statliga flygplatser på annan grund än genom uppdrag från LFV. Rapport 2006:4.

² N 2006/10977/TP

Miljö

Flygets inverkan på klimatet har under senare år aktualiserats allt oftare. Ett EU-förslag, för att begränsa flygets klimatpåverkan, är att flyget ansluts till handelssystemet med utsläppsrätter. Enligt förslaget ska det kunna ske från år 2011.

Ökat fokus på utsläppen från flyget

Flyget har hamnat allt mer i fokus när det gäller klimatpåverkan. Den ökande tillväxten inom flyget innebär också att flygets andel av de klimatpåverkande utsläppen kommer att öka.

UNDER SOMMAREN 2006 skrevs flera tidningsartiklar om att ändrade dragningar av luftleder i södra Sverige hade orsakat fler kondensstrimmor över Gotland, vilket oroad allmänheten och lantbrukarna. I och med den varma hösten och den ovanligt milda vintern började även klimatproblematiken att få stor uppmärksamhet. Flygets miljöpåverkan, och kanske främst dess klimatpåverkan, i jämförelse med andra transportslag fick mycket utrymme i media. Det har den senaste tiden märkts en skiftning av fokus, då intresset för luftfartens miljöpåverkan tidigare dominerades av bullerfrågor medan det idag är flygets klimatpåverkan som uppmärksammas mest.

Under året som gick lade även den tidigare regeringen fram ett förslag om att införa en passagerarskatt på flygresor i Sverige. Skatten skulle användas som en miljöskatt i väntan på flygets eventuella införlivande i EU:s handelssystem med utsläppsrätter. Förslaget om skatt fick kritik både från flygbranschen och flera myndigheter. I och

med regeringsskiftet i september togs förslaget om flygskatt tillbaka.

Den 20 december 2006 lade EU-kommissionen fram ett förslag om hur flyget skulle kunna inlemmas i EU:s befintliga system för handel med utsläppsrätter. Förslaget gäller flygningar inom Europa från 2011 och alla flygningar till och från flygplatser inom EU från 2012. Flygets roll i handeln med utsläppsrätter behandlas närmare under rubriken »EU ansluter flyget till handel med utsläppsrätter«.

Utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser

Utsläpp av koldioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid och ofullständigt förbrända kolväten från flygtrafiken har beräknats för all inrikes trafik och för utrikes avgående trafik ända fram till destination. Dessutom har de utsläpp som sker i svenskt luftrum tagits fram, så kallad nationell trafik, här ingår inte överflygningar.⁶

Utsläpp till luft från flygplatsernas egna

Tabell 1. Redovisning av utsläpp i ton från samtliga svenska flygplatser 2006.

	Inrikes utsläpp	Utrikes utsläpp	Nationella utsläpp	Utsläpp inom LTO-cykeln ⁷
Koldioxid (CO ₂)	545 011	1 754 788	1 550 256	289 892
Kväveoxider (NO _x)	2 201	8 109	6 743	1 002
Svaveldioxid (SO ₂)	172	555	490	91
Kolmonoxid (CO)	2 068	3 646	4 363	1 497
Ofullständigt förbrända kolväten (HC)	296	422	620	160

¹ Sweden's National Inventory Report 2007.

² Luftfartsstyrelsens Miljödatas.

³ Vi i Villa.

⁴ Luftfartsstyrelsens Miljödatas.

⁵ SIKÄ.

⁶ Beräkningsmetoderna finns beskrivna i följande rapporter: FFA TN 1999-11 »Avgasemissioner från civil flygplanstrafik åren 1995 och 1998«, vari FFA2-metoden beskrivs, FFA TN 2000-69 »Database Model for Studying Emissions from Aircraft in Variable Flight Profile«, FFA TN 2000-14 »FFA Methods for Computing Exhaust Emissions from Aircraft: Description and Validation«.

⁷ Landing and TakeOff cykel = flygrörelser under 915 m höjd inklusive taxning.

Det svenska inrikesflygets andel av de totala koldioxidutsläppen i Sverige var år 2005 1,3 procent. Om man räknar in utsläppen från det bränsle som har tankats i Sverige för det internationella flyget blir de totala utsläppen för flyget 4,8 procent av Sveriges totala koldioxidutsläpp. Av transportsektorns koldioxidutsläpp år 2005 stod inrikesflyget för 3,3 procent, vägtrafiken för 92,3 procent, sjöfarten för 2,7 procent och järnvägen för 0,3 procent.¹

En flygresor Arlanda-Bangkok tur och retur ger koldioxidutsläpp på cirka 5,2 ton för en familj på fyra personer.²

Att värma upp en villa med olja under ett år ger koldioxidutsläpp på cirka 6,7 ton.³

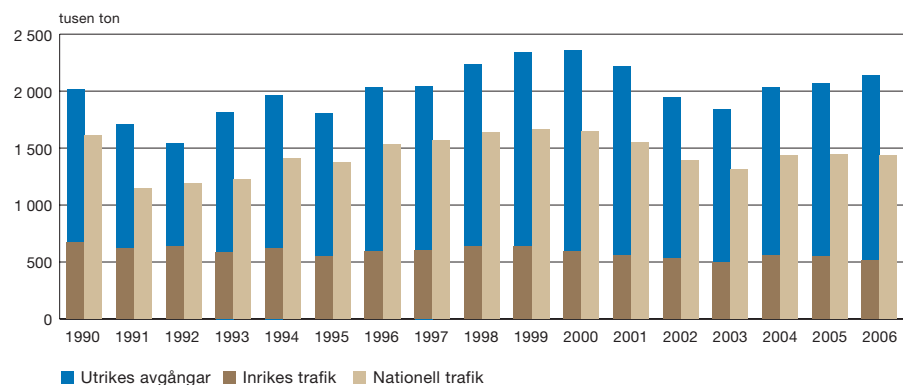
Att flyga mellan Stockholm och Malmö i ett flygplan med 65 procent beläggning⁴ innebär ungefär samma mängd koldioxidutsläpp per person som att köra samma sträcka i bil⁵, om det är en person i bilen. Med två personer i bilen blir utsläppen per person bara hälften så stora vid bilresa jämfört med flygresor.

Miljödata från flygplatser

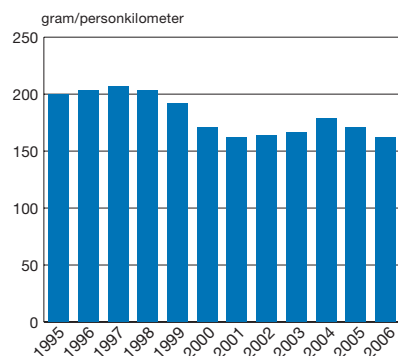
Årets underlag för trafikstatistik för emissionsberäkningarna utgörs av data från samtliga svenska flygplatser med reguljär linjetrafik. För dessa 42 flygplatser baseras beräkningarna på trafikstatistik för hela 2006. Jämförelser med tidigare års avgasutsläpp liksom redovisning av utsläpp i gram per personkilometer görs endast för de 19 flygplatser som år 2004 ägdes av Luftfartsverket, LFV. För dessa flygplatser har beräkningar gjorts sedan 1995, och därmed finns det data för tidigare år för jämförelse.

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. Utsläpp av koldioxid från civil flygtrafik.



Figur 2. Koldioxid nyckeltal, inrikes.



verksamheter är små jämfört med de från flygtrafiken. Jämfört med summan av utsläppen från all flygtrafik (hela flygningar inrikes och utrikes avgående ända fram till utrikes destination) och markbunden verksamhet blir andelen från markverksamhet drygt en procent.

Tabell 1, på föregående sida, redovisas utsläppen i ton från samtliga svenska flygplatser 2006.

Det totala antalet landningar för samtliga svenska flygplatser minskade under 2006 med 1,6 procent jämfört med 2005. Samtidigt ökade antalet passagerare med 4,1 procent. Utrikestrafiken ökar, både sett till antalet landningar, passagerare och flygsträcka, medan inrikestrafiken minskar på samtliga punkter. Utrikestrafikens

ökning medför att utsläppen av koldioxid, kväveoxider och svaveldioxid ökar med ca 3 procent för 2006.

