

# FLYGTENDENSER

STATISTIK, ANALYS OCH INFORMATION FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN

02/2009

## TEMA INRIKESFLYGETS FRAMTID



Möjligheten att flytta över trafik från väg och flyg till framför allt järnväg har varit föremål för flera utredningar och analyser under senare år. Bl.a. har SIKa och trafikverken utrett potentialen för överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslagen. Läs mer på sid. 9.



## FÖRORD

Inrikesflyget har genomgått stora förändringar de senaste åren. Marknaden har krympt och fler aktörer har kommit in och konkurrerar med de mer etablerade bolagen.

Detta nummer av Flygtendenser följer upp Transportstyrelsens rapport *Inrikesflygets förändringar – Trender och behov* från 2009. Ett särskilt avsnitt i denna kvartalsrapport ägnas åt potentialen för överflyttning av trafik från framför allt flyget till tåget, ett ämne som aktualiseras i samband med diskussioner kring utbyggnad av höghastighetsbanor.

Regeringen har beslutat att bilda en ny myndighet för utveckling av det samlade transportsystemet, Trafikverket. Myndigheten kommer att omfatta verksamheten vid Vägverket, Banverket samt viss verksamhet som bedrivs vid Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Trafikverket kommer att få en årsbudget på 40–50 miljarder kronor och ska inleda sin verksamhet den 1 april 2010.

Trafikstatistiken för andra kvartalet visar på en fortsatt minskning av både inrikes- och utrikestrafiken sett till antalet passagerare. Trots minskad trafik har kabinfaktorn ökat till följd av kapacitetsneddragningar.

**Lena Byström Möller**  
Luftfartsdirektör



## INNEHÅLL

Fler aktörer på en mindre marknad	4
Intermodal trafiköverflyttning – höghastighetståg enda trafikslag för framtidens långväga inrikesresor?	9
Investeringsplanerna för framtidens transportinfrastruktur	11
Det statliga driftbidraget – bakgrund och framtida utformning	15
Efterfrågan på värdebeskrivningar	19
Inrikesflygets prognos: vändning i sikte, men återhämtningen blir långsam	22
Aktuell statistik	27

Jean-Marie Skoglund, jean-marie.skoglund@transportstyrelsen.se

## FLER AKTÖRER PÅ EN MINDRE MARKNAD

Inrikesflyget har under 2000-talet genomgått dramatiska förändringar. I början av decenniet minskade efterfrågan på flygtransporter markant med åtföljande struktur- och lönsamhetsproblem. Antalet flygbolag har ökat med nya konstellationer i form av flygreseorganisatorer. Även inslagen av lågkostnadsflygbolag har ökat på inrikesmarknaden under de senaste 10 åren, vilket har medfört ökad konkurrens på vissa destinationer. De nya bolagstyperna har diversifierat marknaden, och antalet aktörer ökar trots att inrikesflyget har minskat.

I början av 2000-talet fick dåvarande avdelningen Luftfart och Samhälle vid Luftfartverket i uppdrag av regeringen att kartlägga marknadssituationen och lämna förslag på åtgärder för att förbättra konkurrensen inom inrikesflyget. Mycket har hänt sedan dess vilket beskrivs mer ingående i rapporten "Inrikesflygets förändringar – trender och behov" från 2009.

### MARKNADSUTVECKLINGEN

Under perioden 2001–2008 tappade inrikestrafiken 1,2 miljoner passagerare och endast 11 av 41 flygplatser hade en positiv trafikutveckling. Fram till och med oktober 2009 minskade antalet inrikespassagerare med 770 000 jämfört med samma period 2008. Bara sex flygplatser visar på en positiv utveckling, däribland Stockholm-Bromma. Stockholm-Arlanda har däremot tappat 21 procent av inrikespassagerarna under perioden januari till oktober 2009.

Enligt prognos från Transportstyrelsen kommer inrikestrafiken att uppvisa en nedgång på 10 procent under både 2009 och 2010. Därefter väntas en försiktig vändning ske men dock inte till samma nivå som 2008. För en mer ingående beskrivning, se artikeln om inrikesflygets prognos, sid 22.

Den svenska inrikesmarknaden har genomgått stora förändringar under 2000-talet. Idag finns det betydligt fler aktörer än före avregleringen, se figuren nedan. Den kategori av aktörer som har ökat mest under 2000-talet är flygreseorganisatorer, vilka med en tydlig regional och lokal profil ökat såväl i antal som i marknadsandelar på de sträckor där man bedriver verksamhet. Även Malmö Aviation med Bromma som

### FAKTA

#### Rapporten Inrikesflygets förändringar – trender och behov syftar till att

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

#### Rapporten har kartlagt inrikesflygets förändringar sedan år 2000 bland annat avseende:

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



Rapporten finns tillgänglig på [www.transportstyrelsen.se/Publikationer/Luftfart/Marknad-och-omvard/](http://www.transportstyrelsen.se/Publikationer/Luftfart/Marknad-och-omvard/)

nav har under senare delen av decenniet ökat sina marknadsandelar och är näst största inrikesflygbolag mätt i antal passagerare. Den största passagerarökningen under 2000-talet står dock lågkostnadsflygbolagen (LCC)<sup>1</sup> för med en ökning från 17 000 år 2000 till 956 000 år 2008. Men dessa flygbolag tenderar dock att inte bli långvariga på inrikesmarknaden. Enbart under perioden 2001–2008 har fyra LCC-flygbolag kommit och gått.

SAS marknadsandel har under 2000-talet minskat från 72 procent år 2000 till 47 procent år 2008.<sup>2</sup> SAS är fortfarande störst mätt i antalet inrikespassagerare, 3,1 miljoner, men tappar marknadsandelar till både lågkostnadsbolag och flygreseorganisatorer. Däremot visar Malmö Aviation att man klarar av konkurrensen från LCC-flygbolagen bättre än SAS. Flygbolagets

FIGUR 1 Aktörerna på den svenska inrikesmarknaden 2009



tillväxt har resulterat i överflyttningar av inrikespassagerare från Arlanda till Bromma. Bromma flygplats har aldrig tidigare haft en sådan passagerartillströmning som man uppvisar för de sex första månaderna 2009. Även flygseorganisatörernas tillväxt har bidragit till Brommas positiva utveckling.

### FLYGBOLAGEN OCH INRIKESFLYGET

Under våren 2009 genomfördes intervjuer med flertalet flygbolags verkställande direktörer om hur man såg på inrikesflygets verksamhetsförutsättningar.<sup>3</sup>

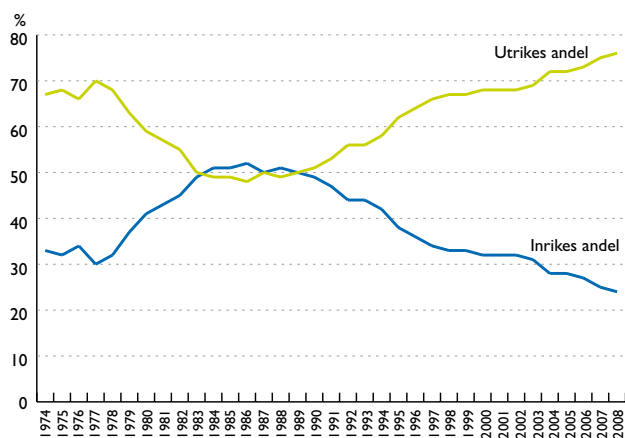
Många av de mindre flygbolagen ansåg att SAS nedskärning av inrikeslinjer under 2000-talet har skapat möjligheter för de regionala operatörerna att komma in på inrikesmarknaden. Alla är dock överens om att konkurrensen är tuff och att lönsamheten generellt är svag. Ett problem som togs upp är att flygbranschen överlag har svårt att anpassa kostnadsläget vid en konjunkturmedgång, något som bottnar i förekomsten av långa överenskomelser och avtal för personal och flygmaskiner. Vidare anser man att de snabba förändringarna på valutamarknaden inte gynnar verksamheten, då intäkter räknas i kronor och utgifter i dollar. Flygverksamhet är en kostnadstyngd bransch och många påpekade att EU:s regelverk ökar kostnadsmassan för flygbolagen.

När det gäller framtidsutsikterna förutspår de flesta att antalet inrikesdestinationer kommer att minska som ett resultat av ökad konkurrens från bil och tåg. På samtliga inrikeslinjer råder tuff konkurrens, inte bara mellan flygbolag utan också från landtransporter. Genom en välutbyggd infrastruktur med motorväg (motorleder) har bilen blivit kanske den största utmaningen för flyget i främst Mellansverige. Under 2000-talet har flyget också mött en ökad konkurrens från SJ, som ett resultat av ett välutvecklat service- och lojalitetsprogram.

Majoriteten av de intervjuade spår en fortsatt minskning av trafiken. Däremot menar man att flyget kommer att bibehålla sin konkurrenskraft på de längre sträckorna från Stockholm till Norrland och södra Sverige.

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

FIGUR 2 Andelen inrikes och utrikes passagerare på svenska flygplatser



Källa: Transportstyrelsen

## INRIKESFLYGETS EKONOMI

Av alla de flygplatser som sommaren 2009 hade inrikestrafik är det endast en handfull som gick med vinst. En tydlig tendens under de senaste 15–20 åren är att andelen inrikespassagerare på svenska flygplatser minskar, medan andelen utrikespassagerare stadigt ökat sedan 1990, se figur 2.

Att kunna uppskatta hur stor del av branschens totala omsättning som härrör från inrikestrafiken är vanskligt eftersom flera flygbolag bedriver både utrikestrafik och inrikestrafik. Situationen är något enklare på flygplatserna.

Under perioden 2000–2008 har 14 flygbolag bedrivit inrikes linjefart av betydelse. SAS omsättning för inrikesandel uppskattas för nämnda period till ca 29 miljarder kr. Av resterande 13 flygbolag med verksamhet under perioden 2000–2008, fanns 8 kvar i juni 2009. Under åren 2000–2007 omsatte bolagen 38 miljarder kr och förlorade drygt 1,5 miljarder kr.<sup>4</sup> Endast Golden Air redovisade vinst för i stort sett



hela perioden. Av genomgången av bokslut för 2000–2008 framgår att en viss ekonomisk stabilisering kan skönjas, där en handfull flygbolag uppvisar resultatförbättring trots bistra tider.

Efter flera år med stabil utveckling av flygbolagens driftkostnader ökade dessa med drygt sex procent år 2008. Bolagens kapitalkostnader minskade däremot, till följd av en dämpad efterfrågan på flygplan. I flygbolagens kostnadsmassa ingår ett antal avgifter som startavgift, passageraravgift, undervägsavgift m.m. Under senare år har flera avgifter tillkommit, främst miljörelaterade sådana. Kostnaderna för säkerhetskontroller har också ökat. Flygbolagen anser att avgifterna på flygplatserna har stigit för mycket utan att de har haft någon möjlighet till påverkan eller tillräcklig insyn.

### INRIKESFLYGET OCH MILJÖ

Allmänhetens inställning till flyg har blivit allt mer negativ. Sannolikt har medias framställning av flyget i miljödebatten spelat en stor roll i sammanhanget. Av de restprodukter som uppstår vid förbränning av flygbränsle är koldioxid den som har störst klimatpåverkan. Men även kväveoxider som bildas bidrar till den globala uppvärmningen och påverkar också ozonhalterna i atmosfären. Kväveoxider och svaveldioxid kan dessutom medverka till övergödning och försurning i naturen. Däremot är kunskapen om kondensstrimmornas klimatpåverkande effekt ännu begränsad.

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

I nuläget är det klimateffekterna som står i fokus. Tidigare har buller varit det miljöproblem som uppmärksammats när det gäller flyget. Trafikbuller är ett allvarligt miljö- och hälsoproblem, vars omfattning och effekter kartläggs och utreds av ett stort antal myndigheter och organisationer. Teknikutvecklingen går mot tystare flygplan, men detta motverkas av en trafikökning.

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

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

### INRIKESFLYGET UTVECKLINGSTENDENSER

Några av de mest framträdande utvecklingstendenserna som bedöms känneteckna inrikesflygets utveckling fram till 2020 redovisas här nedan.

- **Krympande marknad:** På framför allt transportavstånd under 50 mil bedöms inrikesflyget successivt tappa marknadsandelar till bil, buss och tåg, främst beroende på fortsatt utbyggnad av motorvägsnät och järnvägsnät.
- **Mer snabbföränderligt utbud:** Inrikesflygmarknaden kommer i framtiden inte lika tydligt att domineras av en, eller några, stabila och väletablerade flygbolag. Fler (nya) aktörer förväntas etablera sig på marknaden med nya utbud av linjer, avgångstider och biljettpriser.
- **Fler flygplatshållare:** Allt fler av statens flygplatser överläts till kommunala, regionala och privata aktörer.
- **Hårdare miljöstyrning:** Den politiska viljan att på olika sätt styra konsumenternas transportval mot mer klimatsmarta alternativ kommer att öka. Den allmänna miljödebatten kommer alltmer att påverka konsumtionsvanor och köpbeteende.
- **Ökad fokusering på flygplatsort som destination:** Flygbolagen kommer med ett mer snabbföränderligt utbud att i större utsträckning attraheras av att starta flyg-

### FAKTA

- Resvaneundersökningen ”RES0506” visar att flyget står för 15 procent av alla inrikes resor över 30 mil. Sett till transportarbetet, räknat i personkilometer, blir andelen 20 procent. I trafiken mellan Stockholms län och norra Sverige dominerar flyget stort.
- Biljettpriserna inrikes har under 2000-talet sjunkit med 7,3 procent i reala termer.

linjer från och till flygplatser som inte enbart erbjuder bra infrastruktur, utan också en komplett destination med bra intermodalitet, engagerade regionala och kommunala aktörer, bra kringaktiviteter etc. Ambitionen kommer att mötas av allt fler regionala flygplatser med regionala och/eller lokala huvudmän.

