

flyg tendenser

01/2008

STATISTIK, ANALYS OCH INFORMATION FRÅN LUFTFARTSSTYRELSEN

→ TEMANUMMER: INRIKESFLYG



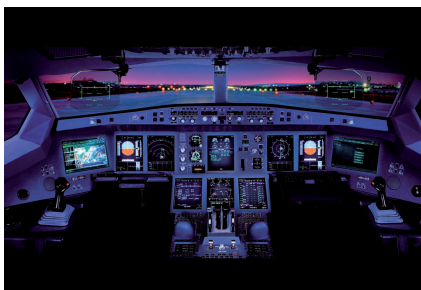
Svenska inrikesflygets historia

sid 4



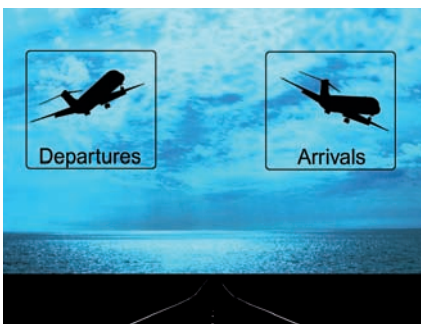
Inrikesflygets framtid?

sid 22



Att flyga är farligt – därför är det säkert

sid 25



Aktuell statistik

sid 29



Marknaden i avregleringens spår

I nästan fyrtio år hade SAS och dåvarande Linjeflyg så gott som monopol på inrikesflyget. Vid sidan fanns ett antal regionala flygbolag som verkade på marknaden där SAS/Linjeflyg angav villkoren. I början av 1990-talet inleddes en avreglering av inrikesflyget. Med avregleringen kom den svenska inrikesmarknaden att förändras. Idag utgör flygreseorganisationer det nya inom inrikesflyget. Lågkostnadsbolagen kommer och går, kvar finns fortfarande ett starkt SAS, med en betydande ställning på marknaden – nu med Skyways som samarbetspartner.

sid 8

Innehåll

Förord	3
Svenska inrikesflygets historia	4
Så reser vi inom landets gränser	10
Den nationella resvaneundersökningen	13
Med fokus på inrikes priser	16
Marknaden i avregleringens spår	18
Inrikesflygets framtid?	22
Att flyga är farligt – därför är det säkert	25
Aktuell statistik	29

Statistik, källa: Luftfartsstyrelsen om inget annat anges.



Förord

Sveriges geografiska läge och långa avstånd inom landet ställer krav på effektiva transporter och inrikesflyget spelar i det avseendet stor roll för att minska avstånden och förbättra tillgängligheten i hela landet. I den pågående miljödebatten har flygets framtida roll alltmer ifrågasatts och röster höjs för att begränsa flyget. I detta nummer av Flygtendenser kommer vi att titta närmare på inrikesflygets utveckling och förutsättningar.

Den svenska inrikesmarknaden är förhållandevis liten sett till befolkningsunderlaget men svenskarna är ett resande folk och flyget är ett populärt transportmedel. Avregleringen av inrikesmarknaden i början på 90-talet har medfört ökad konkurrens på ett antal linjer men marknaden domineras fortfarande av SAS, även om deras marknadsandel minskar. Biljettpriserna har ökat, framför allt på linjer med en ensam aktör. Det har också visat sig vara svårt för nya aktörer, till exempel lågkostnadsbolag, att få fotfäste på den svenska marknaden. Jämfört med våra grannländer är dock den svenska marknaden mest konkurrensutsatt.

De senaste årens utveckling pekar på att inrikesflyget minskar något – en trend som verkar hålla i sig. Konkurrensen från snabbtåget är en bidragande orsak och ökade satsningar på järnvägsinfrastruktur kommer sannolikt framöver att öka konkurrensen även på sträckor där flyget idag har en stark ställning. I princip all inrikestrafik går till eller via Stockholm-Arlanda och det finns knappt några tvärförbindelser kvar. Flygreseorganisatörer med stark lokal anknytning har gått mot strömmen och etablerat sig på olika orter i landet. De har, tack vare ett koncept som skapar delaktighet, fått trogna resenärer.

Just nu förbereder regeringskansliet en ny infrastrukturproposition som ska utgöra grunden för framtida investeringar på transportområdet. Miljöaspekterna kommer att väga tungt under arbetets gång. Att i större omfattning skapa intermodala transporter där flera transportslag sammanlänkas kommer att få allt större betydelse för att uppnå ett optimalt transportsystem.

Flygsäkerheten står alltid överst på både myndighetens och marknads dagordning. I en särskild artikel kommer vi att belysa flygsäkerhetsutvecklingen i inrikesflyget 1960–2007 och vilka lärdomar vi har dragit av ett antal svåra olyckor.

Trafikstatistiken för årets första kvartal visar på att fler flygplatser har sämre trafikutveckling jämfört med samma period förra året. Bland de flygplatser som har den största trafikminskningen återfinns Gällivare, Kramfors och Jönköping. Åre-Östersund visar på en stark uppgång beroende på ökad konkurrens och en lyckad turistsäsong. De flygplatser som har den största trafikökningen är de som trafikeras av lågkostnadsbolag, till exempel Stockholm-Västerås, Göteborg-City och Stockholm-Skavsta. Värt att notera är den svaga utvecklingen på Stockholm-Arlanda och Göteborg-Landvetter.

Flygreseorganisatörerna fortsätter att ha en positiv inverkan på trafikutvecklingen. Trafiken på Mora har tack vare Kulla-flygs incharterturism ökat med 69,8 procent.

Ingrid Cherfils

Avdelningschef för avdelningen Utredning- och omvärldsanalys, Luftfartsstyrelsen
ingrid.cherfils@luftfartsstyrelsen.se



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

Svenska inrikesflygets historia

Inrikesflygets entré i det svenska transportsystemet är en relativt ny företeelse i jämförelse med tåg och buss. Överhuvudtaget hade flyget fram till 1980-talet en ganska liten andel av den totala transportsektorn. Den största ökningen skedde under 1980-talet, och då främst inom inrikesflyget. 1990-talet kännetecknas av en omvälvningsprocess för det svenska inrikesflyget. För första gången uppvisar flyget en negativ utveckling, som i mångt och mycket hänger samman med den ekonomiska stagnationen under början av 1990-talet.