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, 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.

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

Koldioxid

De totala utsläppen av koldioxid (CO₂) ökade 2006 till 2 137 000 ton. Ökningen motsvarar 3 procent jämfört med 2005. Inrikestrafikens koldioxidutsläpp minskade med närmare 6 procent jämfört med 2005, se figur 1.

Inrikes utsläpp av koldioxid per personkilometer minskar något jämfört med

2005, till 162 gram per personkilometer, se figur 2. Detta beror på att antalet passagerare per flygning har ökat vilket ger lägre utsläpp per person.

Kväveoxider

Kväveoxidutsläppen (NO_x) har ökat 2006 till 9 768 ton. Ökningen var 3 procent jämfört med året innan, se figur 3. Utsläppen från inrikestrafiken minskade med cirka 8 procent.

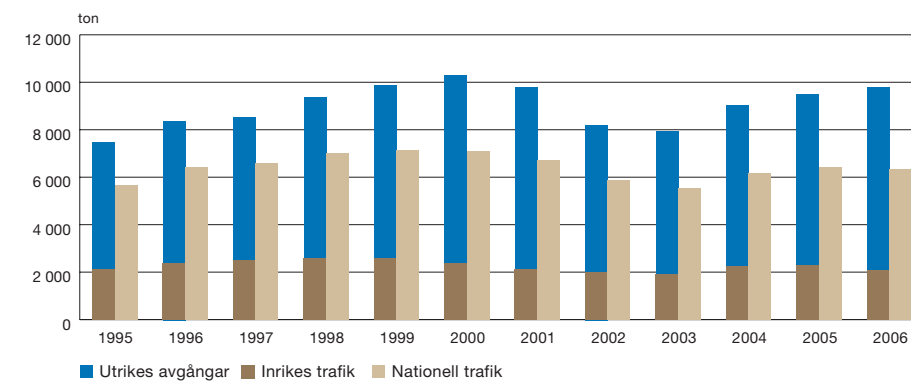
Inrikes utsläpp per personkilometer minskade till 0,66 gram NO_x/personkilometer, se figur 4.

Svaveldioxid

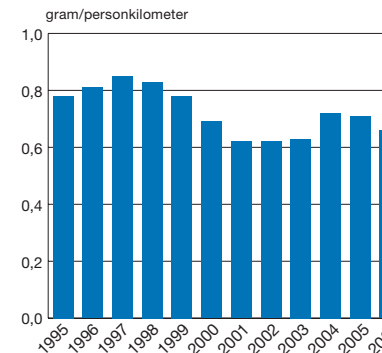
Utsläppen av svaveldioxid (SO₂) i avgaser från flygplan varierar på samma sätt som koldioxidutsläppen, därför att innehållet av svavel i flygbränsle och bildandet av svaveldioxid vid förbränning i stort sett är konstant. År 2006 ökade svaveldioxidutsläppen med 3 procent jämfört med 2005, se figur 5. Svaveldioxidutsläppen från inrikestrafiken minskade med närmare 6 procent.

Inrikes utsläpp per personkilometer minskade till 0,051 gram SO₂/personkilometer, se figur 6.

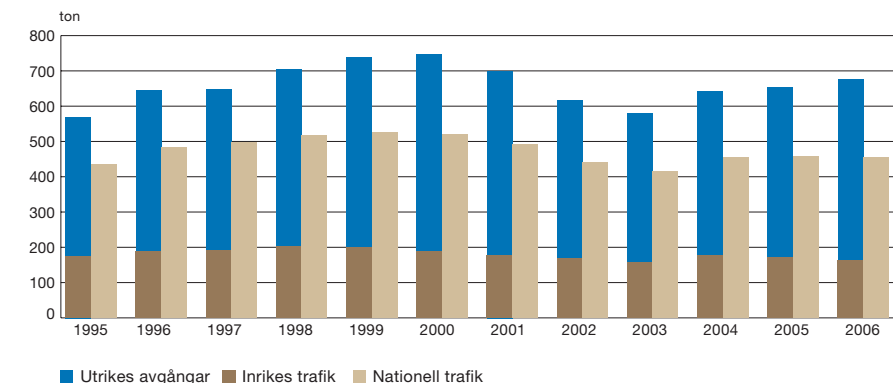
Figur 3. Utsläpp av kväveoxider från civil flygtrafik.



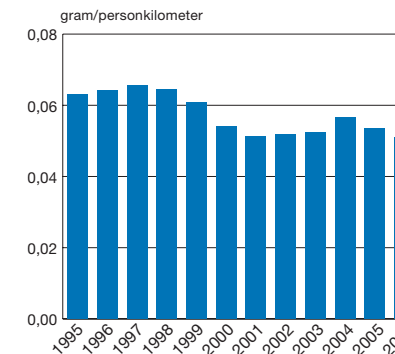
Figur 4. Kväveoxider nyckeltal, inrikes.



Figur 5. Utsläpp av svaveldioxid från civil flygtrafik.



Figur 6. Svaveldioxid nyckeltal, inrikes.



Luftfartens miljöpåverkan genom utsläpp till luft

Flyget bidrar till den globala växthuseffekten och till annan negativ miljöpåverkan via förbränning av flygbränsle, vilket främst bildar koldioxid och vattenånga. Globalt beräknas flyget svara för cirka 3,5 procent av människans samlade bidrag till växthuseffekten. Även om flygets klimatpåverkan idag är relativt liten är flyget en tillväxtbransch och riskerar därmed att på sikt öka kraftigt i förhållande till annan mänsklig klimatpåverkan. Det är därför angeläget att ta fram åtgärder som motverkar den negativa trenden.

Koldioxid, CO₂, är en växthusgas som har en uppehållstid på minst 100 år i atmosfären. Det spelar ingen roll var i världen koldioxidutsläppen sker, gasen fördelar sig jämnt i atmosfären. Koldioxidens

påverkan skiljer sig inte heller beroende på vilken höjd utsläppen sker.

På hög höjd i stratosfären orsakar utsläpp av kväveoxider, NO_x, från flygbränsle en nedbrytning av ozon. På lägre höjd kan däremot flygets utsläpp av kväveoxider bidra till bildandet av ozon vilket minskar UV-strålningen. Bildandet av ozon bidrar samtidigt till uppvärmning av klimatet. Kväveoxiderna bidrar också till att bryta ner växthusgasen metan vilket motverkar uppvärmningen av atmosfären. Den totala effekten av kväveoxidutsläppen från flyget innebär dock ett bidrag till uppvärmningen. Utsläpp av kväveoxider som når marknivå, exempelvis från lokala utsläpp vid flygplatser, ger samma negativa effekt på hälsan och på försurning av

miljön som utsläpp från exempelvis vägtrafiken. Utsläppen av NO_x och dess påverkan på ozonbildning beror på höjd, hastighet, lufttemperatur, geografisk position och de atmosfäriska förhållandena som råder vid utsläppstillfället.

Utsläpp av svaveldioxid, SO₂, från flygbränsle orsakar ozonnedbrytning på hög höjd vilket till viss del motverkar den ozonbildning och uppvärmning av klimatet som orsakas av kväveoxidutsläppen. Dessutom bidrar svavel till försämrad miljö genom bidrag till försurningen.

Kolmonoxid, CO, och ofullständigt förbrända kolväten, HC, bildas också vid förbränning av flygbränsle och deltar i processen där ozon bildas.

Flygbullret ökar

Efter några år av minskat buller vid svenska flygplatser ökade det under år 2006, främst på grund av ökad trafik med de mest bullrande flygplanen. I Sverige beräknas något under 10 000 personer vara utsatta för flygbuller överstigande 55 decibel (dBA).

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

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

Med utgångspunkt från flygmarknadens förändring och sammansättningen av flygplanflottan ändras bulleremissionerna år för år.

Luftfartsstyrelsen har tagit fram ett system för uppföljning av bullerdata för den tunga flygtrafik som förekommer på svenska flygplatser. Bullret för varje flygplanrörelse jämförs med kravnivåerna enligt ICAO:s bullernormer, och grupperas i sex olika bullerklasser, där klass A är den tystaste klassen med hänsyn till flygplanets storlek och klass F den mest bullrande med hänsyn till flygplanets storlek.