- **Ökad priselasticitet:** I samband med finanskrisen och lågkonjunktur har priselasticiteten ökat ytterligare. Priset styr i allt större utsträckning efterfrågan på inrikes flygresor, åtminstone där det finns alternativ.
- **Minskat statligt ekonomiskt stöd till allt fler icke-statliga flygplatser:** Staten kommer via LFV under det närmaste året att avveckla sitt ägaransvar för ytterligare sex regionala flygplatser. Driftbidraget till icke-statliga flygplatser kommer från 2012 delvis att bli föremål för en öppnare regional prioritering där flygplatser med ej upphandlad trafik får konkurrera med andra angelägna regionala behov om begränsade medel.

### SAMMANFATTNINGSVIS

”Behövs ett inrikesflyg”, eller snarare ”vill Sverige ha ett inrikesflyg”? Frågorna besvaras bäst av de som nyttjar flyget. I förhållande till de transportpolitiska målen har utvecklingen inneburit en försämring vad gäller ”Funktions- och hänsyns-målet”. Kommer andra trafikslag att kunna fylla tomrummet?

Flygbranschen står inför flera utmaningar. Allt färre resenärer väljer flyget. Bara under 2000-talet har antalet resenärer minskat med 1,2 miljoner. Nya säkerhetskontroller som infördes i samband med terrorattentaten den 11 september 2001 har resulterat i att flygets konkurrensfördelar vad gäller restid har minskat. Slutligen har miljöaspekten påverkat synen på och valet av transportmedel.

Framtiden innebär minskat statligt engagemang och en ökad konkurrens från tåg och bil. Prognosen för det närmaste året visar också på en fortsatt minskning av antalet passagerare i inrikesflyget. Först framåt 2011 kan vi vänta oss en vändning som dock förutses bli relativt svag.

<sup>1</sup> Low Cost Carrier

<sup>2</sup> För mer detaljerad information se ”Inrikesflygets förändringar – Trender och Behov” sid 25f.

<sup>3</sup> Sju av de åtta flygbolag som opererade inrikes under vintersäsongen 2008–2009 blev intervjuade under våren 2009.

<sup>4</sup> Inrikesflygets förändringar – Trender och Behov” sid 57.





# INTERMODAL TRAFIKÖVERFLYTTNING

## – Höghastighetståg enda trafikslag för framtidens långväga inrikesresor?\*

Möjligheten att flytta över trafik från väg och flyg till framför allt järnväg har varit föremål för flera utredningar och analyser under senare år. Bl.a. har SIKA<sup>1</sup> och trafikverken utrett potentialen för överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslagen. Potentialen skulle bedömas i förhållande till avsikten med en sådan överflyttning – minskade utsläpp av växthusgaser, energieffektivisering och samhällsekonomisk lönsamhet.

Resenärens val av trafikmedel bestäms i stor utsträckning av biljettpriset och restiden. Järnvägens möjlighet att attrahera resenärer från bilen och flyget ställer särskilda krav på att restiden är konkurrenskraftig. Ett tak på ungefär tre timmars tågresetid anföras som smärtgräns för att få till stånd en överflyttning av resenärer från flyg till tåg.

### EN HISTORISK TILLBAKABLICK

Genom 1979 års trafikpolitiska beslut sänktes biljettpriserna på tåg i juni 1979. Resultatet blev den största trafikökning som registrerats efter 1940; ca 25 procents ökning av antalet personkilometer på ett år.<sup>2</sup> En del av denna ökning kom sannolikt från en minskad ökning av flyget där den starka tillväxt som rådde under denna tid tillfälligt bromsades upp under 1979, dock utan att vändas i någon nettominskning.

Snabbtåget X2000 introducerades under hösten år 1990 på sträckan Stockholm–Göteborg och i januari 1995 nådde X2000-trafiken fram till Malmö. År 1995 hade båda linjerna fått den genomsnittliga restiden sänkt med mer än en timme. Trots denna påtagliga restidsförbättring var tågresandet år 1995 bara tre procent större än 1989. Flygresandet var 10 procent lägre. 1979 års prissänkning resulterade i ca 25 procents ökning på ett år. Det tog däremot 11 år innan trafiken hade ökat 25 procent över 1989 års nivå.

Effekten av 1979 års prissänkning förstärktes av snabba oljeprisökningar men hade å andra sidan det snabbt växande flyget som motverkande faktor. Effekten av restidsförkortningen 1990–1995 späckades ut av bl.a. moms på inrikes resor men hade inte konkurrens från växande flyg. Man kan ändå dra slutsatsen att om prisnivån är så betydelslös skulle 1979 års prisreform aldrig kunnat få det genomslag som den uppenbarligen hade. Om å andra sidan restiden är så betydelsefull skulle den avsevärda restidsänkningen 1990–1995 ha slagit ut alla andra faktorer och kunnat avläsas som kraftigt ökat resande.

För sträckan Stockholm–Göteborg gjorde SIKA år 1997 följande analys av trafikutvecklingen mellan 1992 och 1996:

1000-tal resenärer	1992	1996	Förändring %
X2000 <sup>a</sup>	320	988	+208
IC-tåg <sup>a</sup>	630	410	-35
Tåg totalt <sup>a</sup>	950	1 398	+47
(SJ-tåg hela landet) <sup>b</sup>	89 000	99 000	+11
Flyg STO-området–GOT-området <sup>a</sup>	795	892	+12
(Inrikesflyg totalt, LFV-flygplatser) <sup>c</sup>	6 600	6 200	-6
Biljettpris, flyg STO–GOT <sup>a</sup> normal	1 297	1 525	+18
lågpris	472	675	+43

Källor: a) *Tbörn 1997*, b) *SIKA Kommunikationer 1/97*, c) *SOS Luftfart 1997*. Göteborgsområdet avser flygplatsen Landvetter och järnvägsstationerna Göteborg C, Alingsås och Herrljunga. Stockholmsområdet avser Arlanda och Bromma resp. Stockholm C, Stockholm Syd, Södertälje Syd och Uppsala. Tågtrafikens låga andel av det totala antalet SJ-passagerare beror på den övervägande SJ-trafikens stora innehåll av kortväga resor.

Tabellen visar att trots att tågtrafiken på sträckan ökade med 47 procent ökade även flygtrafiken på sträckan trots att inrikesflyget i sin helhet minskade med 6 procent på LFV-

\* Materialet till artikeln togs ursprungligen fram som underlag till rapporten Inrikesflygets förändringar – trender och behov. Luftfarts- och utvecklingsavdelningen har gemensamt gjort en bearbetning av texten.

flygplatserna (sträckan berör inte några flygplatser som då inte var statliga). Detta skedde trots högre flygbiljettpriser men förklaras delvis av att inrikesflygets avreglering 1992-07-01 öppnade upp Bromma för trafik. Bromma-faktorn, som troligen ligger bakom en mycket stor del av flygets ökning på sträckan, visar att den konkurrensfördel som kortare tågtider utan tvivel skapar inte är särskilt robust ens mot måttliga förändringar av omvärldsfaktorerna. Utan Bromma skulle flyget ändå kunnat ha hävdats sig om prisökningarna hade varit mer måttliga.

### HÖGHASTIGHETSTÅGETS PÅVERKAN PÅ FLYGET

Att en eventuell utbyggnad av höghastighetsbanor kommer att påverka inrikesflyget är alla överens om. Hur stor påverkan blir är beroende på olika sträckningsalternativ. Att kunna ta fram trafikprognoser och beräkna marknadsandelar för dessa alternativ är därför en viktig förutsättning för att bedöma de samhällsekonomiska effekterna.

Olika beräkningar som gjorts visar på en potentiell överflyttning från flyget till tåget år 2020 som varierar mellan 0,2 mdr pkm och upp till 1,6 mdr pkm.

I nedanstående tabell återges avstånd, passagerarantal till Stockholm 2007<sup>3</sup> och det resulterande trafikarbetet.

Tabellen nedan visar att de berörda flygplatsernas trafik till Stockholm genererade ett transportarbete på 1,36 mdr pkm,

dvs. den påstådda överföringseffekten på 1,6 mdr pkm blir 117 procent av total trafikvolym.

### SLUTSATSER

Röster höjs för att i större omfattning flytta över trafikvolym från flyget till järnvägen genom en utbyggnad av järnvägsnätet. För att bedöma omfattningen på denna överflyttning fram till 2040, och dra nödvändiga slutsatser för den samhällsekonomiska effekten av nya investeringar, behövs ett bättre statistiskt beräkningsunderlag från samtliga trafikslag. Annars finns risk för att överflyttningspotentialen från flyg till tåg övervärderas.

<sup>1</sup> Statens institut för kommunikationsanalys.

<sup>2</sup> Reformen genomfördes vid tidtabellsskiftet i juni 1979 och avspeglas därmed redan i 1979 års trafikvolym. 1980 års trafiknivå, 6 998 miljoner pkm, var 26 procent högre än 1978 års. 1981 nåddes 7 062 miljoner pkm varefter reformen gradvis förfuskades med sjunkande trafik som följd. 1981 års nivå överskreds först 1998.

<sup>3</sup> 2007 års passagerarantal används här för att möjliggöra jämförelse med Banverkets rapport.

TABELL I Transportarbete på vissa inrikeslinjer

	Avstånd km		Pax 2007 1000-tal		Pkm milj
	Bromma	Arlanda	Bromma	Arlanda	
Gbg/Landvetter	378	394	428	754	459
Halmstad	422	444	0	112	50
Jönköping	286	306	0	64	20
Kristianstad	445	473	5	60	31
Malmö	504	531	491	627	580
Växjö	329	356	31	98	45
Ängelholm-Helsingborg	454	478	156	225	178
Summa	2818	2982	1111	1940	1363

Källa: Transportstyrelsen



Anders Torbrand, anders.torbrand@transportstyrelsen.se

# INVESTERINGSPLANERNA FÖR FRAMTIDENS TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Trafikverken överlämnade den 31 augusti 2009 förslag till "Nationell plan för transportsystemet 2010–2021" till regeringen. I infrastrukturplanerna, som för närvarande remissbehandlas, redovisas investeringsobjekt som direkt berör följande flygplatser: Göteborg-Landvetter, Malmö-Sturup, Stockholm-Arlanda, Stockholm-Skavsta, Åre-Östersund, Ängelholm-Helsingborg och Örebro. Statlig medfinansiering kan lämnas för byggande av flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten. Länen har reserverat medel för investeringar till följande flygplatser: Arvidsjaur, Borlänge, Halmstad, Kalmar, Oskarshamn, Västerås och Växjö.

Regeringen gav den 19 december 2008 Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen i uppdrag att upprätta ett gemensamt förslag till en nationell, trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Luftfartsstyrelsens del i uppdraget har från och med den 1 januari 2009 övertagits av Transportstyrelsen. Samtidigt gav regeringen länen (eller den myndighet som ansvarar för länsplanen) i uppdrag att upprätta ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för respektive län.

Trafikverken överlämnade den 31 augusti 2009 förslag till "Nationell plan för transportsystemet 2010–2021" till regeringen. Den 2 november 2009 fick regeringen länens förslag till regionala länsplaner, vilka trafikverken ska yttra sig över utifrån ett nationellt perspektiv. Dessutom ska trafikverken och länen tillsammans med andra berörda myndigheter sammanställa de samlade effekterna av åtgärdsförslagen och lämna detta till Näringsdepartementet senast den 15 december 2009.

Under första kvartalet av 2010 avser regeringen att fastställa den nationella planen. Respektive län/region fastställer länsplanen för regional transportinfrastruktur senast två månader efter det att regeringen beslutat om definitiva medelsramar, vilket beräknas kunna ske i början av 2010.

Transportstyrelsen har granskat förslaget till "Nationell plan för framtidens resor och transporter" samt förslag till

länsplaner för regional transportinfrastruktur. I det följande lämnas en redovisning av de infrastrukturobjekt som har koppling till flygplatssystemet.