Inrikesflygets begynnande utveckling

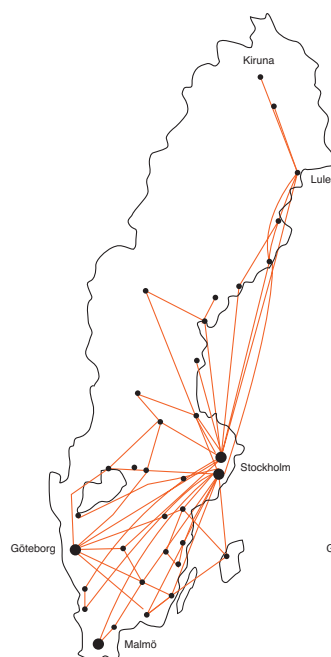
Det svenska inrikesflyget växte fram i början av seklet genom utvecklingen av tidnings- och postflyget, en verksamhet som utgjorde ryggraden för trafikflyget runt om i världen. På 1930-talet inledde ABA AB¹ inrikestrafiken i liten skala på sträckorna Stockholm-Visby, Göteborg-Malmö och Stockholm-Malmö. När Bromma flygplats etablerades fick ABA möjlighet att utveckla det svenska inrikesflyget. Under andra världskriget låg inrikesflyget nere.

I början av 1950-talet började passagerarflyget att byggas upp efter att ha legat nere under större delen av det föregående decenniet. Passagerarflyget kom i inledningsskedet att utgöra ett komplement till tidnings- och postflyget. Det skulle dröja fram till slutet av 1950-talet innan passagerarflyget passerade tidnings- och postflyget i betydelse och volym.

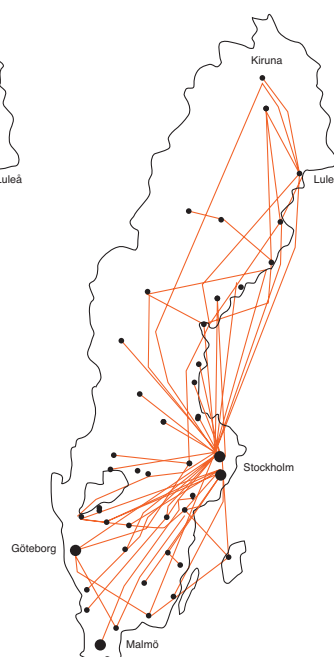
Under 1950-talet expanderade inrikesflyget med nya destinationer såsom Kronobergshed, Kalmar, Ronneby, Jönköping, Sundsvall-Härnösand, Nordmaling (Umeå) och Luleå. 1957 flög 28 400 passagerare med Linjeflyg, en siffra som året efter stigit till 189 558. Under 1960-talet invigdes en rad nya destinationer som Ängelholm, Kristianstad, Borlänge, Umeå och Skellefteå. I mitten på 1960-talet flög Linjeflyg från Bromma till 15 platser runt om i Sverige. SAS flög till fyra destinationer: Malmö, Göteborg, Luleå och Kiruna.

Från 1950-talet och fram till slutet av 1970-talet präglades det svenska civilflyget av en ständig ökning av antalet passagerare och nya flyglinjer. Trots den positiva utvecklingen kom flyget ändå att utgöra en liten del av den totala transportsektorn i landet, och betraktades fram till 1980 som ett transportmedel för affärsmän.

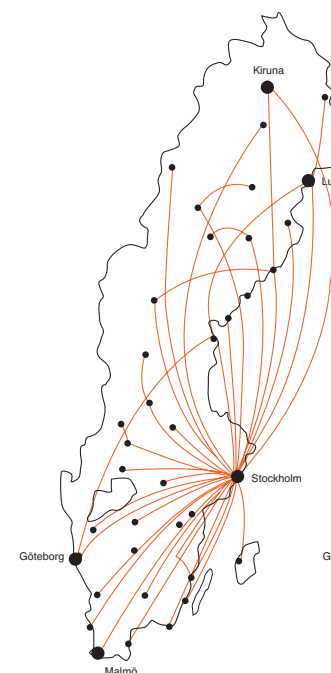
Inrikesflyg 1980



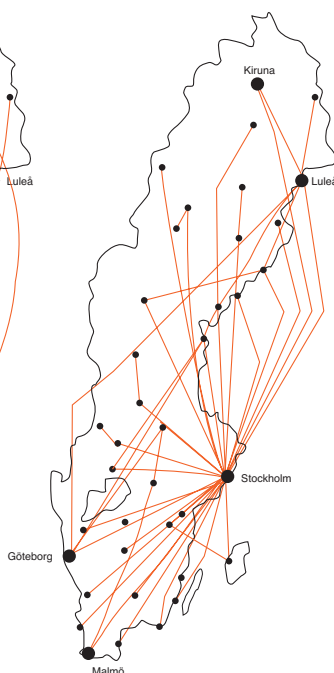
Inrikesflyg 1990



Inrikesflyg 2000



Inrikesflyg 2007



¹ Aerotransport etablerades 1924 och var det första statsägda flygbolag som hade tillstånd till linjetrafik i Europa och inrikes. 1948 ombildades ABA och integrerades med SILA (Svensk Interkontinental Lufttrafik AB, ett privatägt företag som bedrev interkontinental luftfart). Det nya flygbolaget blev grunden för bildandet av SAS och flygbolagets trafikrättigheter överläts till SAS att utföra.



”Folkflyget”

Det stora genombrottet för svenskt inrikesflyg kom under 1980-talet, då Linjeflyg under ledning av Jan Carlzon, som 1978 tillträdde som VD, påbörjade en marknadsorienterad strategi för flygbolaget. Med budskapet ”Hela Sverige till halva priset” inledde Linjeflyg en satsning på att tillföra inrikesflyget nya kategorier av resenärer som pensionärer, barnfamiljer och ungdomar – grupper som tidigare utgjort en mycket liten andel av inrikesflygets volym. 1978 introducerade följaktligen Linjeflyg en prispolitik med förmånliga priser och rabatter för att locka dessa nya resenärer, bl.a. infördes den s.k. ”100-lappen”². Vid sidan av prispolitiken genomförde Linjeflyg också en omfattande trafikomläggning med ökade frekvenser på sina destinationer.