Genom att jämföra antalet flygrörelser i respektive grupp erhålls en samlad bild av de bulleremissioner som alstras vid de svenska flygplatserna.

Den kartläggning av bulleremissioner som Luftfartsstyrelsen genomfört för åren 2005 och 2006 visar att antalet flygningar totalt sett, med de minst bullrande flygplanen, minskar i omfattning. Samtidigt är flygningarna med de mest bullrande flygplanen något fler år 2006 än året innan.

Inom ICAO har bullerutvecklingen kring flygplatser följts upp på global nivå. Det har tagits fram prognoser avseende antal bullerutsatta personer inom olika bullernivåer fram till år 2020. Det använda bullermåttet LDN har stora likheter med det svenska FBN måttet¹.

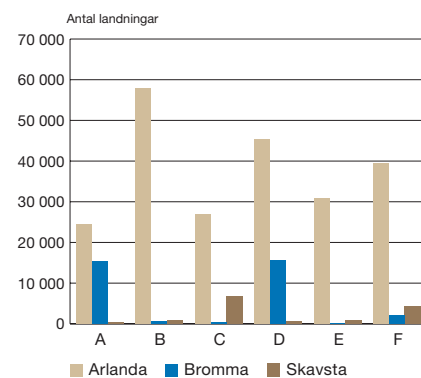
I Västeuropa var det år 2004 cirka 1,3 miljoner personer bullerutsatta för flygbuller överstigande LDN 55 dBA. Av dessa bor cirka 0,5 procent i Sverige. Antal utsatta personer kommer enligt prognosen att fram till år 2020 öka till närmare 4 miljoner utsatta i Västeuropa. För hela världen gäller en ökning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

Arbetet med samhällsbuller i Sverige styrs av EU direktiv och miljömålsarbete. Den svenska bullerforskningen fokuserar på upplevelsen av buller och bullers hälsoeffekter. Berörda myndigheter har initierat samarbete om system för värdering av bullerstörningar. Det finns forskningsrapporter som indikerar att flygbuller ger upphov till kraftigare störningsreaktioner än motsvarande ljudnivåer kring vägar och järnvägar.

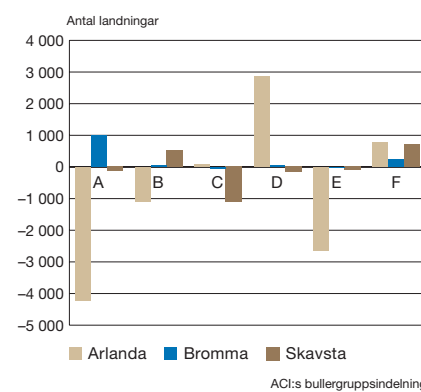
Senare år har även samhällets behov av mer eller mindre tysta områden uppmärksamats.

Miljö kvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö har ett delmål som innebär att buller från luftfartyg senast år 2010 ska vara försumbart inom vissa fjällområden. Aktuella områden är 7 regleringsområde klass A enligt terrängkörningsförordningen (1978:594) och 9 nationalparker. Områdena täcker ungefär 2 procent av Sveriges yta. Flygverksamheten i de skyddade områdena är nästan enbart helikopter verksamhet. Omfattningen motsvarar i genomsnitt ungefär en flygrörelse per vecka i vart och ett av de 16 områdena.

Figur 1. Fördelningen av bulleremissioner vid Arlanda, Bromma och Skavsta 2006 (enligt ICAO:s 6 bullerklasser).



Figur 2. Förändring i fördelning av bulleremissioner mellan 2005 och 2006.



¹ Såväl FBN- som LDN-måtten beskriver dygnsviktade årsmedelvärden av flygbullret. Bägge måtten värderar en natthändelse som 10 daghändelser. FBN värderar dessutom en kvällshändelse som 3 daghändelser.



CHRISTOFER ÄR, sedan ungefär sju år tillbaka, flygrädd. Han märkte först av det under en USA-flygning – Christofer hade nyligen gått igenom en tuff period och var fortfarande i obalans. Starten och landningen gick bra, men under nästan hela flygturen kämpade han med panikkänslor.

– Det dröjde ett par år innan jag flög igen. Men hade då turen att hamna på samma flight som flygbolagets beteendevetare, som undervisade kabinpersonal i att hantera flygrädda resenärer. I hennes sällskap gick resan överraskande bra. Hon visste precis hur hon skulle hantera mig. Jag landade närmast euforisk, tänkte »jag har flugit!«.

Christofer, som är fast besluten att övervinna sin rädsla, flög igen några månader senare. Även denna resa bjöd på en positiv överraskning.

– När jag berättade om min flygrädsla, blev jag erbjuden att sitta i cockpit. Det blev en fantastisk upplevelse. Efter start slog piloterna på autopiloten och började berätta om alla instrument och mätare. Vi pratade om livet och njöt av den vackra vinternatten. Och plötsligt var vi på Bromma.

EU ansluter flyget till handel med utsläppsrätter

Flygets miljöfrågor har under året hamnat i fokus och arbetet inom EU och International Civil Aviation Organization, ICAO, har präglats av detta. Arbetet med att begränsa flygets utsläpp till luft och särskilt flygets klimatpåverkan samt att införliva flyget i EU:s handelssystem har varit en huvudfråga. I december 2006 lade EU-kommissionen ett lagförslag om att ansluta flyget till systemet för handel med utsläppsrätter av koldioxid.

I ICAO HAR EN arbetsgrupp verkat, Emissions Trading Task Force, ETTF, med uppgift att utarbeta vägledning för stater om anslutning av luftfarten till utsläppshandel som är förenlig med klimatkonventionen och som är öppen mot andra sektorer som redan ingår i nationella handelssystem. Även inom European Civil Aviation Conference, ECAC, har en arbetsgrupp, Emissions Trading Task Group, haft i uppgift att sprida information till alla ECAC-stater om utvecklingen när det gäller utsläppshandel och att samordna synpunkter i ICAO-arbetet.

ETTF har i december 2006 lyckats komma överens om ett fullständigt utkast till vägledning om utsläppshandel till ICAO:s miljökommitté, Committee on Aviation Environmental Protection, CAEP, trots stora motsättningar mellan deltagarna från Europa och många andra länder. Den främsta meningsskiljaktigheten gäller frågan om hur andra länders flygbolag kan anslutas till ett utsläppshandelssystem som införs av en stat eller en grupp av stater. Denna fråga har också varit föremål för diskussioner i ICAO:s råd och är nära förknippad med arbetet om att införliva flyget i EU:s handelssystem.

Avgifter på emissioner

Sverige, Schweiz och Storbritannien är de enda länderna 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. CAEP har tillsatt en arbetsgrupp, Emissions Charges Task Force, med syfte att ta fram vägledning för lokala emissionsavgifter för medlemsstater inom ICAO som vill införa denna typ av avgifter. Ett förslag har tagits fram för beslut av CAEP under 2007. Inom ECAC:s miljöarbetsgrupp och undergrupp

om emissionsavgifter har underlag från Europa sammanställts och ingått i CAEP-arbetet.

I ICAO, under CAEP, har en arbetsgrupp analyserat miljö- och kostnadseffektivitet i de olika åtgärdsförslagen. Gruppen har analyserat 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. En rapport om detta är färdig att läggas fram för CAEP under 2007.

Flyget ansluts till EU:s handel med utsläppsrätter

EU-kommissionen vill ansluta flyget till det system för handel med utsläppsrätter av koldioxid som redan existerar i EU och lade i december 2006 ett förslag till direktiv som EU:s medlemsstater var allmänt positiva till.

Från och med 2011 föreslås att utsläpp från flygningar inom EU införlivas i handelssystemet. Från och med 2012 förordas att också flygningar till och från EU-flygplatser inkluderas och alla flygbolag, från EU och från länder utanför EU, ska omfattas. Idag innefattar handelssystemet större förbränningsanläggningar och delar av den energiintensiva industrin.