## STOCKHOLM-ARLANDA

I den nationella planen ingår objekten:

- Åtgärder vid kombiterminal Rosersberg inkl. spår och väganslutning E 4. Ny kombiterminal i Rosersberg skapar förutsättningar för att koppla samman godsströmmar på järnväg med flygfrakt på Arlanda.
- E 4, kollektivkörväg Upplands Väsby–Arlanda. Utbyggnad av kollektivkörvägen Upplands Väsby–Arlanda skapar förbättrad tillgänglighet till Arlanda från Stockholms norra förorter till Arlanda.
- I länsplanen redovisas objektet E 4, trafikplats Måby. Investeringen innebär en utbyggnad av trafikplatsen med ramper söderut, något som skapar bättre tillgänglighet till det nya flygfraktområdet vid Arlanda.

## STOCKHOLM-SKAVSTA

I länsplanen prioriteras väg 627, tillfart till Skavsta flygplats. Investeringen innebär ny anslutning till terminalområdet och bättre tillgänglighet till flygplatsen. Vägen utformas som tvåfältig med separat gång- och cykelväg. Arbetet ska enligt beräkningarna påbörjas 2010.

Ostlänken omfattar järnvägssträckan Järna–Linköping och utgör en del av den planerade Götalandsbanan. Inom Banverket pågår arbete med en järnvägsutredning som omfattar ny dubbelspårig höghastighetsbana med station vid Skavsta flygplats.

I förslaget till nationell plan för transportsystemet redovisas inga projekt för höghastighetsbanor i Sverige. Regeringen avser att återkomma i frågan om utbyggnad av Götalandsbanan i samband med fastställandet av den nationella planen.

## REGION SKÅNE

### Flygplatssystemet

Region Skåne bedömer att försörjningen med flygförbindelser vid regionens flygplatser i stort är god. Huvudmannaskapet för Ängelholm-Helsingborg och Kristianstad Airport kommer att övervägas. I detta sammanhang är det lämpligt att också se på den samlade strukturen av flygplatser i Skåne. En viktig fråga är dessutom tillgängligheten på marknaden till flygplatserna. Tillgängligheten till Kastrup från den svenska



sidan, väganslutningarna till Malmö-Sturup och kollektivtrafikförsörjningen till alla de skånska flygplatserna är viktiga.

Region Skåne prioriterar följande åtgärder som förbättrar den interregionala tillgängligheten till regionens flygplatser:

- Utbyggnad av E 65, Svedala–Böringe
- Utbyggnad av väg 108, delar mellan Lund och Malmö-Sturup
- Bättre anslutning mellan E 6 och Ängelholm-Helsingborg flygplats
- Förbättrad kollektivtrafik till de tre skånska flygplatserna
- Åtgärder som upprätthåller tillgängligheten till Kastrup från den svenska sidan.

#### **Malmö-Sturup**

Väg E 65 har under de senaste tio åren haft en mycket stark trafiktillväxt med en begynnande trängsel, framförallt vid anslutningen till Malmö Airport, som följd. Utbyggnaden av delen Svedala–Böringe till fyra körfält med en trafikplats vid Sturupsavfarten kommer att lösa dessa problem. Investeringen förbättrar tillgängligheten till flygplatsen.

Väg 108 sträcker sig i nordsydlig riktning genom i stort sett hela Skåne. Delen mellan Trelleborg och Lund är av stor betydelse för såväl den nationella som den regionala trafikförsörjningen. Vägen betjänar idag bl.a. transporter till Trelleborgs hamn och Malmö-Sturup förutom tätorterna längs vägen.

Sträckan från Lund har inte tillräcklig standard för att uppnå en tillfredsställande trafikförsörjning till flygplatsen. Projektet ansluter fysiskt till ombyggnaden av ”Trafikplats Lund Södra” som finansieras via den nationella planen. Utbyggnaden av väg 108 har starka motiv oavsett trafikplatsombyggnaden, men bör samordnas med denna.

Region Skåne prioriterar utbyggnad av väg 108, delar mellan Lund och Malmö-Sturup i länstransportplanen.

#### **Ängelholm-Helsingborg**

Den anslutande vägen från E 6 till Ängelholm-Helsingborg flygplats har bristfällig standard och begränsar därmed tillgängligheten till flygplatsen.

Region Skåne prioriterar åtgärder för en bättre anslutning mellan E 6 och Ängelholm flygplats.

#### **GÖTEBORG-LANDVETTER**

I den regionala planen för transportinfrastruktur prioriterar Västra Götalandsregionen bl.a. tvärförbindelse E 20/Rv 40 inklusive Jerikolänken. Syftet med projektet är att skapa en högklassig förbindelse mellan E 20 och Riksväg 40. Tvärförbindelsen är viktig ur ett regionalt perspektiv och förbättrar tillgängligheten till Landvetter flygplats. Tvärförbindelsen ansluter till Rv 40 vid Slambymotet. Investeringen i motet ingår i den nationella planen.

I den regionala planen ingår även objektet Landvetter Resecentrum. Nytt resecentrum byggs i anslutning till Rv 40 med utbyggd motorväghållplats. Resecentret skapar bättre förutsättningar för nya kollektiva resmöjligheter till Landvetter flygplats.

Järnvägssträckan Mölnlycke–Rävlanda/Bollebygd är en del av den planerade Götalandsbanan. Banverket har genomfört en järnvägsutredning som omfattar ny dubbelspårig höghastighetsbana Mölnlycke–Rävlanda/Bollebygd med station vid Landvetter flygplats.

Regeringen utsåg den 18 december 2008 en särskild utredare att klarlägga förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige. I uppdraget ingår bl.a. att utreda effekter, kostnader och finansiering av en eventuell utbyggnad. Utredaren ska också föreslå en översiktlig sträckning för banorna samt eventuell etappindelning och tidsordning för byggnation av etapperna. Uppdraget redovisades till regeringen den 14 september 2009. Utredaren föreslår att separata höghastighetsbanor för persontrafik byggs på sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg. Höghastighetsbanan mellan Stockholm och Göteborg består av 44 mil nya dubbelspår mellan Järna i Stockholm och Almedal i Göteborg. Utbyggnaden beräknas kunna ske i tre etapper. Sträckan Almedal–Borås byggs i en första etapp. Den föreslagna etappindelningen medger en successiv trafikstart 2023–2025.

I förslaget till nationell plan för transportsystemet redovisas inga projekt för höghastighetsbanor i Sverige. Det beror på att det ekonomiska utrymmet för nya investeringar i järnvägsnätet är mycket begränsat. Fokus har därför lagts på mindre trimnings- och effektiviseringsåtgärder samt på att åtgärda mycket besvärande flaskhalsar i det befintliga järnvägssystemet. Regeringen avser att återkomma i frågan om utbyggnad av Götalandsbanan i samband med fastställandet av den nationella planen.

### ÖREBRO FLYGPLATS

Tillgängligheten till Örebro flygplats och dess roll som viktig knutpunkt för turismen förbättras genom medel från kollektivtrafikpotten. Vilka åtgärder som ska göras är inte närmare definierade. Eftersom tilldelningen av medel för åtgärder inom kollektivtrafiken är den största hittills bedömer Regionförbundet Örebro förutsättningarna goda för att delar av målet ska kunna nås.

### ÅRE-ÖSTERSUND

Länsstyrelsen i Jämtlands län prioriterar i sin länstransportplan objektet Väg 614, Rödön–Ytterån. Vägen är viktig för främst turisttrafiken mellan flygplatsen Åre-Östersund och Åreområdet. Vägbredden är endast 6,0 meter på huvuddelen av sträckan och hastigheten är satt till 90 km/h för merparten

av vägsträckan. Vägsträckan är ca 15 kilometer lång.

### SKELLEFTEÅ FLYGPLATS

Objektet Väg 774/364, Skellefteå flygplats, är i behov av åtgärder för att förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten. Objektet har inte kunnat finansieras i länstransportplanen för Västerbottens län på grund av medelsbrist.

### NORRBOTTEN

Länsstyrelsen har i länstransportplanen avsatt medel för åtgärder i det enskilda vägnätet. Potten för åtgärder längs detta vägnät omfattar cirka en miljon kronor per år under planperioden 2010–2021. Reserverade medel är aktuella som medfinansiering. Åtgärder inom detta område syftar till att stärka kapaciteten och bärigheten på det enskilda vägnätet. Följande objekt är angelägna för flyget.

Väg Ringselet (95)–Tjärnberg. Vägen är viktig för turisttrafik och nyttjas för transport av gods som ska omlastas till flygfrakt samt som transportväg för rennäringen. Föreslagen åtgärd är djupfräsning, trumbyten, dikning, lokala förstärkningar, nytt bärlager och beläggning. Åtgärden har i länstransportplanen kostnadsberäknats till två miljoner kronor.

Väg Stuorsavon (95)–Vuoggatjälme är viktig för turisttrafiken och nyttjas även för transport av gods som ska omlastas till flygfrakt. Föreslagen åtgärd är stenplock och ny beläggning. Åtgärden har kostnadsberäknats i planen till en miljon kronor.

### STATLIG MEDFINANSIERING TILL FLYG- PLATSANLÄGGNINGAR

Enligt förordning om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (2009:237) kan statlig medfinansiering lämnas till kommuner eller andra organ för byggande av flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten. Medfinansiering kan beviljas av Transportstyrelsen för byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.

Vägverket fördelar anslagna medel på grundval av de planer som upprättats och fastställts enligt förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Transportstyrelsen har genomfört en kartläggning av länens prioriteringar i förslag till länsplaner för regional transportinfrastruktur. Följande namngivna objekt redovisas i planerna.

### Växjö flygplats

I länstransportplanen för Kronobergs län omfattar åtgärdsområdet "Bidragsobjekt" bidrag till kollektivtrafikåtgärder, trafiksäkerhet och miljö samt enskilda vägar. Dessutom ingår från 2012 driftbidraget till länets flygplats, Smaland Airport. Regionförbundet Södra Småland har reserverat totalt 84

miljoner kronor under planperioden, i 100-procentnivån, till detta insatsområde.

Bidrag till kollektivtrafiken har de senaste åren främst gått till handikappanpassning av hållplatser, fordon och terminaler samt till väderskydd. Ambitionen om utökad kollektivtrafik kommer att kräva ytterligare åtgärder i form av bl.a. förnyelse och anpassning av terminaler. Även flyget ingår som del i kollektivtrafiksystemet, varför bidrag även kan gå till flygplatsanläggning som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.

#### **Kalmar län**

Regionförbundet i Kalmar län har i planen på 100-procentnivån reserverat 10 miljoner kronor för åtgärder på Kalmar flygplats och tre miljoner kronor för åtgärder på Oskarshamn flygplats. De föreslagna åtgärderna på flygplatserna i länet ska ses som ett stöd för att upprätthålla kvaliteten på verksamheten. Båda flygplatserna har betydelse för utvecklingen av länets näringsliv och företagens behov av snabba förbindelser med Stockholmsregionen.

#### **Region Skåne**

Region Skåne har i länsplanen reserverat medel i olika potter. I potten Övrigt ingår eventuell medfinansiering av åtgärder i nationell plan, driftbidrag till flygplatser och bidrag till investeringar i enskilda vägar. Potten kommer att preciseras närmare i det slutliga planförslaget.

#### **Halmstad flygplats**

Under planperioden reserveras 20 miljoner kronor för investeringar i flygplatsen. Reserverade medel kan exempelvis användas till breddning av befintlig bana, byggande av ny avis-

ningsplatta, installation av nya inflygningsljus och byggande av nya uppställningsplatser för flygplan. Medfinansieringen lämnas med högst 50 procent av investeringskostnaderna.

#### **Västerås flygplats**

Länsstyrelsen i Västmanlands län har reserverat 15 miljoner kronor under planperioden för upprustning av landningsbana och taxibanor på Västerås flygplats för bibehållen bärighet och höjd säkerhet.

Landningsbanan och taxibanorna behöver omtoppas. Länsplanen medfinansierar åtgärderna med 50 procent. Omtoppning av taxibanorna ingår i plannivå 125 procent.

#### **Borlänge flygplats**

Region Dalarna har i planen på 100-procentnivån reserverat 10 miljoner kronor för åtgärder på Borlänge flygplats under planperioden.

#### **Norrbottnen**

Länsstyrelsen har inom potten ”Marknadsanpassning och regionutveckling” avsatt medel för att säkerställa regelbundna och tillförlitliga kommunikationer i Norrbotten. Åtgärder inom detta område kan vara förbättrad säkerhet och kapacitet vid terminaler eller förbättrade flygförbindelser.

Arvidsjaur flygplats har sprickbildning i rullbanan. Föreslagna åtgärd är ny asfaltstoppning av rullbanan för att förstärka både bärighet och struktur. Med genomförd åtgärd kommer flygplanen att kunna trafikera Arvidsjaur flygplats på ett säkert sätt. Åtgärden skapar även förutsättningar för bättre tillgänglighet. Objektet belastar länsplanen med maximalt cirka sju miljoner kronor.



Anders Torbrand, anders.torbrand@transportstyrelsen.se

# DET STATLIGA DRIFTBIDRAGET

## – bakgrund och framtida utformning

Nuvarande system för driftbidrag gäller till och med 2011 och omfattar 19 flygplatser. Från och med 2012 ska preliminärt 40,5 miljoner kronor årligen överföras till planeringsramarna för investeringar i regional infrastruktur. Det innebär att det öronmärkta beloppet för driftbidrag kommer att minska. Regionerna kan prioritera överförda medel antingen till drift av flygplatser eller till andra åtgärder i de regionala trafiksystemen. Utöver det har regionerna möjlighet att avsätta ytterligare medel från den regionala planeringsramen till drift av flygplats.