Linjeflygs nya giv resulterade i en markant passagerarökning för inrikesflyget. Under första året ökade Linjeflygs passagerare med 44 procent, bara satsningen på ungdomar hade försett flygbolaget med ca 125 000 nya resenärer³. Det nya inrikesflyget kom under 1980-talet att förvandlas från ett ”Portföljflyg” till ett ”Folkflyg”. Under senare delen av 1980-talet hade inrikesflyget en årlig tillväxt på 8,7 procent⁴. Därmed kom flyget för första gången att ”ta upp kampen” med bilen och tåget.

Förutom en ny prisstrategi och en medveten marknadsföring riktad till den breda allmänheten var centraliseringen av inrikesflyget till Arlanda 1983 en viktig förklaring till den lavinartade utvecklingen av inrikesflyget under 1980-talet.

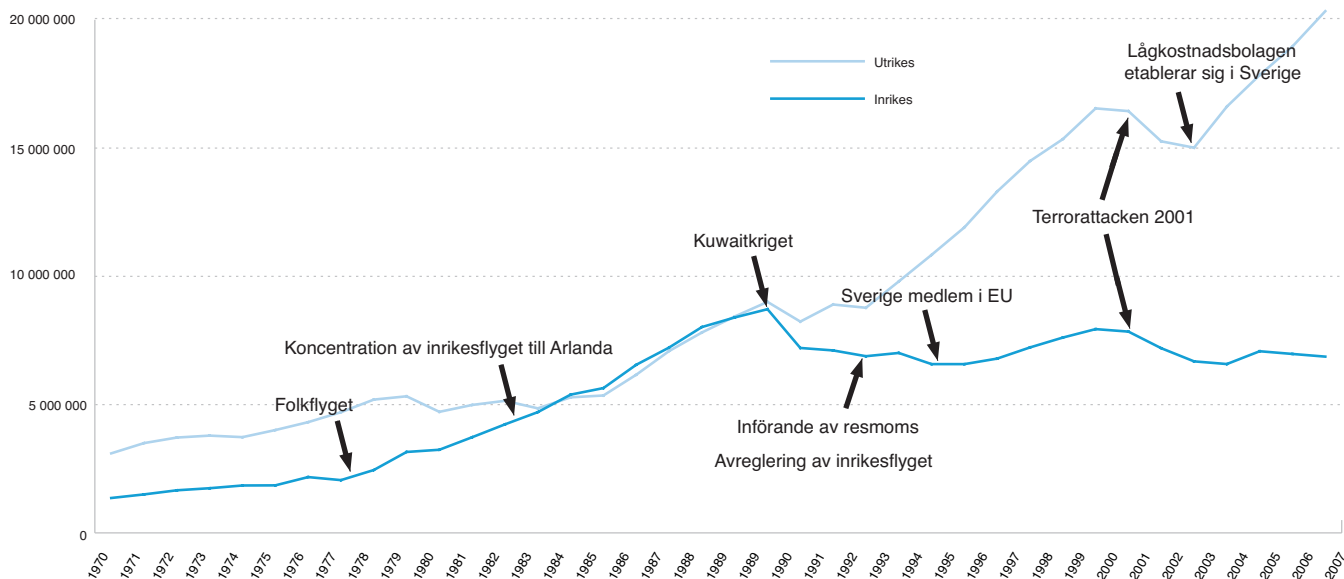
Koncentrationen av inrikesflyget till Arlanda blev tillsammans med Linjeflygs nya strategi den viktigaste förutsättningen för att utveckla inrikesflyget. Med Arlanda som trafiknav kom inrikesflyget att utvecklas till ett välfungerande hub- and spoke-system⁵, där all trafik matas in till en knutpunkt. För främst SAS och Linjeflyg innebar koncentrationen av inrikesflyget till Arlanda gynnsamma förutsättningar för samordnings- och effektivitetsvinster beträffande både personal och flygplansflotta. Tillsammans med de regionala flygbolagen genomfördes en omfattande koordinering av exempelvis marknadsföring, prispolitik, tidtabell och markservice, detta för att underlätta såväl inrikes- som utrikesresandet. En viktig förändring i och med koncentrationen till Arlanda var att tvärförbindelserna mellan regioner i Sverige under 1980-talet minskade drastiskt.

1980-talets ekonomiska utveckling

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

Flygets expansion under 1980-talet var i mångt och mycket

Figur 1 Passagerarutvecklingen 1970-2007



Källa: Luftfartsstyrelsen

² Införandet av "100-lappen" var ett strategiskt drag för att få ungdomar att betrakta flyget som ett naturligt transportmedel. ³ Carlzon Jan, "Riv Pyramiderna!" Bonniers Stockholm 1985, sid 37–41. ⁴ "Flygplatsstatistik" från 1985–1990, Luftfartsverket Norrköping. På linjen mellan Stockholm och Göteborg skedde under åren 1984 till 1989 en fördubbling av passagerarantalet från en halv miljon till en miljon passagerare. ⁵ Beteckningen på flygtrafiknav där trafiken koncentreras för att optimera destinationer med relativt hög turtäthet.

avhängigt den ekonomiska situationen som presenteras ovan. Inrikesflygets roll i transportväsendet blev under det här decenniet markant. För perioden 1965–1990 uppvisar inrikesflyget en tillväxt på i genomsnitt 10,3 procent per år. 1965 nyttjades flyget av 750 000 passagerare, för 1988 var antalet uppemot 8,6 miljoner ⁶.

De variabler som förklarar flygets ökning under 1980-talet är främst ökade inkomster och ökat tjänsteresande. Tjänsteresandet uppvisade en påfallande ökning. Bland de viktigaste orsakerna till denna kan nämnas utlokaliseringen av statlig verksamhet från Stockholm till regionala centra som t.ex. Umeå, Sundsvall-Härnösand, Borlänge-Falun, Karlstad, Örebro, Linköping, Norrköping, Jönköping, Växjö osv.