EU:s utsläpp från de internationella flygtransporterna ökar snabbare än utsläppen från någon annan sektor, vilket påverkar EU:s möjligheter att minska de totala utsläppen av växthusgaser.

Syftet med handelssystemet är att på ett kostnadseffektivt sätt minska utsläppen av koldioxid, som är ett av de ämnen som har störst negativ inverkan på vårt klimat. (Se faktarutorna »Hur fungerar EU:s handel med utsläppsrätter« på sidan 47 och »Luftfartens miljöpåverkan genom utsläpp till luft« på sidan 42.)

Handelssystemet är ett led i åtagandet för

utsläppsminskningar enligt Kyotoprotokollet där utsläpp från inrikesflyget ingår. Omfånget på begränsningar av utsläpp från utrikesflyget är däremot inte fastställt genom åtaganden i Kyotoprotokollet.

För att begränsa den snabba ökningen av utsläpp från luftfarten kommer det enligt lagförslaget att sättas ett tak för det totala antalet tillgängliga utsläppsrätter som motsvarar den genomsnittliga utsläppsnivån under 2004–2006. Enligt förslaget kommer några få procent av rätterna att auktioneras ut av medlemsstaterna, medan den överväldigande majoriteten kommer att delas ut gratis med hänsyn tagen till flygoperatörernas effektivitet (riktmärken).

För att minska de administrativa kostnaderna kommer lätta luftfarkoster inte att omfattas och varje operatör/flygbolag kommer att administreras av en enda medlemsstat.

Om man utgår från att flygbolagen för över alla extra kostnader på kunderna, skulle priset för en typisk tur- och returflygning inom EU öka med mellan 15 och 90 kronor till 2020 enligt kommissionens kalkyler. Priset på längre flygresor skulle öka mer beroende på resans längd.

Till 2020 skulle de årliga koldioxidbesparingarna från handelssystemet enligt kommissionens beräkningar uppgå till cirka 183 miljoner ton – vilket exempelvis är dubbelt så mycket som Österrikes årliga utsläpp av växthusgaser från alla källor – jämfört med om inga åtgärder vidtas. Direktivförslaget är en del av en omfattande strategi för att ta itu med utsläpp från luftfarten som även innefattar mer forskning om miljövänlig teknik och förbättringar i flygledningstjänsten. För att hantera andra gaser än koldioxid kommer kommissionen att föreslå åtgärder för kväveoxidutsläpp i ett separat förslag senast slutet av 2008.

En stor utmaning för EU är frågan om införlivande av andra länders flygbolag på linjer från och till EU. Den frågan är högst kontroversiell. Olika uppfattningar står idag mot varandra och motåtgärder från tredje länder kan försvåra införandet av ett system som behandlar alla länders flygbolag lika. Ytterst är frågan politisk och framtida diskussioner i olika internationella organ får stor betydelse.

Flygets miljöpåverkan fick ökad aktualitet under 2006 och allt tyder nu på att även flyget kommer att ingå i handeln med utsläppsrätter. Enligt förslaget från EU ska det bli verklighet år 2011.

Hur fungerar EU:s handelssystem för utsläppsrätter?

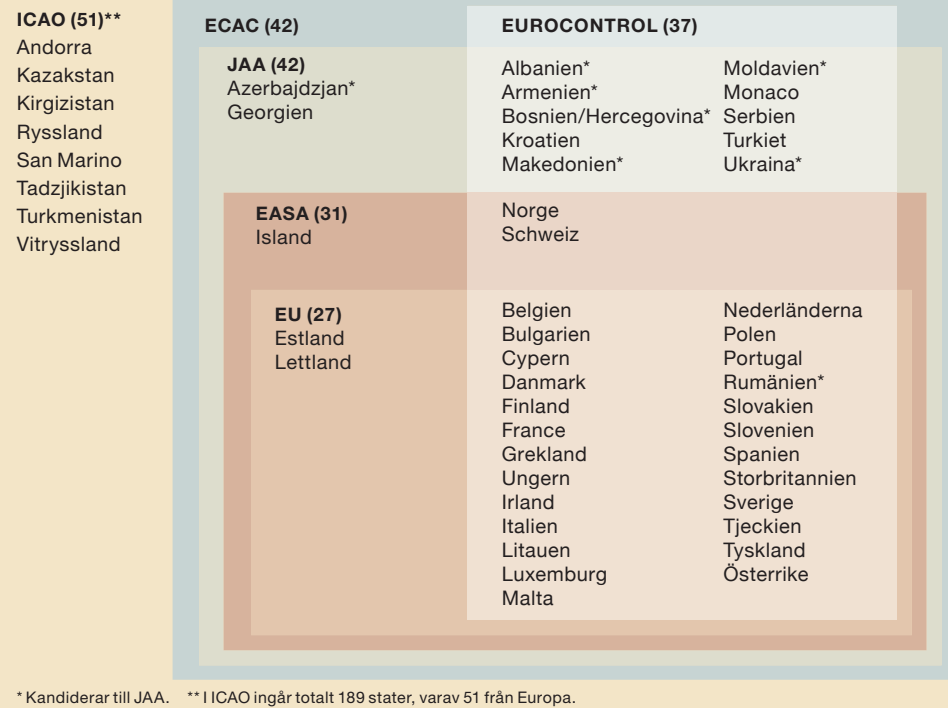
Handelssystemet baseras på att det sätts ett tak för hur stora de totala utsläppen av koldioxid inom systemet får vara under en period och på att det ges ut utsläppsrätter motsvarande den fastställda utsläppsnivån. Genom att minska volymen av utsläppsrätter kan EU minska koldioxidutsläppen inom ramen för de verksamheter som är anslutna till systemet.

Ett handelssystem är ett kostnadseffektivt styrmedel för att minska koldioxidutsläpp eftersom utsläppen kommer att minska i de verksamheter där kostnaden för reduktionen är lägst.

Företag som är anslutna till systemet tilldelas ett antal utsläppsrätter och företagen måste sedan vid en given tidpunkt redovisa utsläppsrätter som motsvarar deras faktiska utsläpp av koldioxid. Ett företag, vars utsläpp av koldioxid överskrider tilldelningen av utsläppsrätter, kan köpa utsläppsrätter från företag som inte använder hela sin tilldelning. På så sätt skapas en marknad för utsläppsrätter, på vilken priset bestäms av tillgång och efterfrågan. De totala koldioxidutsläppen bestäms därigenom av den totala volymen utsläppsrätter. Däremot sätts inte något tak för utsläppen från varje enskild anläggning.



Europeiska medlemmar i internationella organisationer



Säkerhet

Utvecklingen för flygsäkerheten under året varierade. Inget haveri drabbade svensk linjefart och charter medan sju haverier drabbade övrig kommersiell luftfart.

För att minska riskerna för brottsliga handlingar riktade mot flyget infördes under året strängare regler för vätskor i handbagaget.

Internationella organisationer

International Civil Aviation Organization, ICAO, är FN:s självständiga fackorgan för civil internationell luftfart. De 189 fördragslutande staterna har genom att ratificera konventionen om internationell civil luftfart (Chicagokonventionen) förbundet sig att samarbeta för att säkerställa största möjliga likformighet i fråga om föreskrifter och tillämpningsförfaranden. Inom ICAO:s ram utarbetas också olika konventioner på luftfartens områden, t.ex. när det gäller terroristbekämpning och ansvarighets- och försäkringsfrågor.

Committee on Aviation Environmental Protection, CAEP, är ICAO:s miljökommitté. I kommittén ingår 21 av ICAO:s medlemsländer samt 12 observatörer.

European Civil Aviation Conference, ECAC, är en organisation som arbetar med att formulera harmoniserade rekommendationer, inom ramen för ICAO:s regelverk. Målet är att gynna utvecklingen av ett säkert, effektivt och uthålligt europeiskt flygtransportsystem.

Eurocontrol är ett europeiskt samarbetsorgan med uppgift att verka för att utveckla det europeiska nätverket för flygtrafiktjänster,

bland annat genom att harmonisera och integrera tekniska system och operativa metoder. En viktig del av arbetet är att utveckla kapaciteten i luftrummet med bibehållen flygsäkerhet.