### Tidigare stödformer

Det statliga stödet till de kommunala flygplatserna har i huvudsak bestått av investeringsstöd och driftstöd. Investeringsstöd har förekommit under lång tid. Under 1980-talet tillkom mer renodlade former av driftstöd.

Driftstöd till kommunala flygplatser fanns tidigare i form av skogslänsbidrag och resultatutjämningsbidrag. Skogslänsbidraget har främst motiverats av regionalpolitiska skäl medan resultatutjämningsbidraget även varit en prestationsersättning för att flygplatserna bidragit med trafik och intäkter till flygtransportssystemet. Flygplatserna i Borlänge, Kramfors, Kristianstad, Trollhättan och Växjö omfattades av Luftfartsverkets (LFV:s) resultatutjämningsystem.

De olika formerna av driftstöd har varierat i omfattning och storlek genom åren men har hela tiden uppfattats som provisorier. En långsiktig, statlig politik och viljeinriktning för de kommunala flygplatserna har saknats.

### Kommunikationskommittén

Regeringen beslutade i maj 1994 att tillkalla en kommitté med uppdrag att utarbeta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige. Kommittén antog namnet Kommunikationskommittén (Komkom). I uppdraget ingick bl.a. att genomföra en översyn av hela den statliga trafikpolitiken och att precisera statens ansvar för flygplatsinfrastrukturen och tillgängligheten med flyg.

LFV och de kommunala flygplatserna tog under 1996 ett

gemensamt initiativ till att bilda en arbetsgrupp för att klargöra ansvarsfördelningen för flygplatsinfrastrukturen mellan stat och kommun. Gruppen överlämnade i februari 1997 sitt förslag som underlag till Kommunikationskommitténs ställningstagande om nytt stödsystem för kommunala flygplatser.

Komkom överlämnade sitt slutbetänkande ”Ny kurs i trafikpolitiken”, SOU 1997:35, till regeringen i mars 1997. I betänkandet lämnades ett förslag till nytt bidragssystem för kommunala flygplatser. Utredningens förslag baserades i huvudsak på arbetsgruppens förslag.

Komkom ansåg det nödvändigt att staten skulle ta ett betydande ansvar för att tillhandahålla flygplatstjänster utanför det statliga flygplatssystemet. Ansvaret borde gälla hela landet. Det fanns däremot ingen anledning att ändra bestående ägarförhållanden.

Syftet med en ny statlig stödform borde vara att säkra tillfredsställande flygförbindelser över hela landet. Stödet borde därför inriktas på flygplatser som har reguljär årlig flygtrafik, säsongstrafik eller annan väsentlig betydelse för flygtrafiken.

Komkom föreslog i sitt betänkande att staten genom LFV skulle fördela ett bidrag till 27 kommunala och privata flygplatser med linjetrafik, säsongstrafik eller betydande fraktflyg. Bidraget borde täcka ca 75 procent av det samlade driftunderskottet, vilket med 1996 års resultat motsvarade ca 115 miljoner kronor. För att skapa ett incitament till en effektiv drift av flygplatserna borde kommunerna själva stå för resterande andel av driftkostnaderna.

Komkom föreslog att LFV i samverkan med representanter för de kommunala flygplatserna borde ges i uppdrag att utforma ett stödsystem för de kommunala flygplatserna i enlighet med kommitténs förslag. Det dåvarande skogslänsbidraget och resultatutjämningsbidraget skulle samtidigt avskaffas.

### Transportpolitik för en hållbar utveckling

I mars 1998 överlämnade regeringen sin proposition Transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56) till riksdagen. Propositionens förslag om ett ökat statligt ansvarstagande för de kommunala flygplatserna baserades i huvudsak på Kommunikationskommitténs förslag.

#### *Ett sammanhållet flygplatsystem*

Regeringen ansåg att det vore rimligt att frågan om ett sammanhållet flygplatssystem fick en mer övergripande lösning, som kunde ersätta såväl det dåvarande anslaget för driftbidrag



till kommunala flygplatser i skogslänen som det provisoriska resultatutjämningsbidraget från LFV till de största kommunala flygplatserna.

Regeringen ansåg vidare att luftfartens infrastruktur måste betraktas som ett sammanhållet system – en flygplats förutsätter en annan. Staten har enligt de allmänna transportpolitiska principerna ett ansvar för detta system av interregionala och internationella förbindelser. I många regioner med dålig alternativ trafikförsörjning spelar dessutom flyget en avgörande roll för de transportpolitiska målen om tillgänglighet och regional utveckling. Detta gäller framför allt inom persontransportssystemet, men också i ökande grad för godstransportssystemet.

Staten borde därför ta ett tydligare ansvar för flygplatser även utanför det nuvarande statliga flygplatsnätet. I konsekvens med ett sådant synsätt borde ansvaret gälla hela landet, inte särskilt avgränsade områden. Stödets omfattning borde även kunna påverkas av flygplatsens regionalpolitiska betydelse.

#### *Nytt driftstöd*

Regeringen förordade i den transportpolitiska propositionen att staten inom ramen för en oförändrad rollfördelning skulle

ta ett större ekonomiskt ansvar än hittills för driften av luftfartens infrastruktur i avsikt att uppnå en tillfredsställande flygtrafikförsörjning. Rörelseintäkterna borde även i fortsättningen vara den primära finansieringsformen. Ett utökat stöd måste därför bygga på fortsatta incitament för en effektiv drift av kommunalt ägda flygplatser. Ett stöd direkt kopplat till flygplatsernas redovisade driftunderskott eller motsvarande bedömdes därför vara mindre lämpligt.

Med utgångspunkt från ovan redovisade principer och avgränsningar ansåg regeringen att stödnivån initialt skulle vara 115 miljoner kronor per år i 1999 års prisnivå.

Administrationen av driftstödet och därmed sammanhängande samordning borde skötas av LFV i egenskap av sektorsmyndighet. Regeringen hade inget att erinra mot att den arbetsgrupp som arbetat fram förslaget ombildades till en uppföljnings- och metodutvecklingsgrupp under LFV:s ledning.

Regeringen konstaterade i den transportpolitiska propositionen att stödet till de kommunala flygplatserna borde överensstämma med de ingående intressenternas uppgifter och roller samt att det borde vara långsiktigt hållbart. Vid en samlad bedömning fann regeringen att det föreslagna stödet till



drift av kommunala flygplatser tills vidare i huvudsak borde finansieras genom ett nytt anslag på statsbudgeten, som för 1999 beräknades till 105 miljoner kronor. Återstående 10 miljoner kronor skulle finansieras inom ramen för LFV:s verksamhet.

### Riksdagens beslut

Riksdagen beslutade den 6 juni 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) om vissa riktlinjer för bidrag till kommunala flygplatser. I trafikutskottets betänkande noterades med tillfredsställelse att frågan om statens ansvar för de kommunala flygplatserna fått en mer övergripande och långsiktig lösning som bygger på att luftfartens infrastruktur ses som ett sammanhängande system med ett inbördes beroende flygplatserna emellan.

### Fördelningsmodell

LFV och Svenska Kommunförbundet bildade gemensamt en arbetsgrupp för uppföljning och metodutveckling av driftbidraget (MUG). Gruppen svarade bl.a. för administration av driftbidraget och utarbetade principer för bidragets hantering i enlighet med riktlinjerna i Riksdagens beslut från 1998.

Fördelningsmodellen bygger på att ett antal schablonvärden (faktorer) som avspeglar flygplatsens kostnader och intäkter. Modellen ska ge fördelningen en regionalpolitisk profil.

Faktorerna valdes så att de skulle vara objektivt definierade och ingå i flygplatsernas tillgängliga statistik. Faktorerna skulle inte verka hämmande på flygplatsernas utveckling och inte heller uppmuntra till att försöka maximera driftbidraget.

### Nya principer för driftbidragssystemet

Riksdagen beslutade den 30 maj 2006 att fastställa kompletterande principer för hantering av driftbidraget i enlighet med regeringens proposition Moderna Transporter (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308).

Sammanfattningsvis innebär de nya principerna att

- statligt driftstöd till en flygplats endast medges under förutsättning att inga alternativa kollektiva transportmöjligheter kan tillgodose regionens interregionala transportbehov
- maximalt två miljoner kronor av det totala årliga stödet får användas till FoU-verksamhet vid de stödberättigade flygplatserna
- merparten av FoU-medlen ska användas till miljöförbättrande åtgärder
- stödet till de flygplatser som omfattas av driftbidragssystemet får täcka maximalt 100 procent av det faktiska ekonomiska underskottet vid respektive flygplats
- beslut om fördelning av driftbidraget enligt de reviderade riktlinjerna ska göras med början 2007.

Regeringen konstaterade i prop. 2005/06:160 att från ett interregionalt perspektiv är tillgängligheten till Stockholm av avgörande betydelse. Tillgången till kollektiva transportalternativ som medger en restid till centrala Stockholm inom två timmar ska utgöra ett rimligt gränsvärde som också medger en tillfredsställande tillgänglighet till Arlanda för transferresor nationellt såväl som internationellt. Detta gäller också vid resor från regioner via Landvetter eller Sturup där den samlade restiden till Stockholm uppgår till två timmar. De nya riktlinjerna innebär att flygplatserna i Linköping, Norrköping, Västerås och Örebro inte omfattas av bidragssystemet.

I förordning (2006:1577) om statligt driftbidrag till icke-statliga flygplatser finns bestämmelser om statens stödssystem till drift av icke-statliga flygplatser som beslutats av riksdagen den 30 maj 2006 (prop. 2005/06:160).

Transportstyrelsen ska årligen fatta beslut om fördelning av driftbidrag till icke-statliga flygplatser i enlighet med de riktlinjer och inom de ramar som beslutas av riksdagen och regeringen samt administrera stödssystemet.

### Driftbidraget ska stödja de mest perifera flygplatserna

Riksdagsbeslutet med anledning av infrastrukturpropositionen (prop. 2008/09:35) innebär att huvudmannskapet för flygets infrastruktur i allt större utsträckning blir en fråga för kommunala och regionala intressenter. En flygplats som övergår från statligt till kommunalt/regionalt huvudmannskap får del av driftbidrag på samma villkor som gäller för befintliga icke-statliga flygplatser fram till och med 2011. Från och med 2012 fördelas driftbidraget till icke-statliga flygplatser via de regionala infrastrukturplanerna. De flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik prioriteras och beviljas driftbidrag genom beslut i särskild ordning.

Regeringen konstaterade i infrastrukturpropositionen (prop. 2008/09:35) att det totala öronmärkta beloppet för driftbidraget på sikt kommer att minska. De medel som framöver frigörs från anslaget till driftbidrag ska överföras till länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Inom ramen för de regionala planerna kan summan av dessa överförda medel prioriteras och användas för drift av icke-statliga regionala flygplatser. Det blir på så sätt en uppgift för regionerna att prioritera överförda medel antingen till drift av flygplatser eller till andra åtgärder i de regionala trafiksystemen. Regionerna har därutöver möjlighet att avsätta ytterligare medel från den regionala planeringsramen till drift av flygplats.

I regeringens direktiv till trafikverken om att upprätta ett gemensamt förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 beräknas från och med 2012 preliminärt 405 miljoner kronor av bidragsramen överföras till de regionala planeringsramarna.

Storleken på denna överföring är beroende av vilka icke-statliga flygplatser som från 2012 har upphandlad respektive annan trafik.

Pottens storlek kan ändras beroende av

- vilken flygtrafik som kommer att upphandlas av Riks-  
trafiken,
- vilka av de statliga flygplatser som i dag förvaltas av LfV  
som på sikt kommer att övertas av regionala och lokala  
intressenter,
- vilka icke-statliga flygplatser som eventuellt kommer att  
avvecklas till och med 2011.

Näringsdepartementet ska med stöd av Transportstyrelsen utveckla en modell för fördelning av driftbidrag till de regionala planeringsramarna.

#### Förändrat ansvar

I budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:1, utgiftsområde 22 Kommunikationer) föreslår regeringen att dispositionsrätten över anslaget för driftbidrag till icke-statliga flygplatser, och därmed uppgiften att besluta om fördelning av bidraget, överförs till Trafikverket från och med den 1 april 2010.

Regeringens bedömning är att den i dag gällande ordningen där LfV bidrar med medel för att täcka underskotten vid de icke-statliga flygplatserna bör upphöra, eftersom regeringen avser att inom kort återkomma till riksdagen med ett förslag som innebär att LfV:s verksamhet avseende flygplatsernas verksamhet bolagiseras. Mot den bakgrunden föreslår regeringen att anslaget från 2010 förstärks med 22,4 miljoner kronor. Den föreslagna anslagsförstärkningen motsvarar således det belopp LfV bidrar med i dag.