Nedgången under början av 1990-talet

1990 nåddes kulmen för inrikesflyget med en passagerarvolym på 8,6 miljoner passagerare. Under de påföljande åren uppvisar inrikesflyget för första gången en passagerarminskning. Mellan 1990 och 1991 minskade inrikesflyget med 13 procent, vilket motsvarar en nedgång av antalet passagerare med drygt 2,1 miljoner ⁷. Från 1991 och fram till 1996 minskade inrikesflyget för varje år, med undantag för 1994. Vid

sidan av den ekonomiska nedgången införde riksdagen en resemons på 12 procent som förstärker den redan negativa utveckling som inrikesflyget befinner sig i.

Under 1996 bryts den negativa trenden och för första gången sedan 1991 uppvisar inrikesflyget en ökning med 0,4 procent. Men det är under perioden 1997 och 1998 som den rejäla ökningen av passagerartillströmningen sker. Under de två åren ökar inrikesflyget med 10,5 procent. Den positiva trenden håller i sig fram till 2000 då, liksom 1990–1991, en markant minskning uppstår. Sedan 2005 har inrikesflyget stabiliserats.

Avreglering av inrikesflyget

En av de viktigaste institutionella förändringarna för den nationella flygmarknaden var avregleringen av inrikesflyget 1992. Fram till dess kännetecknades den svenska flygmarknaden av en stark särställning för SAS/Linje-flyg med över 95 procent av marknaden på inrikesresor. SAS/Linje-flygs dominans baserades på:

- Monopolställning på inrikeslinjer. SAS fick trafikplikt och med detta ensamrätten på linjerna Stockholm-Kiruna, Stockholm-Luleå, Stockholm-Göteborg och Stockholm-



⁶ Flygplatsstatistik 1965 och 1990, Luftfartsverket.

⁷ Perioden mellan 1990 till 1996 förlorade inrikesflyget var fjärde passagerare. "Flygplatsstatistik" 1991 till 1997 Luftfartsverket, Norrköping.



Malmö. Resterande destinationer hade Linjeflyg ensam rätt att bedriva trafik på. Genom att kombinera prisreglering och etableringskontroll beviljade staten ensamrätt på inrikesflyget för SAS/Linjeflyg. Detta innebar att SAS/Linjeflyg skulle upprätta flygtrafik på företagsekonomiskt svaga linjer, något som utövades genom Swedair. Staten tillämpade korssubventionering inom inrikesflyget på ca 30 miljoner årligen.

- SAS kontrollerade via Linjeflyg och Swedair både pris-sättning och tidtabellsupplägg.
- SAS/Linjeflyg var remissinstans för ansökningar om trafik-tillstånd och kunde därmed påverka om nya aktörer skulle ges marknadstillträde.
- Priser och kapacitetsnivå bestämdes i samråd mellan Luft-fartsverket och dåvarande kommunikations departementet.

Genom Europa svepte under början av 1990-talet en trend av liberalisering, i synnerhet inom den civila luftfarten. Liberalise-ringen hade redan inletts i början av 1980-talet i England och påskyndades i övriga Europa under 1990-talet genom intensi-fiering av Europasamarbetet. Flygmarknaden kom sålunda att likställas med andra sektorer ⁸.

På nationell svensk nivå skyndade tillkomsten av Transwe-de Airways AB på liberaliseringen av inrikesflyget. Transwede ansökte i början av 1989 om rätten att bedriva inrikestrafik på flera destinationer och utmanade därmed det gängse sys-temet. Liknande ansökningar kom in från Malmö Aviation och Nordic East Airways samt mindre regionala flygföretag. Avregleringen av det svenska inrikesflyget skedde i två steg. I propositionen 1990/91:87 föreslog regeringen en partiell avreglering, där konkurrensen tillsvidare skulle tillåtas mellan SAS och Linjeflyg. Därmed gick regeringen emot konkur-renskommittén (SOU 1990:58) som föreslog att endast linjer med en årlig volym på 300 000 passagerare skulle utsättas för konkurrens. Regeringens motiv för sitt förslag var kapacitets-bristen på Arlanda, som skulle försvåra en total avreglering ansåg man. Men förutsättningarna för regeringens linje kom att förändras drastiskt. För det första uppvisade inrikesflyget en minskning med 20 procent mellan 1990 och 1991, vil-ket innebar att kapacitetsbristen på Arlanda inte längre var ett hinder. För det andra förvärvade SAS Linjeflyg 1992 och fick därmed en i princip total marknadsdominans. Samgåendet mellan SAS och Linjeflyg påskyndade processen mot avreg-lering av inrikesflyget. Regeringen beslutade att avreglera in-rikesflyget från och med 1 april 1992, vilket innebar följande förändringar på den svenska flygmarknaden:

- Ensamrätten och företrädesrätten för SAS/Linjeflyg upphörde.

- Flygmarknaden blev öppen för alla svenska flygbolag som uppfyller säkerhetskraven.
- Regleringar av priser och trafikprogram (tidtabeller) av-skaffades.
- Regeringen kan bevilja avsteg från fri konkurrens av re-gionalpolitiska skäl ⁹.

Utvecklingen efter avregleringen

Det finns flera händelser som präglar det svenska inrikesflyget efter avregleringen. För det första har efterfrågan på inrikes flygresor generellt sett minskat sedan 1992, trots en fri avreg-lering av inrikesflyget med ökad konkurrens som följd. Under senare delen av 2000-talet stabiliserades nivåerna och ligger sedan 2004 på en nivå med en generell årlig minskning. Un-der perioden 1990–2007 har inrikesflyget förlorat totalt två miljoner passagerare.

Utvecklingen efter 1992 kännetecknas även av att Sverige fick en av Europas mest liberaliserade inrikesmarknader. Ett påtagligt resultat av avregleringen var att den stimulerade nya flygbolag att etablera sig trots en betydande nedgång i början av 1990-talet. Konkurrensen blev påfallande på de största lin-jerna, med lägre priser som följd.