Joint Aviation Authorities, JAA, är en samarbetsorganisation för europeiska luftfartsmyndigheter som har till syfte att främja en hög och enhetlig flygsäkerhetsnivå i Europa genom att utforma gemensamma flygsäkerhetsregler för den civila luftfarten. JAA:s uppgifter har successivt tagits över av EASA men under en övergångsperiod kommer JAA att ha ett samordningskontor nära EASA.

European Aviation Safety Agency, EASA, är en EU-myndighet. Syftet är att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa, skapa en hög och enhetlig miljöskyddsnivå, underlätta den fria rörligheten för varor, personer och tjänster, gynna kostnadseffektiviteten vid reglerings- och certifieringsförfaranden och undvika dubbelarbete på nationell och europeisk nivå. De ska dessutom sprida gemenskapens syn på civila säkerhetsnormer och säkerhetsbestämmelser för den civila luftfarten.

Förbättrad flygsäkerhet inom linjefart och privatflyg

År 2006 blev positivt ur säkerhetssynpunkt för svensk linjefart och charter och privatflyg, medan trenden för övrig kommersiell luftfart var negativ. Inom linjefart och charter inträffade inget haveri. Antalet haverier inom privatflyget var 11, det lägsta på över 35 år. Övrig kommersiell luftfart drabbades av 7 haverier, varav två med dödlig utgång och sammanlagt 5 omkomna – det värsta året på mer än 10 år.

LUFFFARTSTYRELSENS STATISTIK för haverier grundas på olyckor oavsett var i världen de inträffat och som drabbat svenskregistrerade luftfartyg 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 och så vidare) har 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 timmer eller medfört komplicerade benbrott.

Riksdagens mål för säkerheten

Riksdagen har fastställt följande etappmål för säkerheten 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.

Inget haveri i linjefart och charter

I jämförelse med andra välutvecklade luftfartsnationer har Sverige en god flygsäkerhet som ligger väl i nivå med bland annat USA och EU inom den tunga luftfarten, det vill säga linjefart och charter.

Under 2006 inträffade inget haveri inom linjefart och charter, se figur 1.

Det senaste haveriet inträffade 2005 i samband med landning då flygplanets bakropp skadades vid islag i landningsbanan. De strukturella skadorna blev av sådan omfattning att händelsen klassades som haveri. Ingen av de ombordvarande 213 personerna skadades.

Haverifrekvensens medelvärde för 10-årsperioden 1997–2006 är 0,30 per 100 000 flygtimmar baserat på flygtidens prognos för 2006. Detta värde är 10 procent lägre än föregående 10-årsperiod, det vill säga en förbättring av flygsäkerhetsutfallet.

Detta medför att det finns goda möjligheter att nå flygsäkerhetsmålet, halvering av haverifrekvensen. Dock får endast ett haveri inträffa under 2007 för att målet ska nås.

Negativ trend för övrig kommersiell luftfart

Den kommersiella luftfart som inte innefattas i linjefart och charter och inte är skolflygning definieras som kommersiell luftfart med lättare luftfartyg. Tidigare användes bruksflyg som definition av denna kategori. Verksamheten omfattar såväl personbefordran som uppdrag där luftfartyget nyttjas som redskap. Den internationella benämningen är Aerial Work. I verksamheten nyttjas såväl flygplan som helikoptrar. Från och med 2004 har också tagits med kommersiella ballonger, som främst bedriver flygning av karaktären sightseeing.

Under 2006 inträffade 7 haverier, 5 med helikopter, 2 med flygplan, inget med kommersiella ballonger, se figur 2. I två haverier omkom samtliga ombord. Ett haveri drabbade kustbevakningen efter ett vingbrott, utredningen är ännu inte avslutad. Samtliga 4 besättningsmedlemmar omkom. Det andra haveriet inträffade under sträckflygning med en helikopter som av okänd anledning kolliderade med terrängen, utredning pågår även här.

Säkerhetsutvecklingen över senaste 10-årsperioden visar på en negativ trend inom övrig kommersiell luftfart. De senaste två åren visar på en återgång till tidigare nivåer. Den långa perioden utan haverier med dödlig utgång har nu brutits.

Det ser i nuläget inte ut som att flygsäkerhetsmålet, en halvering av haverifrekvensen fram till och med 2007, kommer att uppnås.

Inget haveri inom skolflyget

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

Under 2006 inträffade inget haveri medan det 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 är noll i och med att inga dödliga haverier inträffat de senaste tio åren.

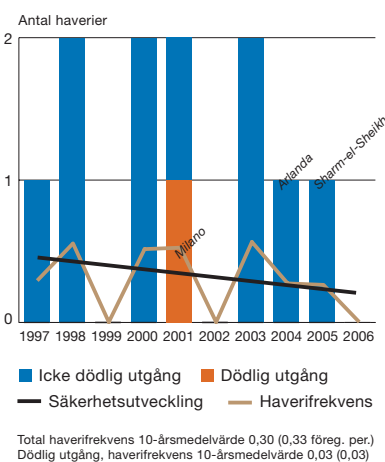
Förbättrad flygsäkerhet inom privatflyget

Privatflyg innebär verksamhet som bedrivs med luftfartyg (flygplan, helikopter och så vidare) som är så kallade normalklassade eller experimentklassade. Detta sammanhänger med vilka normer som tillämpats då luftfartyget byggts. I denna kategori ingår inte ultralätta luftfartyg, segelflygplan och så vidare.

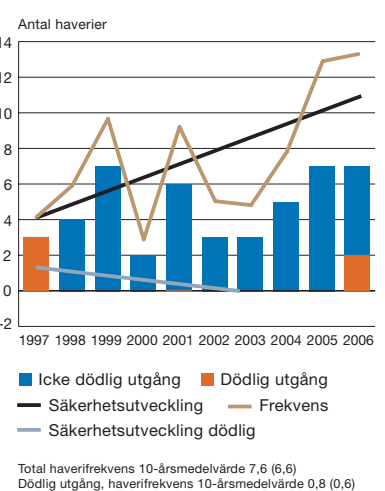
Under 2006 inträffade 11 haverier, varav 3 med dödlig utgång. Fem personer omkom sammanlagt, varav 3 i ett haveri, se figur 4. Året 2006 blev, vad gäller antalet haverier, det bästa året på över 35 år, men däremot negativt med avseende på konsekvenserna.

Det finns nu goda utsikter att målet, halvering av antalet haverier, kommer att nås till utgången av 2007. Halveringsmålet innebär att antalet haverier då bör ligga på i genomsnitt 12 per år.

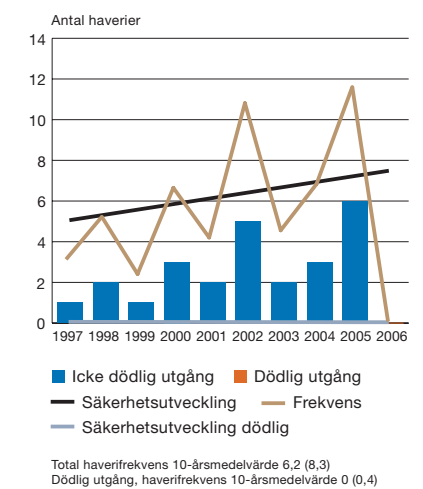
Figur 1. Haverier i linjefart och charter, svensk luftfart 1997–2006.



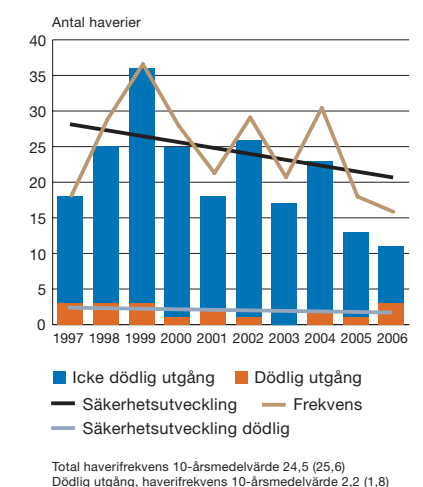
Figur 2. Haverier i kommersiell luftfart med lättare luftfartyg, svensk luftfart 1997–2006.