#### DET FRAMTIDA FLYGPLATSSYSTEMET

Med stöd av riksdagens beslut den 19 december 2008 (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) fastställde regeringen den 19 mars 2009 ett nationellt basutbud av flygplatser. Regeringen fattar det formella beslutet om en flygplats ska ingå i det nationella basutbudet.

Följande flygplatser ingår i det nationella basutbudet: Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma, Kiruna, Göteborg-Landvetter, Luleå, Malmö-Sturup, Umeå, Visby, Åre-Östersund och Ronneby.

Jönköping, Karlstad, Ängelholm-Helsingborg, Skellefteå, Sundsvall-Härnösand och Örnsköldsvik är statliga flygplatser som i dag förvaltas av LfV och som inte ingår i det nationella basutbudet. Dessa flygplatser ska på sikt kunna övertas av regionala och lokala intressen, dvs. kommuner, landsting och näringsliv.

De principer och riktlinjer som gäller för det statliga driftbidraget till kommunala och privata trafikflygplatser ska också omfatta de av LfV administrerade flygplatser som helt eller delvis kan komma att övergå i icke-statlig ägo. De flygplatser som övergår från statlig till icke-statlig regi ska sålunda också kunna erhålla driftbidrag på samma premisser som gäller för befintliga icke-statliga flygplatser.



Lars Ehnбом, lars.ehnbom@transportstyrelsen.se

# EFTERFRÅGAN PÅ VÄRDEBESKRIVNINGAR

Värdebeskrivningen är den del i en precisering av riksintresse som anger motiven till varför de fysiska utvecklingsmöjligheterna för en riksintresseflygplats bör tillvaratas. Värdebeskrivningen är ett underlag för bebyggelseplanering kring en flygplats, men även ett underlag för utformningen av miljötillstånd. Det är också värdebeskrivningen som redovisar vilka konsekvenser inskränkningar i en sådan flygplats utvecklingsmöjligheter kan få för det omgivande samhället. Den är därför ett viktigt underlag för beslutsfattare. När miljötillståndet för Arlanda flygplats nu ska omprövas står värdebeskrivningen i allra högsta grad i fokus.



## TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG

Transportstyrelsen har uppdraget att tillhandahålla underlag för tillämpning av planlagstiftningen. I praktiken innebär detta att Transportstyrelsen leder arbetet med precisering av luftfartens riksintressen och är remissinstans ifråga om bebyggelseutveckling kring flygplatserna. Riksintressepreciseringen innebär att statens krav på kommunernas bebyggelseplanering kring flygplatserna förtydligas. Vi redovisar vilka områden kring riksintresseflygplatserna som på lång sikt kan behövas för luftfartsändamål och beskriver influensområden avseende främst flyghinder och flygbuller kring flygplatserna.

## HUR ANVÄNDS EN VÄRDEBESKRIVNING?

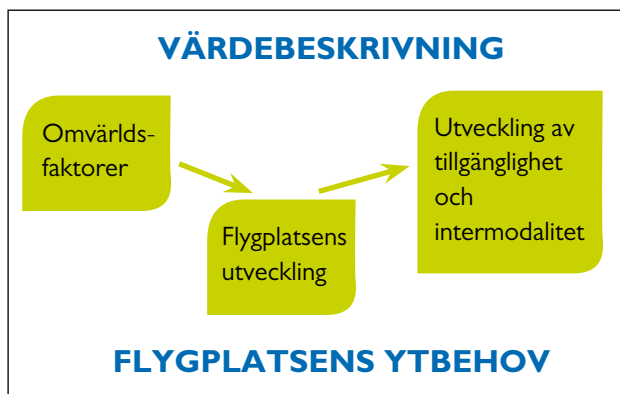
Även om vårt underlag är en tjänstemannaprodukt, så kommer underlaget att användas i en politisk process när statens krav ska redovisas i de kommunala översiktsplanerna. För att få genomslag måste våra riksintresse och influensområden motiveras med en värdebeskrivning. Värdebeskrivningen skapar trovärdighet ifråga om flygplatsens utveckling och flygplatsens betydelse för samhället, inklusive näringslivet och enskilda resenärer. Den riktar sig mot alla som deltar i processerna eller beslutar om bebyggelseutveckling kring flygplatserna.

Här ingår att bedöma om kraven på miljövillkor är rimliga. Lagen säger att det vid denna bedömning ska särskilt beaktas nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder. I praktiken måste alla parter som har inflytande över sådana miljörestriktioner som påverka utnyttjandet av flygplatserna förstå vilka samhällskonsekvenser en miljörestriktion för med sig.

Värdebeskrivningen ska öka förtroendet mellan bebyggelseplanerare, miljöintressenter och företrädare för luftfarten. Den måste därför vara objektiv och grundas på fakta. Det finns inget utrymme för subjektiva bedömningar i detta sammanhang.

## TRANSPORTSTYRELSENS MODELL FÖR VÄRDEBESKRIVNING

Inom Transportstyrelsen har vi utvecklat en arbetsmetod för värdebeskrivningen. Den utgår ifrån en rad omvärldsfaktorer. Här ingår en beskrivning av befolkning och näringsliv i luftfartens omland. Med utgångspunkt från omvärldsfaktorerna beskrivs flygplatsens roll i det nationella flygplatssystemet. Vår beskrivning i denna del ska vara en länk mellan de transportpolitiska intentionerna och beslutsfattare av enskilda ärenden.



Nästa avsnitt i värdebeskrivningen är en redovisning av flygtrafikens utveckling vid aktuell flygplats. Avsnittet ligger som grund för en trafikprognos. Hur utrikestrafiken har utvecklats de senaste decennierna är särskilt intressant att analysera. Inrikestrafiken som till skillnad från utrikestrafiken är konkurrensutsatt av väg- och järnvägstrafik har haft en sämre utveckling än utrikestrafiken. Det är i dagsläget mindre än 10 procent av den totala flygtrafiken mätt i antal passagerare till och från svenska flygplatser som i praktiken är konkurrensutsatt av järnväg. Ytterligare lokala analyser kan behövas som ett konstruktivt komplement till den ibland onyanserade debatten om relationen mellan de olika trafikslagen. Ett sådant under-

lag behövs även för redovisning av hur de olika trafikslagen samverkar i olika typer av resor.

Värdebeskrivningen är en redovisning av länkarna i en logisk kedja. Trafikprognosen måste bygga på tidigare redovisning av regionens förutsättningar och flygplatsens historiska utveckling. Det är ibland inte rimligt att göra en särskild prognos för en flygplats med utgångspunkt från lokala förutsättningar, utan den som tar fram en värdebeskrivning måste för redovisningen av den framtida flygtrafiken kanske förlita sig på nationella flygtrafikprognoser. Som en länk mellan omvärldsfaktorerna och prognoserna beskrivs de transportpolitiska ambitionerna för aktuell flygplats. Här ingår en beskrivning av det nationella basutbudet av flygplatser och betydelsen av de transportpolitiska målen.

De transportpolitiska målen har förtydligats och består numera av funktionsmål som syftar till utveckling av tillgängligheten och av hänsynsmål som behandlar säkerhet, miljö och hälsa som ramar för utvecklingen.

Avsnittet om flygplatsens utveckling ska resultera i en beskrivning av det markbehov som flygplatserna har för att kunna leva upp till transportpolitikens målsättningar. En allt viktigare förutsättning för värdebeskrivningen är det trafikslagsövergripande synsättet. Luftfarten ska ses som en del i ett övergripande transportsystem. Förutom omvärldsfaktorer och flygplatsens utveckling är därför beskrivningen av trafikslagens samverkan, intermodalitet, en huvudingrediens i värdebeskrivningen.



## VÄRDEBESKRIVNING SOM MOTIV VID MILJÖPRÖVNING

Vid miljöprövning av flygplatser redovisar flygplatsen alla relevanta förutsättningar för ett tillståndsbeslut i en ansökan till miljödomstolen. Miljödomstolarna prövar flygplatsverksamheten med utgångspunkt ifrån miljöbalkens hänsynsregler. En grundläggande hänsynsregel är den s.k. försiktighetsprincipen. Enligt den ska bästa möjliga teknik från miljösynpunkt användas. En flygplatshållare *"skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön"*. Som underlag för miljödomstolens prövning redovisar flygplatserna en miljökonsekvensbeskrivning.

Inom flygsektorn har vi en lång erfarenhet av att analysera miljöeffekter. Kunskapsnivån när det gäller luftfartens miljöeffekter har ökat successivt sedan flygplatser blev prövningspliktiga på 1980-talet. Naturvårdsverket har publicerat handböcker i ämnet. Dagens studenter har ett stort intresse för och kunnande om miljöanalys. När ungdomarna blir handläggare och beslutsfattare kommer miljöfrågorna att ha hög prioritet.

Miljödomstolarna har att ta ställning till när det inte längre är motiverat att uppfylla miljöbalkens försiktighetsprincip. Om det av något skäl är orimligt att vidta en miljöåtgärd så ska åtgärden inte vidtas. För att avgöra vad som är rimligt eller orimligt måste såväl miljöeffekt som åtgärdens konsekvens för flygverksamheten och samhället analyseras. En ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för en flygplats bör därför innehålla en beskrivning av flygplatsens betydelse för regionen. Beskrivningen ska så långt som möjligt kvantifiera de värden som kan gå förlorade om flygplatsens utveckling hotas av miljörestriktioner.

Det kan verka självklart för flygbranschen att flygplatsen har en fundamental betydelse för regionens välbefinnande. Det är ibland så självklart att en beskrivning av flygplatsens betydelse blir både naiv och överdriven. En s.k. värdebeskrivning måste vara objektiv och innehållsrik. Den ska kunna förstås av alla inblandade i aktuella miljöprövningsprocesser.

Den som ska fatta ett beslut som de facto innebär en begränsning av flygverksamhet ska som grund för beslutet ha korrekt information om samhällskonsekvensen av begränsningen.

Arlanda flygplats står inför en ny tillståndsprövning enligt miljöbalken. Det gamla tillståndet innehåller sådana miljövillkor som inte kan uppfyllas utan att verksamheten begränsas i framtiden.

Hur kommer en värdebeskrivning in i miljöbalksprövningen av Arlanda? Jo, när miljödomstolen fattar beslut om en åtgärd

som direkt eller indirekt kan innebära en begränsning av verksamheten, så ska beslutsfattarna där veta om det tilltänkta beslutet är i linje med politiska ambitioner att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet. Goda förutsättningar för näringslivets transporter är också mycket viktiga för att nå regeringens övergripande mål om att skapa fler jobb i fler och växande företag.

Miljödomstolen måste motiveras att ta hänsyn till grundläggande samhällsfaktorer så att de lägger miljörestriktionerna på en nivå som möjliggör användning av flygplatsen på bästa sätt från samhällsynpunkt.

I samband med omprövning av miljö tillståndet för Arlanda flygplats har LFV anlitat FOI, Totalförsvarets forskningsinstitut, för att beskriva hur Arlanda flygplats påverkar utvecklingen i Stockholmsregionen. Beskrivningen redovisar ekonomiska effekter av flygplatsen uppdelat på direkta, indirekta, inducerade och katalytiska effekter.

FOI-utredningen är en grundläggande kvantifiering av betydelsen av Arlanda flygplats för bruttoregionalprodukten (BRP), som är det mått som beskriver de regionala räkenskaperna på samma sätt som BNP beskriver dem på nationell nivå.

Utredningen är rik på siffror. FOI redovisar resultatet av en enkätundersökning om hur olika typer av företagare m.fl. bedömer Arlandas betydelse.

För att sätta in flygplatsens betydelse i ett framtida tidsperspektiv presenteras scenarier på 10 20 och 30 års sikt.

Det är inte alltid man kan beskriva värdet av en flygplats i ekonomiska termer. FOI har i sin utredning också beskrivit betydelsen av Arlanda flygplats för kultur- och upplevelseindustrin. Även flygets betydelse för kunskaps spridningen är analyserad.

## SLUTSATS

Vid såväl redovisning av luftfartens underlag till de kommunala planeringsprocesserna som miljöprövning av flygplatser behövs tillförlitliga värdebeskrivningar. Det gäller att få in allt underlagsmaterial i rätt sammanhang. Ett syfte med en värdebeskrivning bör vara att kvantifiera effekterna av en påtvingad begränsning av flygplatskapaciteten. Vad händer när samhället efterfrågar fler flygtransporter än vad marknaden får producera? Det finns många hot mot flygets utveckling i Sverige. Bebyggelseutvecklingen kring flygplatserna, vindkraftutvecklingen och avgastaket på Arlanda är exempel på hot. För att tillvarata luftfartens intressen och dess bidrag till en hållbar utveckling av samhället måste flygbranschen föra en dialog om luftfartens betydelse. Vi har kanske inte hittat den slutliga formen för hur dialogen bör föras, men vi är på god väg.