Men avregleringen har också resulterat i överkapacitet, marknadsomvälvningar i form av konkurser, uppköp och sammanslagningar. För flertalet mindre linjer kom avregle-ringen istället att resultera i högre biljettpriser.

SAS marknadsdominans har förstärkts efter avregleringen, dels genom uppköpet av Linjeflyg 1992, dels genom samar-betsavtalet med Skyways 1995. Tillsammans har SAS/Skyways idag sammanlagt 65,6 procent av inrikesmarknaden mätt i an-talet passagerare.

Generellt sett har biljettpriserna ökat sedan avregleringen. På vissa inrikeslinjer såsom Arlanda-Landvetter, Sturup-Ar-landa, Umeå-Arlanda och Luleå-Stockholm har biljettpri-serna däremot minskat tack vare lågkostnadsbolagens inträde på dessa linjer. Där endast en operatör trafikerat har biljett-priserna i allmänhet stadigt ökat. När flygreseorganisatörerna under 2000-talet inledde trafik på ett antal destinationer med Bromma som nav har priserna minskat något.

Andra förhållanden som har haft en inverkan på inrikesfly-gets nedgång och stagnation är 1992 års moms på persontran-sporter, nya säkerhetskrav, förbättrade alternativa transport-möjligheter i form av motorväg, tåganslutning med Arlanda och införande av X 2000. Avsaknaden av fler aktörer, och då i synnerhet lågkostnadsbolag, har också bidragit till att inri-kesflyget stagnerat. Slutligen har ett ökat miljömedvetande påverkat utvecklingen.

⁸ Art 51.1 Romfördraget föreskriver att fri rörlighet för tjänster på transportområdet skall regleras av bestämmelserna i avdelningen om transporter (art. 70). I art. 74 anges att medlemsstaterna skall uppnå fördragets mål inom ramen för en gemensam transportpolitik.

⁹ Proposition 1991/91:100 Bil 7 sid 104.

Svenskt inrikesflyg i ett europeiskt perspektiv

I ett europeiskt perspektiv är den svenska inrikesmarknaden relativt liten. Den tillhör också de marknader som minskar. En jämförelse med andra marknader där inrikesflyget minskar visar att samtliga länder är geografiskt mindre än Sverige och följaktligen utgör tåg och bil ett bättre alternativ än flyget. Studerar man antalet flygresor per invånare ligger Sverige på 2,5 resor, medan Danmark har 3,5, Norge 4,0 och Finland 2,0.

Tabell 1 Jämförande statistik på inrikesflyget i Europa för 2005–2006.

Land	2005	2006	Förändring, procent
Cypern	85 313	86 817	1,8
Danmark	1 558 631	1 695 238	8,8
Estland	21 027	21 200	0,8
Finland	2 817 599	2 899 779	2,9
Frankrike	25 168 595	26 578 531	5,6
Grekland	5 715 291	6 073 878	6,3
Irland	975 216	1 197 129	22,8
Italien	24 689 264	26 504 495	7,4
Litauen	17 531	3 984	-77,3
Nederländerna	79 526	51 464	-35,3
Polen	864 833	929 490	7,5
Portugal	2 905 644	2 413 971	-16,9
Rumänien	280 668	411 343	46,6
Schweiz	740 204	709 453	-4,2
Slovakien	62 910	115 693	83,9
Spanien	37 404 668	39 874 562	6,6
Storbritannien	26 013 298	25 881 861	-0,5
Sverige	7 299 066	7 173 857	-1,7
Tjeckien	186 007	246 580	32,6
Tyskland	22 650 367	23 268 871	2,7
Österrike	598 572	641 659	7,2

Källa: Eurostat.

En viktig slutsats man kan dra av tabellen ovan är att inrikesmarknaden ökar mellan 2005 och 2006 i länder som Tyskland, Spanien och England, där även resandet med bil och i synnerhet snabbtåg har utvecklats. Ökningen av inrikesflyget har sin förklaring i att lågkostnadsbolagen sedan början av 2000-talet kommit in på inrikesmarknaden, trots stenhård konkurrens från bilen och tåget. En annan viktig aspekt är att lågkostnadsbolagen på nämnda marknader funnits längre än i Sverige, där verksamheten präglats av snabba förändringar i form av konkurs och uppköp, såsom i fallen med Goodjet, Swe Fly, Fly Me etc.

I Sverige hade lågkostnadsbolagen 14,4 procent av inrikesmarknaden 2007, jämfört med 2005 då marknadsandelen uppgick till 15,1 procent.

Tabell 2 Förändring inrikes passagerare

Flygplats	1996–2007	2000–2007	2003–2007
Arvidsjaur	-10,4 %	11,5 %	7,2 %
Borlänge	-68,1 %	-64,0 %	-33,0 %
Gällivare	21,2 %	1,0 %	45,9 %
Göteborg-Landvetter	18,4 %	-8,9 %	11,7 %
Göteborg-City	-96,7 %	-78,5 %	-95,2 %
Hagfors	-31,9 %	-40,3 %	-16,3 %
Halmstad	-15,6 %	-29,8 %	-11,5 %
Hemavan	986,1 %	364,8 %	82,0 %
Jönköping	-49,6 %	-37,0 %	-17,8 %
Kalmar	-5,1 %	-30,3 %	-2,4 %
Karlstad	-67,8 %	-64,9 %	-49,5 %
Kiruna	40,3 %	9,7 %	20,6 %
Kramfors	-50,6 %	-58,4 %	-39,8 %
Kristianstad	-40,5 %	-53,4 %	-43,0 %
Linköping	-50,6 %	-57,7 %	-1,4 %
Luleå	18,1 %	-5,3 %	8,3 %
Lycksele	26,6 %	2,2 %	10,1 %
Malmö Airport	17,7 %	-9,6 %	6,1 %
Mora	-72,7 %	-65,0 %	-37,8 %
Norrköping	-92,8 %	-94,0 %	-71,2 %
Oskarshamn	130,8 %	37,2 %	31,2 %
Pajala	-	14,5 %	-10,9 %
Ronneby	31,7 %	-4,8 %	9,6 %
Skellefteå	12,5 %	-10,7 %	6,2 %
Stockholm-Arlanda	-9,9 %	-25,5 %	-6,5 %
Stockholm-Bromma	102,5 %	69,2 %	42,6 %
Stockholm-Skavsta	-10,3 %	-65,3 %	-32,9 %
Stockholm-Västerås	-71,1 %	-91,3 %	-80,4 %
Storuman	-	-27,0 %	-7,2 %
Sundsvall	-26,6 %	-28,8 %	-5,4 %
Sveg	-12,6 %	-29,7 %	-6,0 %
Torsby	-14,0 %	-20,6 %	-5,7 %
Trollhättan	-21,6 %	-37,6 %	-17,6 %
Umeå	37,1 %	11,3 %	14,2 %
Vilhelmina	29,0 %	-4,3 %	17,3 %
Visby	0,1 %	-2,5 %	0,1 %
Växjö-Kronoberg	-12,1 %	-27,8 %	-0,1 %
Åre-Östersund	0,3 %	-18,7 %	-2,0 %
Ängelholm	25,1 %	1,2 %	13,4 %
Örebro	-69,8 %	-81,6 %	-55,3 %
Örnsköldsvik	3,3 %	-22,0 %	-9,3 %