Figur 3. Haverier med skolflyg, svensk luftfart 1997–2006.



Figur 4. Haverier i privatflyg (ej sportbetonat), svensk luftfart 1997–2006.



Strängare regler för bagage och vid säkerhetskontrollen minskar riskerna för brottsliga handlingar riktade mot flyget.



Antalet omkomna inom privatflyget ökade under 2006 medan antalet haverier minskade

År 2007 ska antalet haverier inom privatflyget vara halverat. För att uppnå detta mål startade dåvarande Luftfartsinspektionen 1998 projektet H50P. Projektet förutsatte ett stort engagemang och medverkan från lokala organisationer som flygklubbar och olika intresseorganisationer.



Såväl privatcertifikat som flygtimmar fortsätter att minska, vilket också bidragit till färre haverier. Samtidigt fortsätter flygsäkerhetsarbetet inom privatflyget.

GENOM INFORMATION och utbildningar ska flygsäkerhetsarbetet nå samtliga innehavare av privatflygcertifikat. Under perioden har sammanlagt cirka 150 instruktörer utbildats och cirka 3 000 piloter deltagit i dessa kurser. Samtidigt har ett tjugotal kompendier, som behandlat olika aspekter av flygsäkerhet, getts ut.

Flygsäkerhetsarbetet i projektet förutsätter ett nära samarbete mellan myndigheten och allmänflygets intresseorganisationer. Arbetet kommer att fortsätta under 2007.

När projektet inleddes var det främst riktat mot det normalklassade motorflyget. Under senare år har det ultralätta flyget, UL, flygplan som väger högst 450 kg, haft en kraftig ökning i Sverige varför projektet nu också vänder sig till dessa piloter.

Lära av misstagen

En av de grundläggande frågorna för flygsäkerhetsarbetet är att öppet diskutera erfarenheter och eventuella misstag, för att därigenom undvika att misstag upprepas.

Antalet olyckor har, sedan starten av H50P, minskat och närmar sig det uppsatta målet. Under 2006 uppgick antalet haverier inom privatflyget till tio stycken och antalet omkomna till fem, jämfört med 13 haverier och en omkommen året innan.

Tre personer omkom då deras plan gick ner i havet söder om Skåne. En person omkom vid en kollision i luften med ett annat flygplan under en flyguppvisning på Malta och en person omkom vid ett haveri i Istorp, Marks kommun, då planet fattade eld vid nedslaget.

Skolflyg och privatflyg helikopter hade inget haveri under 2006, medan antalet haverier inom UL uppgick till fem, varav en omkom vid ett haveri utanför Kristinehamn.

Ändrade förutsättningar

Flygsäkerhetsarbetet inom ramen för H50P har bidragit till att antalet haverier inom privatflyget har minskat. Samtidigt har andra förutsättningar förändrats under de senaste åren. Bland annat har antalet piloter med privatcertifikat minskat liksom antalet flygtimmar. Även tillgång till flygplan, flygfält, luftrum, väder, och kostnader bidrar till helhetsbilden när det gäller säkerhetsutvecklingen. De senaste årens utveckling inom UL, där antalet certifikat ökar, har också flyttat över en del av säkerhetsfrågorna till denna flygform som har delvis andra förutsättningar än det normalklassade flyget.

Begränsning av vätskor kräver välinformerade passagerare

Den 6 november 2006 infördes begränsningar av vätskor i handbagaget inom hela EU. För att underlätta införandet av de nya reglerna i Sverige genomfördes en omfattande informationsinsats som riktade sig till flygpasagerarna.

MÅLET FÖR LUFTFARTSSKYDDET är att minimera riskerna för brottsliga handlingar riktade mot flygtransportsystemet. Föreskrifter om åtgärder inom luftfartsskyddet har funnits sedan början av 1990-talet och har sedan dess utvecklats för att uppfylla internationella standarder och rekommendationer samt EU-förordningskrav.

International Civil Aviation Organisation, ICAO, har under 2006 genomfört en tillsyn av Luftfartsstyrelsens myndighetsarbete samt den operativa verksamheten på Arlanda flygplats, med ett gott resultat som visar att Sverige uppfyller ICAO:s standarder och rekommendationer.

Följande är viktiga exempel under året på nya föreskrifter i det nationella säkerhetsprogrammet i Sverige (samtliga exemplen baseras på EG-förordningar):

- Identitetskontroll av passagerare på inrikesflygningar för att säkerställa att det är samma passagerare som checkar in bagage som även följer med på flygningen (kravet för utrikes avgångar infördes 2005),
- begränsning av vätskor i handbagaget för att minimera sabotagerisken med flytande explosiva ämnen, samt
- uppdaterade krav på teknisk utrustning för säkerhetskontroll av passagerare, bagage, frakt och post.

Passagerarnas bekvämlighet viktig

Införandet av begränsningar av vätskor i kabinbagaget från den 6 november har varit en resurskrävande arbetsuppgift för såväl Luftfartsstyrelsen som flygplatserna och flygbolagen.

I arbetet med att ta fram de nya EG-förordningskraven var det viktigt att ta fortsatt hänsyn till passagerarnas bekvämlighet, d.v.s. att det ska vara möjligt att

medförabegränsad mängd vätska i handbagaget. De nya reglerna tillåter att passagerarna i handbagaget tar med behållare med vätska som rymmer max 100 ml (1 dl) och behållarna ska placeras i en en-liters, återförslutningsbar, genomskinlig platsbysa. Därmed är det fortfarande möjligt att t.ex. ta med nödvändiga toalettartiklar för långa flygningar i kabinen eller att resa enbart med handbagage.

Dessutom var det viktigt att kraven utformades så att säkerhetskontrollen av passagerare och handbagage kan genomföras med en acceptabel kötid. En annan betydelsefull förutsättning för att undvika kaos på flygplatserna i samband med att reglerna trädde i kraft var att passagerarna var medvetna om de nya kraven och hur de skulle packa rätt. Luftfartsstyrelsen har därför tillsammans med flygplatser och flygföretag informerat om de nya kraven via webbsidor och massmedia. En resenärsundersökning som utfördes den 6 november på Arlanda visade att 97 % av passagerarna kände till att nya krav gällde från och med den dagen. (Läs mer på Luftfartsstyrelsens webbsida: www.luftfartsstyrelsen.se/vatskor.)

Gemensam avgift för säkerhetskontroll oförändrad

Den gemensamma avgiften för säkerhetskontroll, GAS, tas ut av flygföretagen och ska täcka kostnaderna för säkerhetskontroll av passagerare och bagage på de svenska flygplatserna. Avgiften baseras på antalet avresande passagerare från svenska flygplatser. Ett utjämningsystem gör att avgiften är den samma oavsett vilken flygplats man reser från. Avgiften för 2007 har beslutats till 30 kronor per passagerare, vilket är samma avgift som gällde för år 2006. Luftfartsstyrelsen administrerar GAS.



Luftfartsskydd i Sverige

I Sverige finns totalt cirka 200 operatörer som omfattas av det nationella säkerhetsprogrammet, t ex flygplatser, svenska och utländska flygföretag, speditörer och fraktkomplex, postoperatörer, cateringföretag, flygtrafikföretag, städföretag samt utbildningsorganisationer. Syftet är att allt som kommer ombord på ett flygplan har omfattats av tillräckliga säkerhetsåtgärder.

Luftfartsstyrelsen är utsedd av regeringen att utveckla det nationella säkerhetsprogrammet och ska också se till att de verksamhetsutövare som omfattas av föreskrifter i programmet uppfyller kraven i sin verksamhet. Detta sker bland annat genom föransända tillsyner eller oanmälda inspektioner och tester.

Dessutom utförs registerkontroll av personer som medges tillträde utan ledsagning till områden som är känsliga av luftfartsskyddsskäl. Under 2006 genomfördes cirka 7 500 registerkontroller.

Flygplats- utveckling

Luftfartsverket, LFV, minskade under året sitt engagemang i små och olönsamma flygplatser. Av landets 41 flygplatser med linjetrafik och charter äger LFV idag 16 stycken.