Helen Axelsson, helen.axelsson@transportstyrelsen.se

## INRIKESFLYGETS PROGNOSS: vändning i sikte, men återhämtningen blir långsam

Efterräkningen för flygets krisår i början av 1990- och 2000-talet har präglats av att inrikesflyget maximalt har kunnat hämta upp omkring 90 procent av föregående periods toppnotering i fråga om passagerarvolymer. Under den nuvarande konjunktur nedgången, som för inrikesflygets del fått fullt genomslag 2009, ses en minskning på 14 procent den senaste 12-månadersperioden, jämfört med motsvarande föregående period. Fram till 2013 väntas en upphämtning inom inrikesflyget ha skett till omkring 80 procent av 2005 års passagerarvolym. År 2020 kan en återhämtning upp till 90 procent ha skett. Detta förutsätter dock att ingen ny kris uppkommer under perioden.

### BAKGRUND

Mellan 1974 och 1990 mer än fyrdubblades antalet inrikespassagerare på de svenska flygplatserna, från 1,8 till 8,7 miljoner, se figur 5. Den genomsnittliga ökningen under denna period var drygt 10 procent per år. Lägsta noteringen från 1990 fram till idag iaktas 1996 då antalet uppgick till 6,6 miljoner. Den senaste toppnoteringen på 7,9 miljoner inföll år 2000. Sedan dess har antalet inrikespassagerare minskat med i genomsnitt knappt 2 procent per år. Mellan 1990 och 2008 har inrikesflyget tappat 2 miljoner passagerare.

Under 1970-talet utgjorde utrikespassagerarna upp mot 70 procent av det totala antalet passagerare. Under större delen av 1980-talet var andelarna i inrikes- och utrikestrafiken ungefär lika stora. Från 1990-talet och framåt har utrikestrafiken återigen stått för en allt större andel och har på senare år uppgått till mer än 70 procent, se figur 1 sidan 5.

Flygtrafiken befinner sig åter i en allvarlig kris med kraftigt vikande efterfrågan såväl i Sverige som globalt. Bortsett från en smärre nedgång i samband med den andra oljekrisen 1979, vilken främst drabbade utrikestrafiken, har antalet passagerare på de svenska flygplatserna vuxit i det närmaste oavbrutet sedan inrikesflygets begynnelse. Två undantag finns emellertid;



dels 1991 i samband med finanskrisen och den där tillhörande fastighetskrisen, dels 2001 i samband med den globala konjunkturredgången i efterspelet till attentaten den 11 september. Det kan därför finnas anledning att närmare studera dessa krisers förlopp som en bakgrund till de prognoser som presenteras längre fram.

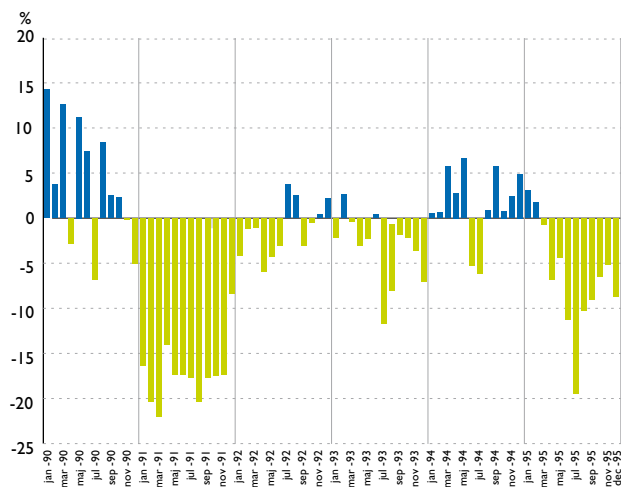
### 1.2 KRISEN I BÖRJAN AV 1990-TALET

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

Den huvudsakliga orsaken till nedgången var den globala kris som orsakades av Iraks invasion av Kuwait i augusti 1990 och den FN-ledda motinvasionen i januari 1991. Detta påverkade främst utrikesflyget, men effekten spred sig även till inrikesflyget via anslutningsresor. BNP föll med drygt 1 procent under 1991 och fortsatte sedan att falla under såväl 1992 som 1993 (-1.2 respektive -2.1 procent). BNP hade aldrig tidigare minskat i reala termer tre år i rad, vilket bidrog till att krisen blev långdragen. Inrikesflyget har fortfarande inte nått upp till den nivå som rådde före krisen. Först 1998 var man tillbaka på 1991 års nivå, det vill säga fortfarande 1,5 miljoner färre passagerare än 1990.

Vägen dit präglades av både upp- och nedgångar. I figur 1 nedan visas de relativa förändringarna, i antal inrikes avresande passagerare, per månad mellan januari 1990 och december 1995.

FIGUR 1 Månatlig förändring av inrikes passagerarantal 1990–1995



Källa: LfV passagerarstatistik

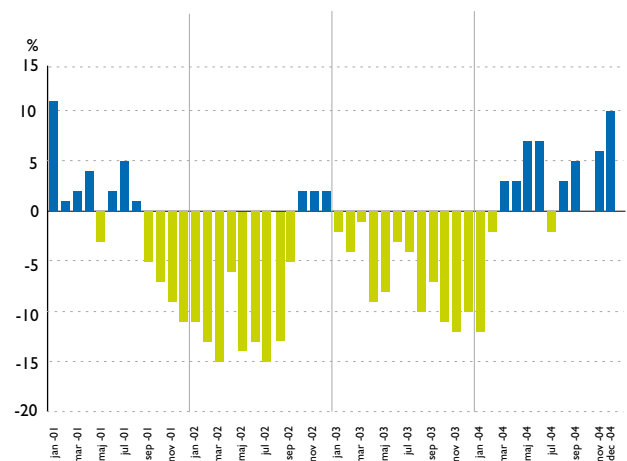
Från och med januari 1994 började efterfrågan att stabiliseras och till och med att öka en aning. Uppgången blev dock kortvarig och redan året efter minskade trafiken återigen och låg sedan relativt stilla under 1996. Med några få månaders undantag pågick nedgången under denna kris i drygt fem år. Från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

### KRISEN I BÖRJAN 2000-TALET

Utsträckt i tiden var krisen 2000–2001 något kortare. Perioden följdes av tre år med fallande volymer där botten nåddes under 2003 med 6,7 miljoner passagerare, dvs. drygt 1,2 miljoner färre än under år 2000. Den utlösande faktorn för den här krisen var terrorattentaten den 11 september 2001. Dock fanns en underliggande global recessionstrend som blommade ut strax efter. Den svenska BNP-tillväxten som de tre närmast föregående åren varit i genomsnitt 4,3 procent per år föll tillbaka kraftigt under 2001 och stannade på blygsamma 1,1 procent. Till skillnad från krisen 1991, då BNP faktiskt minskade i reala termer under tre år, växte den svenska ekonomin under

denna senare kris. Trots det blev förloppet relativt utdraget. Med undantag för några svaga ”plusmånader” vintern 2002, minskade trafiken månad för månad från och med september 2001 till och med februari 2004, dvs. under 30 månader. Trots ökningarna under 2004 och 2005 har inrikestrafiken inte lyckats nå upp till samma nivå som före krisen, det vill säga 2000 års passagerarvolym på 7,9 miljoner. I figur 2 nedan visas de relativa förändringarna, i antal inrikes avresande passagerare, per månad mellan januari 2001 och december 2004.

FIGUR 2 Månatlig förändring av inrikes passagerarantal 2001–2004



Källa: LfV passagerarstatistik

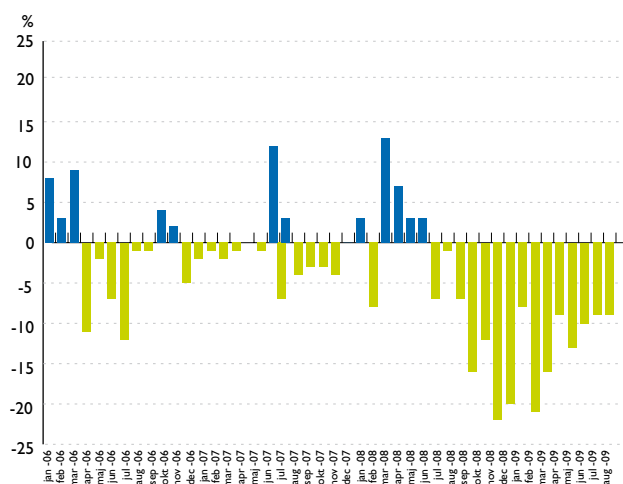
### UTVECKLINGEN 2006–2009

Under de senaste tre åren, 2006 till och med 2008, har passagerarantalet i inrikestrafiken minskat med i genomsnitt drygt 1,5 procent per år. Den största minskningen (drygt 2 procent) skedde mellan 2007 och 2008. Redan under försommaren 2008 kunde man notera en avtagande tillväxttakt, jämfört med 2007, som från och med augusti övergick i minskningar. Denna negativa utveckling har sedan fortsatt under 2009 (till och med oktober). Det innebär bl.a., vilket framgår av figur 3, att passagerarvolymen de senaste 15 månaderna legat under både 2006 och 2007 års volymer. Antalet passagerare under januari–oktober ligger 14 procent under motsvarande månader 2008, nästan i samma storleksordning som krisen 1990.





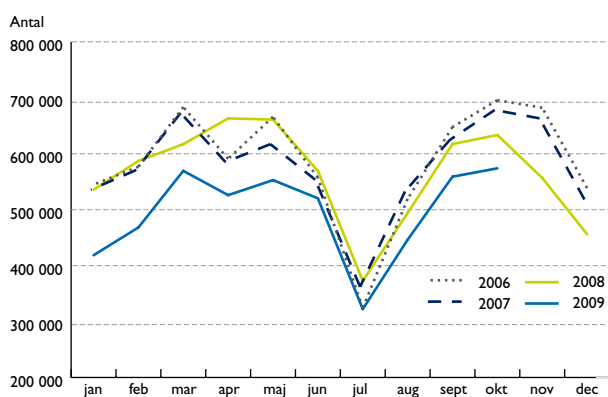
FIGUR 3 Månatlig förändring av inrikes passagerarantal 2006–2009



Källa: Transportstyrelsens passagerarstatistik

Figur 4 nedan visar antalet inrikespassagerare per månad från januari 2006 till oktober 2009. En tydlig nedgång ses i slutet av 2008 jämfört med de två föregående åren, likaså ses den svaga för 2009. Skillnaderna i mönstret för mars och april beror på att påsken 2008 inföll i mars medan den inföll i april de övriga åren.

FIGUR 4 Månatligt antal inrikes passagerare 2006–2009



Källa: Transportstyrelsens passagerarstatistik

## SAMMANFATTNING

Den bakomliggande orsaken till de båda tidigare kriserna var den ekonomiska utvecklingen. Vid den första krisen var BNP-utvecklingen extremt dålig, med negativ tillväxt tre år i rad. Detta gjorde att 1990-talets flygkris blev betydligt djupare än 2000-talets. Gemensamt för de båda kriserna är också att de

varade länge. För den första tog det sex år innan man var tillbaka till en mer kontinuerlig tillväxtperiod. För den senare tog det kortare tid, tre år, innan trafiken började öka så smått. Gemensamt är också att man inte lyckats återta de tappade volymerna från de båda krisernas inledningsfaser. Efter krisen på 1990-talet var passagerarvolymen som högst (år 2000) uppe på 91 procent av volymen 1990. Motsvarande förhållande efter 2000-talets kris var 89 procent av 2000 års volym år 2005. Om motsvarande mönster antas upprepa sig kommer passagerarvolymen i inrikestrafiken att vid någon tidpunkt inom den närmaste tioårsperioden räknat från 2005 att återhämta sig till en nivå om nästan 6,4 miljoner passagerare.

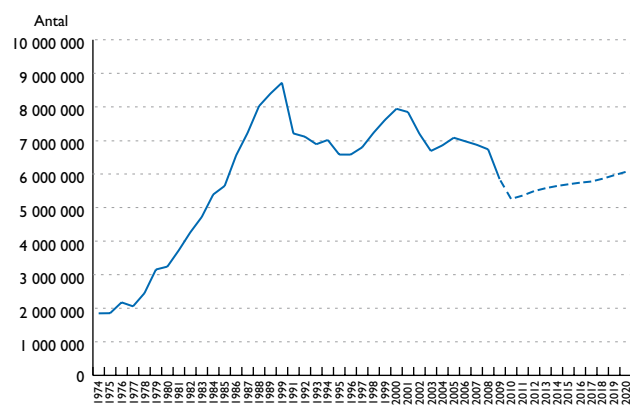
Baserat på erfarenheter från de båda tidigare kriserna bör man med någorlunda god säkerhet kunna anta att det kommer att ta åtskilliga år innan man åter går in i en mer stabil tillväxtfas. Lärdomar från kriserna 1991 och 2001 tyder på att det tar mellan tre och sex år innan detta uppnås. Man kan också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

## PASSAGERARPROGNOS FÖR 2013 MED UTBLICK TILL 2020

Som förklaringsvariabel då passagerarutvecklingen modelleras används BNP-utvecklingen. Dessa modeller kombinerade med hänsyn taget till ovanstående resonemang ger prognoser över passagerarutvecklingen i inrikestrafiken, för åren 2013 och vidare utdraget till 2020, enligt figur 6.

För år 2013 uppskattas volymen till omkring 5,6 miljoner ( $\pm 0,5$  miljon) och för år 2020 upp emot 6,1 miljoner ( $\pm 0,5$  miljon).