Tabell 3 Utvecklingen av marknaden för inrikesflyget

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

Helen Jakobsson, helen.jakobsson@luftfartsstyrelsen.se

Så reser vi inom landets gränser

Att de stora resandeströmmarna med inrikesflyg går i södra Sverige är väl bekant, men hur ser resandet ut med hänsyn tagen till befolkningsunderlaget? Är inrikesflyget redan idag ett flyg för glesbygden? Eller är det framför allt mellan storstadsregionerna, där de stora flygplatserna finns, som vi använder inrikesflyget? I den här artikeln kartläggs det svenska inrikesresandet mot bakgrund av den pågående diskussionen om inrikesflygets framtid.

Transporter i politik och debatt

Politik handlar ofta om att väga olika typer av intressen mot varandra. Ibland finns det synergier mellan olika intressen, men inte sällan står de i konflikt till varandra och politiker tvingas väga förbättringar inom ett politiskt område mot försämringar inom ett annat som en följd av en och samma åtgärd. I den transportpolitiska propositionen *Moderna transporter*¹ uttrycker regeringen att transportsystemet ska inriktas på att motverka de nackdelar som långa transportavstånd kan bidra till, såväl inom landet som i kontakter med andra länder.

Samtidigt kan det uppkomma en konflikt mellan den regionala utvecklingspolitiken, i vilken transportpolitiken är en del, och vissa miljöpolitiska mål².

Inrikesflyget har hamnat i fokus i den nuvarande miljödebatten. Även om åsikterna om inrikesflygets framtid går isär mellan olika intressegrupper är de flesta överens om att vi ser en utveckling där framför allt tågtrafiken tar marknadsandelar från flyget på kortare sträckor. Vissa aktörer menar till och med att staten borde reglera vilka sträckor som ska trafikeras av inrikesflyg och att flyg framför allt bör användas i regioner där transporter med andra transportmedel skulle innebära kraftigt ökade restider, exempelvis i regioner i norra Sverige. Samtidigt är tågets kapacitet begränsad och kan därför inte ensamt tillgodose hela efterfrågan på transporter på inrikessträckorna med de största passagerarunderlagen.

Flyget mellan de svenska storstadsregionerna

Inrikesflyget i Sverige går nästan uteslutande till eller från Stockholm. Stockholm tjänar både som slutdestination för resor och som utgångspunkt för vidare resor inrikes eller utrikes.

¹ Moderna transporter Prop. 2005/06:160

² Se t.ex. Naturvårdsverket Miljömål och andra önskemål, Rapport 5747, augusti 2007

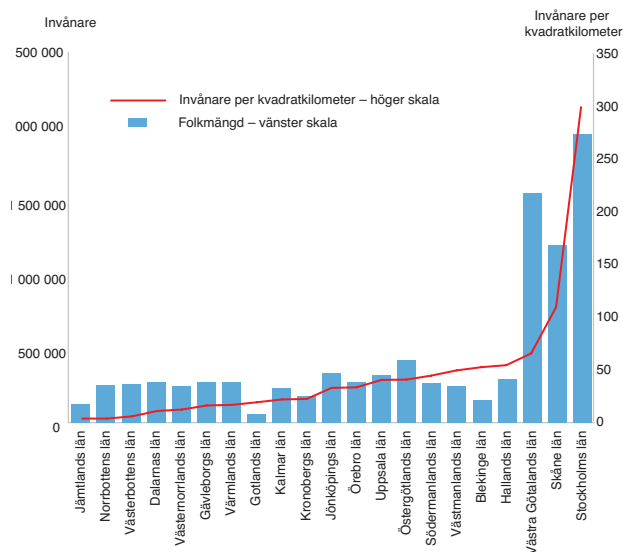




Totalt reste 6,9 miljoner passagerare med inrikesflyg år 2007. 6,7 miljoner resor involverade Stockholm Bromma eller Arlanda, antingen som avreseflygplats eller destinationsflygplats. På de två största inrikessträckorna, Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö, utfördes 2,3 miljoner resor med inrikesflyg, dvs. knappt 35 procent av inrikesresorna.

Att de största passagerarvolymerna återfinns på dessa sträckor beror på den svenska befolkningsstrukturen. Drygt hälften av Sveriges befolkning bor i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län. I figur 1 anges folkmängd och invånarantal per kvadratkilometer 2006. I figuren är det tydligt att Västra Götalands län, Skåne län och Stockholms län har såväl störst folkmängd som det högsta invånarantalet per kvadratkilometer i Sverige.