En utredning för att se över hela flygplatssystemet startade under året och ska hösten 2007 redovisa ett förslag hur statens framtida engagemang ska se ut.

Kostnaderna för den statligt upphandlade trafiken till olönsamma flyglinjer minskade.

Svenska flygplatssystemet ses över

Flygplatssystemet i Sverige är just nu föremål för en översyn. En utredare har utsetts av regeringen att lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser. Idag finns totalt 41 flygplatser med linjetrafik eller charter, varav 16 ägs av staten.

HALMSTAD FLYGPLATS köptes av Halmstads kommun från LFV 2001. Genom avtal åtog sig LFV att fortsatt finansiera och driva flygplatsen fram till och med 2010. Under 2005 kom LFV och Halmstads kommun överens om att Halmstads kommun skulle ta över både finansiering och drift av flygplatsen från och med den 1 januari 2006.

Regeringen beslutade den 2 november 2006 att godkänna det avtal som ingåtts mellan LFV och Kalmar kommun gällande överlåtelse av Kalmar flygplats till Kalmar kommun. Avtalet innebär att Kalmar kommun tar över ansvaret för flygplatsen från och med den 1 januari 2007.

Flygplatsinfrastrukturen i Sverige täcker i princip hela landet. Reguljär linjetrafik eller chartertrafik bedrivs för närvarande vid 41 flygplatser. Staten genom LFV, driver 16 av dessa flygplatser. Därutöver finns 25 flygplatser med annan huvudman än staten (kommunala, privata) där det idag bedrivs linjetrafik eller chartertrafik, se tabell 1. Verksamheten på Hultsfred-Vimmerby flygplats är för närvarande nedlagd på grund av att linjetrafiken därifrån har upphört.

Översyn av flygplatssystemet

Regeringen beslutade den 1 juni 2006 att fastställa direktiv till en särskild utredare att göra en översyn av det samlade svenska flygplatssystemet. Christina Rogestam har utsetts som offentlig utredare. En expertgrupp med företrädare för myndigheter och branschorgan har utsetts.

Regeringen beslutade den 9 november 2006 om tilläggsdirektiv till utredningen. Som komplement till tidigare beslutade direktiv ska utredaren ytterligare analysera och ge förslag i frågor om internationell tillgänglighet, stödsystemets utformning, flygfrakt, LFV:s organisation samt finansiering.

Syftet med översynen är att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen

lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 oktober 2007.

Uppdraget kan sammanfattas i följande punkter. Utredaren ska:

- Analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av att tillämpa längre restider än två timmar till och från Stockholm för alternativa transportmedel.
- Analysera och ge förslag till vilka alternativa möjligheter som finns att säkerställa en god interregional tillgänglighet.
- Värdera flygplatsernas roll och betydelse med utgångspunkt från direktlinjer till större europeiska nav samt med utgångspunkt i de nordiska huvudstadsnaven.
- Belysa LFV:s roll som statlig infrastrukturhållare.
- Redovisa ekonomiska och transportpolitiska förutsättningar för konsekvenser av alternativa verksamhetsformer för LFV.
- Föreslå en robust och långsiktig finansieringsmodell för flygplatssystemet.
- Se över det nuvarande driftbidragssystemet.
- I sina överväganden om finansieringsmodellen sträva efter att finna en lämplig ansvarsfördelning mellan stat, regioner, kommuner och näringsliv.
- Överväga i vilken mån som flygfraktverksamheten bör beaktas i frågor om statens ansvar för flygplatser.
- Ge förslag om möjlig trafikering med utgångspunkt från en anpassad infrastruktur.



Reguljär linjetrafik eller chartertrafik bedrivs för närvarande vid 41 flygplatser i Sverige.

Tabell 1. Antal passagerare vid statliga respektive icke-statliga flygplatser 2005 och 2006.*

Linjefart och charter	2005	2006	Förändring %
Statliga	22 025 941	22 942 756	4,2
Icke-statliga	2 901 164	2 995 491	3,3
Totalt	24 927 105	25 938 247	4,1

* Norrköping klassas som statlig 2006. Halmstad klassas som icke-statlig 2006, men var statlig 2005.



OLLE SPENDERAR ungefär hundra nätter per år på hotell, och hinner med nästan lika många flygresor. För ett par år sedan skulle han flyga till London i jobbet. Han hade med sig en hel del musikutrustning. När allting var incheckat gick han vidare till passkontrollen, och insåg där att han glömt passet.

– Markpersonalen var vänlig nog att boka om mig till nästa London-flyg, som skulle lyfta fyra timmar senare. De såg också till att lasta om min utrustning. Lättad skyndade jag till Arlanda-polisen för att fixa ett »panikpass«. Men på poliskontoret drog det ut på tiden, och jag hann bli ganska stressad. Skulle jag missa ytterligare ett plan?

Efter ett par timmars väntan fick Olle sitt temporära pass. Och när poliserna insåg hur bråttom det var, agerade man plötsligt snabbt. De tog med sig Olle i en polisbil, och körde i hög hastighet till rätt avgångshall.

– Två poliser eskorterade mig, genom passkontroll och gate, ända in i planet. De mer eller mindre satte ned mig på flygsätet. Som jag ser det, kunde mina medresenärerna tolka entrén på två sätt. Antingen såg de mig som en farlig brottsling, på väg från ett fångelse till ett annat. Eller som en VIP-hanterad rockstjärna. Själv gillar jag den sista tolkningen bäst.

Kostnader för upphandlad flygtrafik minskade för andra året i rad

Under 2006 minskade kostnaderna för upphandlade flyglinjer från 125 miljoner kronor 2005 till 76 miljoner kronor 2006. Rikstrafiken genomförde under året en ny trafikupphandling på linjen Östersund–Umeå.

STATEN FORTSÄTTER att skjuta till pengar till regionalpolitiskt motiverade och samtidigt olönsamma flyglinjer. Rikstrafiken har ansvaret för upphandlingar av trafik på de aktuella linjerna och följer också löpande upp den upphandlade flygtrafiken genom att hämta in uppgifter från operatörerna.

Regeringen fastställde 1993 vissa minimikrav i fråga om utbud och kvalitet i form av allmän trafikplikt för linjen Östersund–Umeå. I december 2001 beslutade regeringen att införa allmän trafikplikt på 10 nya inrikes flyglinjer i Norrland och norra Värmland.

Avtalet för flyglinjen Östersund–Umeå löpte ut i oktober 2006. Upphandlingen av trafik på denna linje genomfördes därför under våren 2006.

Under året minskade kostnaderna för de upphandlade linjerna med 49 miljoner kronor, från 125 miljoner kronor 2005 till 76 miljoner kronor 2006, se *tabell 1*.

I genomsnitt 457 kronor per resa

Rikstrafikens genomsnittliga kostnader per resa för den upphandlade flygtrafiken varierar kraftigt. Som mest uppgår den till 2 565 kronor per resa för linjen Pajala–Luleå. Föregående år uppgick kostnaderna för Pajala till 3 562 kronor per resa.

Den genomsnittliga kostnaden för flygupphandlingen var 457 kronor per resa 2006 jämfört med 845 kronor per resa 2005.

Statens kostnader per resa för den upphandlade trafiken framgår av *tabell 2*.

Tabell 1. Upphandlad trafik 2006.

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	Nordic Regional
Östersund–Umeå	Nordic Regional

Tabell 2. Statens kostnader per resa för den upphandlade trafiken.

Upphandlad linje	2003	2004	2005	2006
Östersund–Umeå	1 087	1 077	1 079	744
Arvidsjaur–Arlanda	510	792	647	203
Hemavan–Arlanda	2 052	2 458	1 751	222
Gällivare–Arlanda	735	847	664	284
Lycksele–Arlanda	418	614	544	286
Storuman–Arlanda	842	943	860	653
Vilhelmina–Arlanda	586	736	688	502
Sveg–Arlanda	1 699	1 506	1 754	1 751
Pajala–Luleå	4 696	2 887	3 562	2 565
Torsby/Hagfors–Arlanda	1 284	1 205	1 310	1 267
Genomsnittlig kostnad per resa	832	973	845	457

Utbyggd infrastruktur och investeringsstöd stärker flygtransportssystemet



Genom att kombinera buss- och järnvägs-transporter med landets flygplatser förbättras kollektivtrafiken.