FIGUR 5 Inrikes passagerare 1974–2008 med prognos till 2020



Källa: SOS Luftfart, Transportstyrelsens beräkningar

Den årliga nedgången för både 2009 och 2010 uppskattas vara drygt 10 procent. Därefter väntas en försiktig uppgång. Den genomsnittliga förändringen fram till 2013 beräknas vara en minskning på 3 procent per år medan den genomsnittliga nedgången fram till 2020 prognostiseras till nästan 2 procent. Slutresultatet år 2020 blir därmed ca 6 miljoner passagerare.

TABELL 1 Inrikes passagerarprognos till 2020

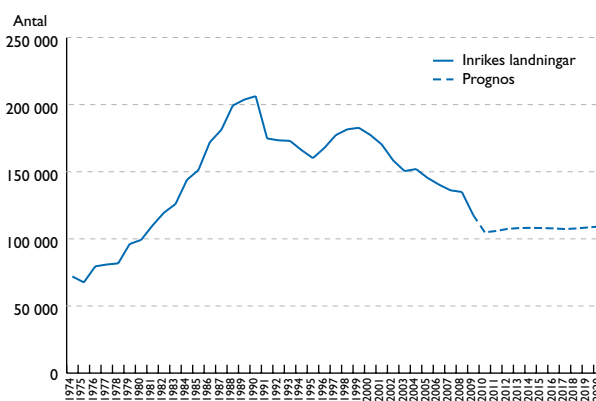
År	1000-tal avresande	Årlig förändring, %
2008	6 734	
2009	5 849	-13,1
2010	5 258	-10,1
2011	5 356	1,9
2012	5 489	2,5
2013	5 576	1,6
2014	5 642	1,2
2015	5 694	0,9
2016	5 741	0,8
2017	5 775	0,6
2018	5 860	1,5
2019	5 963	1,8
2020	6 062	1,7
2008-2020	-672	-10,0
Snitt per år	-56	-0,9

Källa: Transportstyrelsen

## LANDNINGSPROGNOS FÖR 2013 MED UTBLICK TILL 2020

Utvecklingen av inrikes landningar sedan 1974 framgår i figur 6. På samma sätt som för inrikes passagerare nåddes högsta antalet 1990 med drygt 206 000. Efter fallet under krisåren fram till 1995 med en vändning under 1996 var antalet 1999 nästan 183 000, vilket motsvarar 89 procent av 1990 års notering. Därefter har antalet landningar, med undantag för 2004, minskat med i genomsnitt 3,8 procent per år. 2004 var ökningen blygsamma 1 procent.

FIGUR 6 Inrikes landningar 1994–2020



Källa: SOS Luftfart, TS beräkningar

Prognosen för de närmaste åren ger en minskning med mellan 11 och 13 procent. Därefter väntas minskningen avstanna och senare vända till svaga ökningarna för enskilda år. Den genomsnittliga minskningen fram till 2013 väntas bli omkring 4 procent och till 2020 omkring 2 procent. Antalet inrikes landningar för perioden 2013 till 2020 uppskattas ligga på omkring 110 000 per år.

TABELL 2 Inrikes landningar prognos till 2020

År	1000-tal avresande	Årlig förändring, %
2008	134 900	
2009	117 600	-12,9
2010	104 900	-10,8
2011	105 900	1,0
2012	107 500	1,5
2013	108 100	0,6
2014	108 200	0,1
2015	108 100	-0,1
2016	107 800	-0,2
2017	107 300	-0,4
2018	107 700	0,4
2019	108 500	0,7
2020	109 200	0,6
2008-2020	-25 800	-19,1
Snitt per år	-2 146	-1,7

Källa: Transportstyrelsen

# AKTUELL STATISTIK



Håkan Brobeck, hakan.brobeck@transportstyrelsen.se. Jean-Marie Skoglund, jean-marie.skoglund@transportstyrelsen.se

## PASSAGERARUTVECKLINGEN ANDRA KVARTALET 2009

Antalet passagerare på de svenska flygplatserna uppgick till drygt 6,78 miljoner under det andra kvartalet 2009. Jämfört med föregående års andra kvartal är detta en minskning med 12 procent, vilket motsvarar 910 000 färre passagerare. Utrikestrafiken minskade med 10,6 procent och uppgick till 5,18 miljoner passagerare, inrikestrafiken minskade med 15,6 procent och uppgick till 1,6 miljoner passagerare.

Endast 5 av trafikflygplatserna uppvisade ökad trafik under andra kvartalet 2009. Den största ökningen hade Mora flygplats med plus 12 procent, följd av Svea med närmare 10 procent fler passagerare under andra kvartalet.

När det gäller inrikeslinjer till och från Stockholm så är det ingen av de mest passagerartunga sträckorna som haft någon tillväxt. Minst dålig har utvecklingen varit på sträckorna Stockholm–Visby och Stockholm–Umeå. Den sträcka som minskat

relativt mest var Stockholm–Sundsvall, där antalet passagerare minskade med närmare 32 procent andra kvartalet.

Bland de länder som Sverige trafikerar hade Tyskland flest passagerare under andra kvartalet. Antalet ankommande och avresande uppgick till drygt 700 000. Närmast efter Tyskland kommer Storbritannien och Spanien (inklusive Kanarieöarna) med 547 000 respektive 408 000 passagerare. Endast Tyskland uppvisar en ökad passagerarvolym, plus 1,7 procent. Danmark var det land bland de tio passagerarmässigt största som trafiken minskade mest till, minus 24 procent.

### LANDNINGAR, FLYGSTOLAR OCH KABINFAKTORER

Antalet landningar i passagerartrafik uppgick under andra kvartalet till 54 700. Jämfört med 2008 är det en minskning.



med drygt 13 procent. Antalet inrikes landningar minskade med 11 procent och utrikes drygt 15 procent.

Antalet utbudna flygstolar uppgick till 9,43 miljoner under andra kvartalet 2009, vilket var 1,77 miljoner färre än under samma period 2008. Utbudna flygstolar kan sägas vara ett mått på flygbolagens sammanlagda utbud. I utrikestrafiken minskade utbudet av stolar med närmare 15 procent och i inrikestrafiken med närmare 19 procent.

Kabinfaktorn som mäter graden av beläggning uppgick i utrikestrafiken till 73,8 procent under årets andra kvartal. Det innebär en ökning med 3,5 procentenheter jämfört med samma period under 2008. Motsvarande för inrikestrafiken var 67,4 procent, vilket motsvarar en ökning med 2,6 procentenheter.

### FLYGPRISER

Statistiska Centralbyrån, SCB, mäter månatligen priserna på flygresor i Sverige. Priserna ingår som en komponent i det större och mer allmänt kända konsumentprisindex (KPI) och avser därför endast ”privatresenärpriser”. Enligt SCB har priserna i utrikestrafiken för i stort sett samtliga månader under första halvåret legat högre jämfört med 2008. Detta gäller för såväl linjefarten som chartertrafiken.

När det gäller biljettprisutvecklingen inrikes så gör Transportstyrelsen egna beräkningar baserade på uppgifter som lämnas av flygbolagen. Beräkningarna visar att det genomsnittliga priset för en inrikes flygresa ökade under årets tre första månader jämfört med samma period 2008. Under andra kvartalet har prisnivån däremot sjunkit.



Håkan Brobeck, hakan.brobeck@transportstyrelsen.se

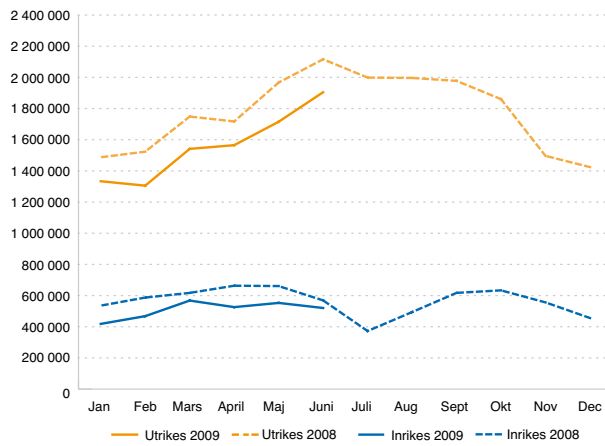
# Trafikutvecklingen andra kvartalet 2009

Antal ankommande och avresande passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser under andra kvartalen respektive år

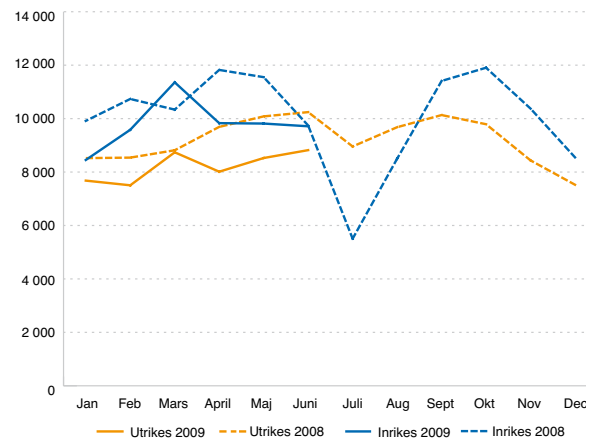
Number of arriving and departing passengers at Swedish airports with scheduled and non-scheduled traffic for the second quarter respectively years

Flygplats	2008	2009	Förändring	Förändring, %
Stockholm-Arlanda	5 032 008	4 310 593	-721 415	-14,3%
Göteborg-Landvetter	1 179 811	965 027	-214 784	-18,2%
Stockholm-Skavsta	638 525	672 057	33 532	5,3%
Stockholm-Bromma	503 734	523 572	19 838	3,9%
Malmö Airport	491 586	401 394	-90 192	-18,3%
Luleå	280 017	260 401	-19 616	-7,0%
Umeå	226 600	222 002	-4 598	-2,0%
Göteborg-City	220 988	200 362	-20 626	-9,3%
Ängelholm	108 952	95 926	-13 026	-12,0%
Visby	83 605	81 185	-2 420	-2,9%
Åre-Östersund	106 394	78 455	-27 939	-26,3%
Sundsvall-Härnösand	91 860	67 599	-24 261	-26,4%
Skellefteå	69 277	55 994	-13 283	-19,2%
Ronneby	59 141	50 922	-8 219	-13,9%
Stockholm-Västerås	46 829	49 860	3 031	6,5%
Kiruna	52 501	47 171	-5 330	-10,2%
Växjö-Kronoberg	52 927	40 569	-12 358	-23,3%
Kalmar	45 813	40 012	-5 801	-12,7%
Örnsköldsvik	40 767	24 565	-16 202	-39,7%
Norrköping	30 946	23 104	-7 842	-25,3%
Halmstad	31 369	22 209	-9 160	-29,2%
Linköping	28 390	20 507	-7 883	-27,8%
Karlstad	32 417	20 221	-12 196	-37,6%
Örebro	17 069	16 752	-317	-1,9%
Jönköping	20 129	14 817	-5 312	-26,4%
Kristianstad	17 348	11 086	-6 262	-36,1%
Borlänge	10 946	10 781	-165	-1,5%
Trollhättan-Vänersborg	17 609	10 127	-7 482	-42,5%
Gällivare	10 549	8 944	-1 605	-15,2%
Arvidsjaur	8 355	5 645	-2 710	-32,4%
Lycksele	6 656	4 682	-1 974	-29,7%
Kramfors	5 130	4 134	-996	-19,4%
Oskarshamn	4 010	3 823	-187	-4,7%
Hemavan	4 859	3 035	-1 824	-37,5%
Storuman	3 186	2 729	-457	-14,3%
Vilhelmina	3 552	2 451	-1 101	-31,0%
Mora	1 449	1 623	174	12,0%
Sveg	1 256	1 379	123	9,8%
Torsby	926	874	-52	-5,6%
Pajala	812	715	-97	-11,9%
Hagfors	761	709	-52	-6,8%

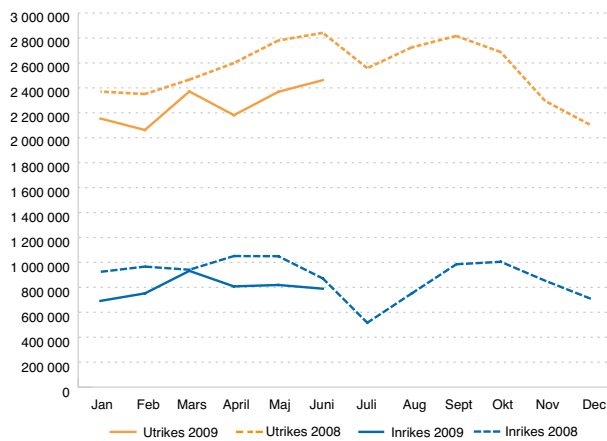
**Antalet passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser**  
 Number of scheduled and non-scheduled passengers at Swedish airports