Figur 1 Folkmängd och invånarantal per kvadratkilometer 2006



Källa: SCB

Inrikes flygresor per invånare

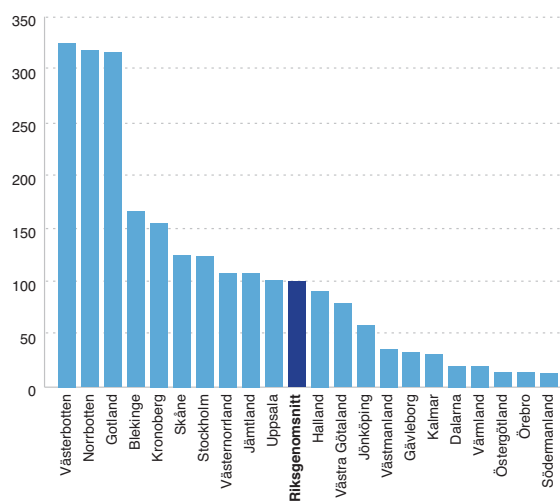
Att de största inrikessträckorna i absoluta tal återfinns i södra och mellersta Sverige framgår ovan. För att kartlägga den regionala resbenägenheten finns det emellertid anledning att studera resandet i relation till befolkningmängden i respektive region.

I figur 2 rangordnas inrikesresandet med flyg per invånare i Sveriges län, baserat på den resvaneundersökning som SIKA³ genomförde tillsammans med trafikverken under 2005 och 2006⁴. I undersökningen tillfrågades intervjupersonerna om vilka inrikesresor med bl.a. flyg som de genomfört. Svaren är sedan satta i relation till antal invånare per län och rangordnade länsvis⁵. Riksgenomsnittet är satt till 100.

Figuren visar tydligt att inrikesresandet med flyg är störst i de län som geografiskt ligger längst bort från Stockholm samt på Gotland. Det beror på att utbudet av alternativa transportmedel i dessa regioner är mindre än i många andra regioner och att restiden till exempelvis Stockholm skulle vara betydligt längre med andra transportmedel än flyg från dessa län. En resa från Arvidsjaur till Stockholm med buss och tåg tar 13–14 timmar, vilket kan jämföras med restiden med flyg som uppgår till knappt två timmar.

Resandet per invånare i de län där de största inrikessträckorna med flyg återfinns, dvs. Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län, ligger mycket nära riksgenomsnittet. I dessa regioner är bl.a. infrastrukturen för tåg betydligt mer utbyggd och tidsvinsten vid en flygresor till Stockholm från dessa län jämfört med en tågresor är betydligt mindre än vid resor från de nordligaste delarna av Sverige. Som exempel tar en tågresor från Göteborg till Stockholms central i genomsnitt cirka fyra timmar⁶, vilket kan jämföras med en flygtid till Arlanda eller Bromma på cirka en timme. Till flygtiden tillkommer dock tid för incheckning och säkerhetskontroller och resa till och från flygplatsen, vilket ytterligare minskar tidsvinsten för flyget jämfört med tåget på sträckan.

Figur 2 Inrikes flygresor per invånare och län, index riksgenomsnitt =100



Källor: SIKAs resvaneundersökning och SCBs befolkningsstatistik 2006. Luftfartsstyrelsens beräkningar

Minst antal inrikesresor med flyg genomförs av invånare i de län som ligger geografiskt nära Stockholm. I de länen är ofta inrikesflyget mycket begränsat och resor med flyg till Stockholm skulle i praktiken innebära längre restid än restiden med tåg. I figur 3 illustreras svenskarnas inrikesresor grafiskt.

³ Statens Institut för kommunikationsanalys

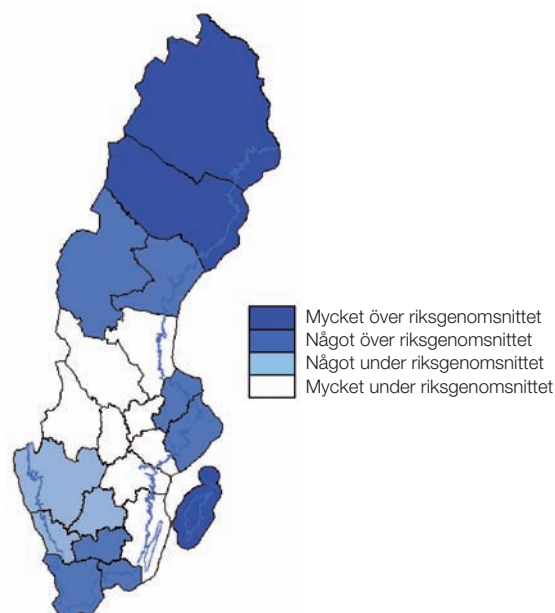
⁴ Resvaneundersökningen behandlas mer utförligt i Den nationella resvaneundersökningen

⁵ Luftfartsstyrelsens beräkningar

⁶ Restiden beror på val av avgång



Figur 3 Inrikes flygresor per invånare i svenska län, relativt riksgenomsnittet



Källor: Lantmäteriet, SIKA och SCB. Luftfartsstyrelsens bearbetning

Inrikesflygets framtid

Den pågående miljödebatten har aktualiserat frågan om hur ett framtida inrikesflyg ska se ut i Sverige. Åsikten att det över huvudtaget inte ska vara tillåtet att flyga inrikes söder om Sundsvall har till och med lagts fram av vissa aktörer. Att 35 procent av dagens inrikesresor går mellan storstadsregionerna förs ibland fram som ett tecken på att inrikesflyget används mer av boende i delar av Sverige som har större tillgång till alternativa transportmedel, än boende i de delar där alternativen är mer begränsade. För att kartlägga hur resandet fördelas regionalt redovisas ovan, i figur 3, antalet inrikesresor med flyg i relation till befolkningen i de svenska länen. Beräkningarna visar att inrikesflyget idag används mer av personer boende i regioner som är geografiskt relativt svåråtkomliga från Stockholm än av personer boende i närheten av Stockholm. Det ger bilden att inrikesflyget redan i dagens läge är viktigare för de boende i svåråtkomliga delar av landet än för de boende i storstadsregionerna – en bild som sannolikt kommer att förstärkas ytterligare under de närmaste åren om den nuvarande politiska inriktningen håller i sig.

I takt med att järnvägsinfrastrukturen byggs ut i Norrland, och restiderna med tåg minskar, kan tåget bli ett alternativ även för resenärer till och från de norra delarna av landet. Inom en snar framtid kommer exempelvis Botniabanan, som sträcker sig upp till Umeå, att öppna. Botniabanan innebär att restiden med tåg mellan Stockholm och Umeå minskar till cirka sex timmar. Den minskade restiden kan medföra ett dämpat resande med inrikesflyg även från kustområdena i norra Sverige i framtiden.