Samverkan mellan olika trafikslag är grundläggande inom transportpolitiken för att få ett fungerande transportsystem totalt. Bra marktransporter till flygplatserna är till exempel viktiga för flygtransportssystemet. Det statliga investeringsstödet till icke-statliga flygplatser bidrar i sin tur till högre tillgänglighet och regional utveckling. Under 2006 utbetalades 21,6 miljoner kronor i statligt investeringsstöd.

LÄNSSTYRELSEN I SKÅNE län har i februari 2005 godkänt miljökonsekvensbeskrivningen av ny järnvägsförbindelse till Malmö-Sturup med tunnel under flygplatsen. Kostnaderna för färdigställande av järnvägsförbindelsen har beräknats till två miljarder kronor. Den föreslagna järnvägsförbindelsen skulle innebära att Malmö-Sturup flygplats kan nås med tåg i ett integrerat trafiksystem med Öresundståg och Pågatåg. Men förbindelsen har inte prioriterats i den fastställda nationella banhållningsplanen för åren 2004–2015.

Busspendel till Malmö-Sturup och tåg till Stockholm-Arlanda

För att förbättra tillgängligheten till Malmö-Sturup flygplats driver Luftfartsverket, LFV, ett projekt som syftar till att koppla ihop järnvägen i östra Skåne med hjälp av anslutningsbussar. Trafiklösningen innebär att en busspendel sätts in mellan Svedala och Malmö-Sturup. På Svedala station möts pågatågen mellan Malmö och Ystad. Den kombinerade buss- och järnvägspendeln innebär en bättre och snabbare kollektivtrafikförsörjning till flyg-

platsen från främst de östra delarna av Skåne.

Måndagen den 21 augusti 2006 började Upptåget rulla på sträckan Upplands Väsby–Stockholm–Arlanda–Uppsala–Gävle. Med avgångar varje halvtimme har det blivit snabbare och enklare att resa kollektivt till och från Arlanda. SL:s pendeltåg från Stockholms Central via Solna och Sollen-tuna ansluter till Upptåget i Upplands Väsby. Efter ett snabbt byte tvärs över plattformen nås Arlanda på åtta minuter. Från Uppsala till Arlanda blir restiden 19 minuter. Tågen är moderna motorvagnståg av typen Regina med 170 sittplatser.

21,6 miljoner kronor i investeringsstöd Luftfartsstyrelsen beslutar om investeringsbidrag till kommunala och privata flygplatser. Stödet är till för byggande av flygplatsanläggningar eller flygplatsterminaler som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Beslut fattas efter samråd med berörd länsstyrelse, regionalt självstyrelseorgan eller kommunalt samarbetsorgan samt Vägverket.

Under 2006 betalades 21,6 miljoner kronor ut i investeringsbidrag, jämfört med 9,5 miljoner året innan.

Tabell 1 redovisas utbetalda investeringsbidrag under 2006 till kommunala och privata flygplatser.

Tabell 1. Utbetalda investeringsbidrag under 2006.

Flygplats	Belopp	Investeringsobjekt
Kramfors	5 178 835	Omtoppning av rullbana
Lycksele	4 000 000	Breddning och förlängning av rullbana
Storuman	4 416 000	Terminalbyggnad
Torsby	3 000	Terminalbyggnad, rullbana
Trollhättan	431 200	Inhägnad av flygplatsområde
Västerås	5 000 000	Inflygningsljus
Örebro	2 627 000	Terminalbyggnad
Summa	21 656 035	

Driftbidrag till flygplatser på samma nivå

Under 2006 fördelades totalt 101,8 miljoner kronor i driftbidrag till 21 flygplatser i Sverige, samma summa som fördelades 2005. Driftbidraget, liksom det statliga investeringsstödet, betalas ut till kommunala och privata flygplatser och spelar en viktig roll för att landet ska få en tillfredsställande transportförsörjning.

LUFTFARTSSTYRELSEN BESLUTADE den 17 mars 2006, i samverkan med Sveriges Kommuner och Landsting att överlämna förslag till regeringen om fördelning av driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Den 11 maj 2006 beslutade regeringen att fördela driftbidragen i enlighet med Luftfartsstyrelsens förslag, se tabell 1. Beslutet innebär att driftbidrag fördelades till 21 icke-statliga flygplatser med totalt 101 843 000 kronor för verksamhetsåret 2006.

Totalt 1 miljon kronor av driftstödet avsattes till projekt för utveckling och effektivisering av verksamheten vid de icke-statliga flygplatserna. Vidare avsattes 150 000 kronor av stödet till ekonomisk uppföljning av driftbidraget under 2005.

Uppföljningen av det ekonomiska resultatet vid de icke-statliga flygplatserna visar att Hemavans flygplats har beviljats ett något större driftbidrag än deras faktiska resultat för 2004. Detta justeras vid årets fördelning genom en reduktion med 43 000 kronor.

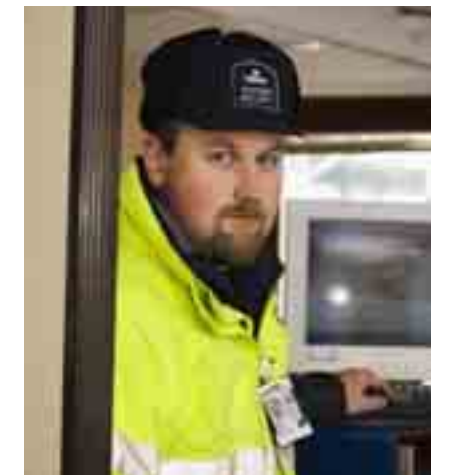
Tabell 2. De icke-statliga flygplatsernas totala driftunderskott.

År	Underskott, mkr
2000	182
2001	214
2002	233
2003	263
2004	249
2005	234

Uppföljning

Enligt Luftfartsstyrelsens regleringsbrev för budgetåret 2006 ska 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, inklusive muntligen lämnade uppgifter från Göteborg City Airport och Stockholm-Skavsta flygplats, uppgick till totalt 234 miljoner kronor under 2005. Detta innebär en minskning av underskottet med 6 procent sedan 2004, se tabell 2.



Tabell 1. Driftbidrag till icke-statliga flygplatser under perioden 2004–2006, 1 000-tals kronor.

Flygplats	2004	2005	2006
Gällivare	9 437	9 333	9 656
Hemavan	7 316	8 183	8 947
Arvidsjaur	8 178	8 011	8 280
Storuman	7 936	7 891	8 163
Vilhelmina	7 777	7 779	8 050
Lycksele	7 318	7 246	7 484
Pajala	4 133	6 596	4 730
Linköping	5 695	5 658	5 841
Kramfors	4 837	4 945	5 152
Sveg	4 039	3 965	4 012
Mora	4 203	3 952	4 223
Oskarshamn	3 559	3 506	3 528
Borlänge	3 421	3 481	3 502
Hultsfred	3 394	3 345	3 364
Växjö	3 012	3 240	3 131
Torsby	3 065	2 953	1 159
Hagfors	2 995	2 922	2 931
Örebro	3 481	2 753	3 708
Kristianstad	3 289	2 386	2 557
Trollhättan	2 923	2 306	2 356
Västerås	1 256	1 072	1 069
Göteborg City	641	321	—
Stockholm-Skavsta	425	—	—
Totalt	102 330	101 844	101 843

TEXT: Luftfartsstyrelsen
Intervjuer: Pontus Holmgren

GRAFISK FORM: Fidelity Stockholm

OMSLAGSFOTO: The Image Bank/Dave Nagel

FOTO INLAGA: Vince Reichart/VOL.
Sid 4: Jan Ekblom, sid 17: Stockholm-Skavsta flygplats,
sid 29 Lars Wåhlström, sid 52: KSAK/Allt om hobby,
Sid 9 samt sid 36: SAS Group

TRYCK: LFV Tryck

Besök vår hemsida: www.luftfartsstyrelsen.se





LUFTFARTSSTYRELSEN
Swedish Civil Aviation Authority

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