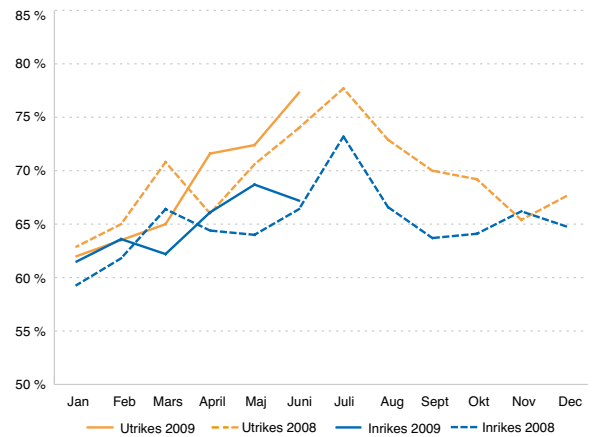
**Antalet landningar (endast passagerarflygningar) i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser**  
 Number of scheduled and non-scheduled landings (only passenger flights) at Swedish airports



**Antalet utbudna flygplanstolar i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser**  
 Number of available seats in scheduled and non-scheduled traffic at Swedish airports

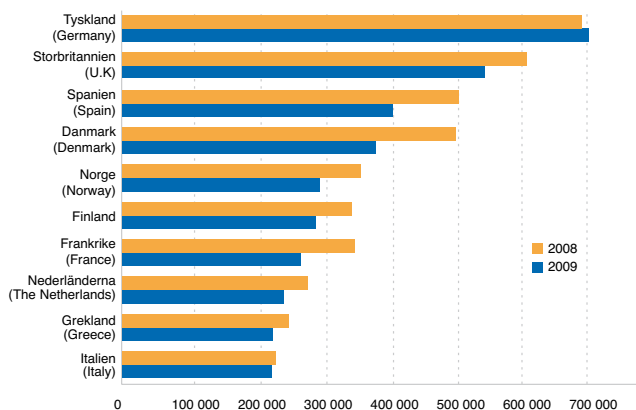


**Kabinfaktorns utveckling i linje- och chartertrafiken**  
 Development of passenger load factor in scheduled and non-scheduled traffic



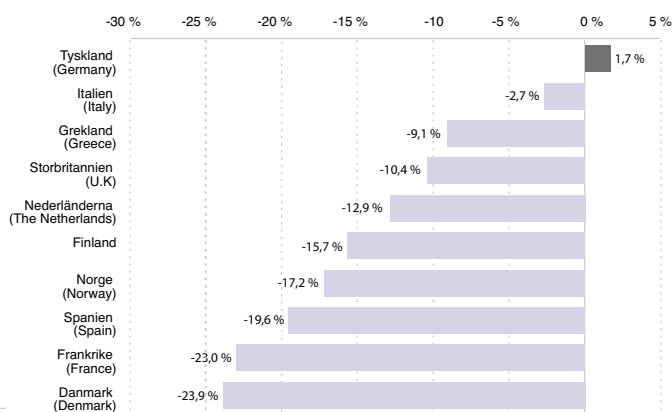
### Antalet ankommande och avresande passagerare till/från de tio största länderna (första destination) andra kvartalet 2008 och 2009

Number of arriving and departing passengers, to/from the top ten countries (first destination), second quarter 2008 and 2009



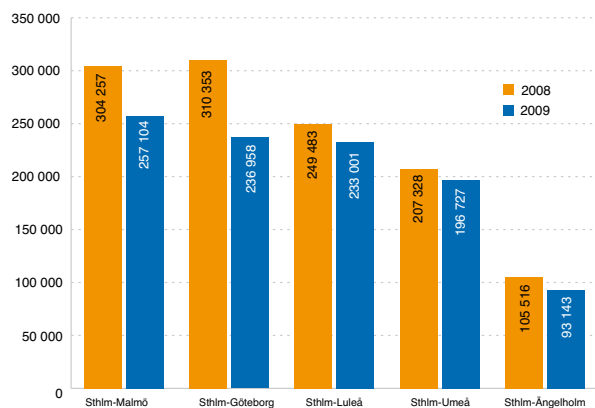
### Relativ förändring för de passagerarmässigt tio största länderna under andra kvartalet 2009

Relative change in the number of passengers travelling to/from the top ten countries, second quarter 2009



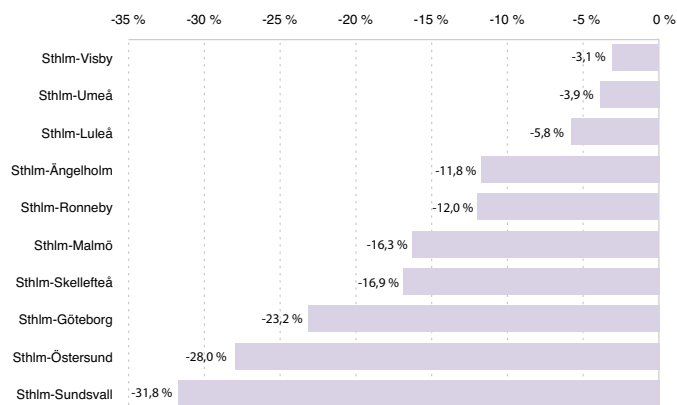
### Antal passagerare på de fem största inrikes sträckorna under andra kvartalet 2008 och 2009

Number of passengers on the five major domestic routes during the second quarter 2008 and 2009



### Relativ förändring på de tio passagerarmässigt största inrikes sträckorna under andra kvartalet 2009

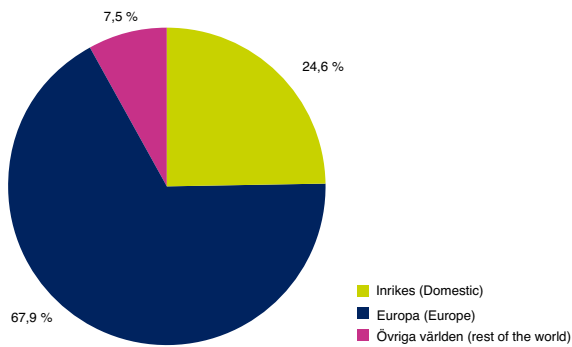
Relative change in the number of passengers at the ten largest domestic city-pairs, second quarter 2009





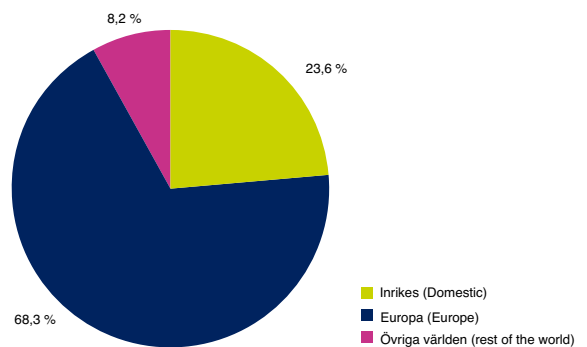
**Passagerarnas fördelning efter region under andra kvartalet 2008 (första destination)**

Passengers divided by region during the second quarter 2008 (first destination)



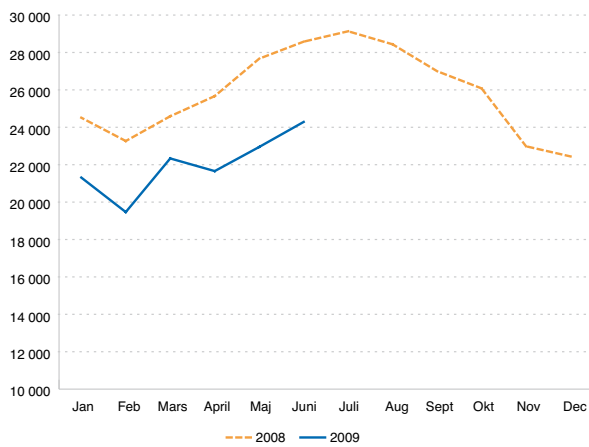
**Passagerarnas fördelning efter region under andra kvartalet 2009 (första destination)**

Passengers divided by region during the second quarter 2009 (first destination)



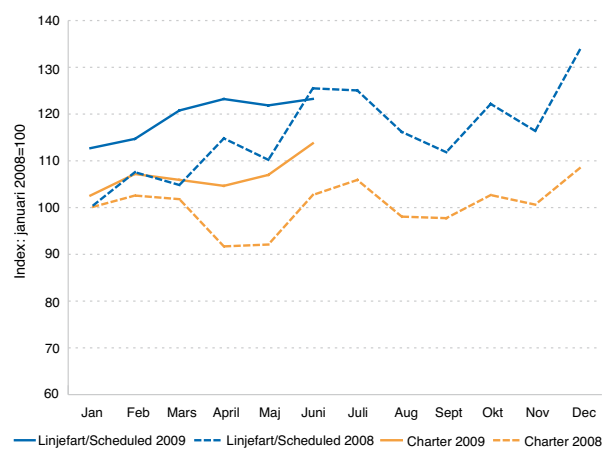
**Antalet överflygningar i kontrollerat luftrum**

Number of overflights in controlled airspace



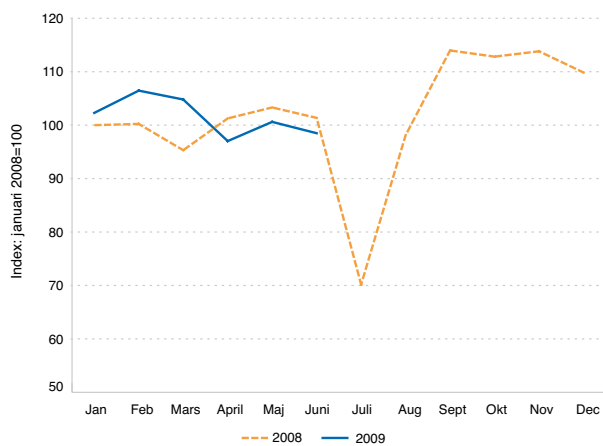
**Prisutvecklingen för utrikestrafik enligt SCB:s flygindex, fasta priser**

Passenger price index for international flights according to Statistic Sweden, fixed price level



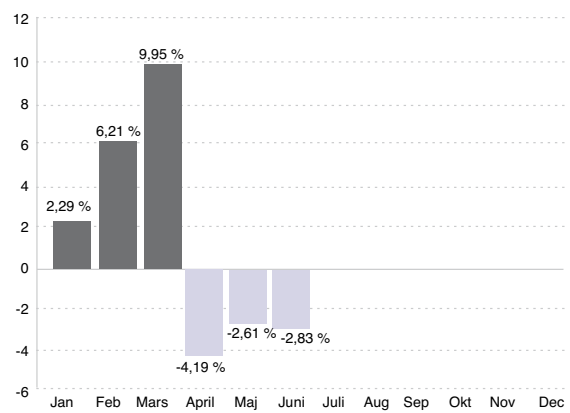
### Den reala biljettprisutvecklingen i inrikes passagerartrafik

The actual development of ticket prices for domestic passenger traffic, fixed price level



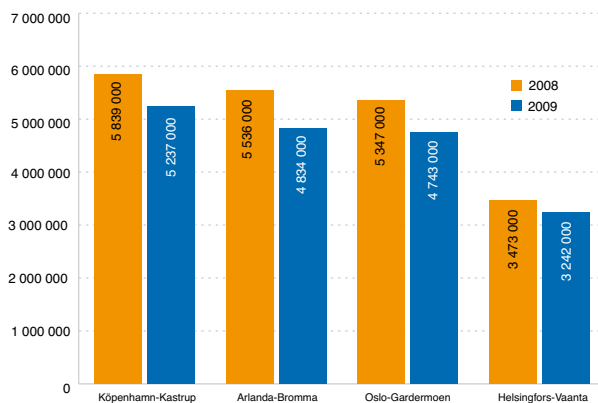
### Biljettprisförändring realt i inrikestrafik per månad 2009 (jämförelse med samma månad föregående år)

Actual ticket price changes per month in 2009 (compared with the same month in the previous year), fixed price level



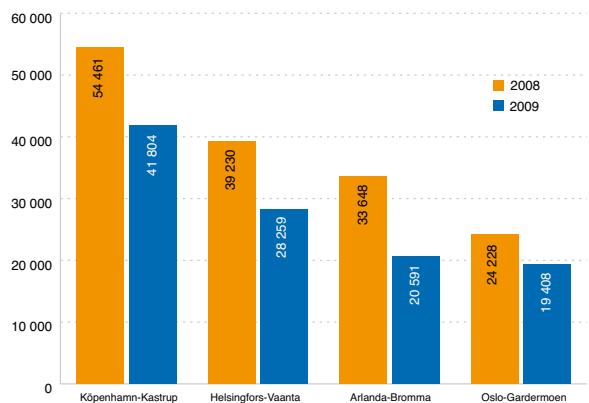
### Antal passagerare på de nordiska huvudstadsflygplatserna under andra kvartalen 2008 och 2009

Number of passengers at the major airport in the Nordic countries, second quarter 2008 and 2009



### Ankommande och avgående frakt på de nordiska huvudstadsflygplatserna under andra kvartalen 2008 och 2009. Ton

Freight loaded and unloaded at the major airports in the Nordic countries, second quarter 2008 and 2009. Tonnes





**A**

PORTO  
BETALT

 **TRANSPORTSTYRELSEN**

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