Håkan Brobeck, hakan.brobeck@luftfartsstyrelsen.se

Den nationella resvaneundersökningen

Inrikes resor som är 30 mil eller längre

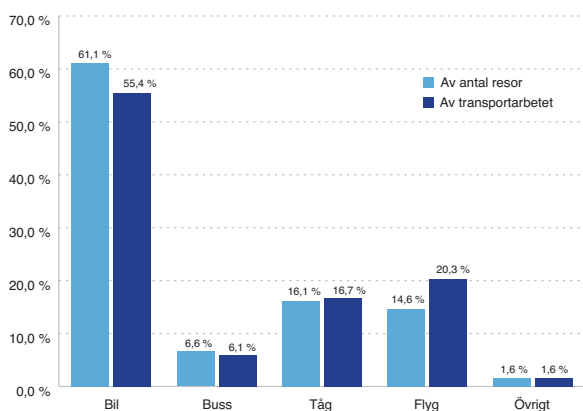
Statistiska centralbyrån har på uppdrag av trafikverken och SIKA genomfört en nationell resvaneundersökning, Res0506. Undersökningen pågick dagligen från hösten 2005 till hösten 2006. Sammanlagt genomfördes 27 000 telefonintervjuer. Resvaneundersökningen täcker alla förflytningar i trafikmiljön. För flygets del är det framförallt de långväga resorna som är intressanta och då i synnerhet resor som är 30 mil eller längre. Det är resultatet för dessa, där inte annat anges, som redovisas här.

Mellan hösten 2005 och hösten 2006 gjordes 28,8 miljoner inrikes enkelresor över 30 mil. Av dessa svarade flyget för 4,2 miljoner, vilket motsvarar närmare 15 procent. Persontransportarbetet uppgick till 14,1 miljarder personkilometer, varav flyget svarade för 20 procent. Det indikerar att resor med flyg i genomsnitt är längre än resor med andra färdmedel. I det följande redovisas vad som karakteriserar flygresan/resenären jämfört med andra färdmedel.

Färdmedelsfördelning

Bilen är det färdmedel som dominerar bland svenskarna vid långväga inrikesresor. Sett till antalet resor så svarar den för drygt 60 procent. Tågtrafiken har en något större andel än flyget. Tittar man istället på det utförda transportarbetet så är flygets andel betydligt högre än tågets. Bilen står för den största delen även av transportarbetet, 55 procent.

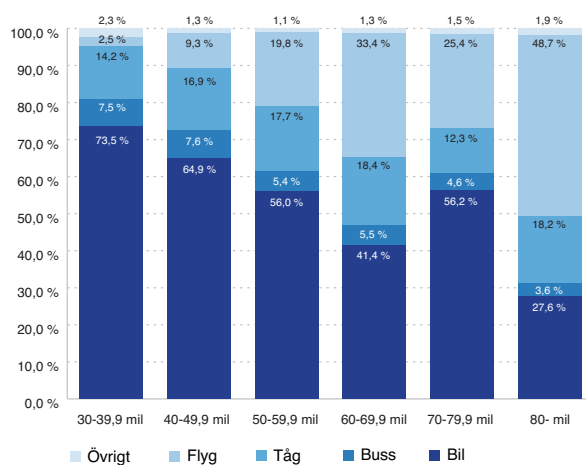
Figur 1 Andel av antalet resor resp. transportarbete per färdmedel



Färdlängd

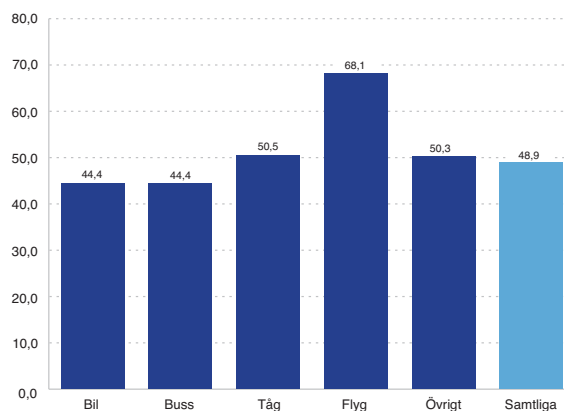
Tåg och buss har en förhållandevis jämn andel av resorna i de olika färdlängskategorierna. För bil och flyg ser det annorlunda ut. Bils andel minskar ju längre resan är medan det är tvärtom för flyget, ju längre resa desto större andel flygresor. För resor som är 80 mil eller längre står flyget för 49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

Figur 2 Antal resor fördelat på färdmedel och färdlängd



I figur 3 nedan visas den genomsnittliga färdlängden för de olika färdmedlen. Vi ser att för flyget så ligger den betydligt över genomsnittet (20 mil över genomsnittet). Bil och buss ligger något under snittet, tåget knappt över.

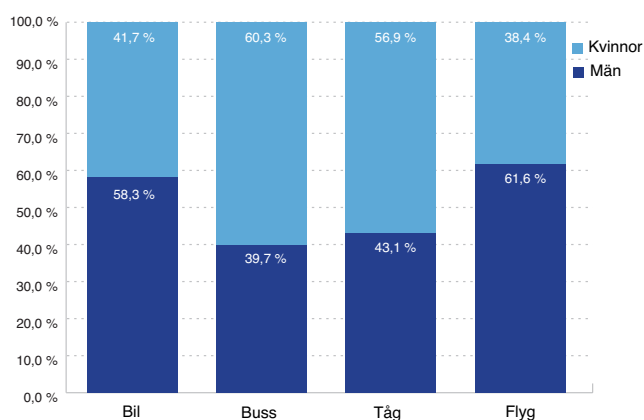
Figur 3 Genomsnittlig färdlängd



Könsfördelning

Männen står för de flesta av de långväga resorna, 55 procent jämfört med 45 procent för kvinnorna. Hur stor andel män respektive kvinnor som nyttjar de olika färdmedlen vid långväga inrikesresor framgår av figur 4 nedan.

Figur 4 Färdmedelsval och kön

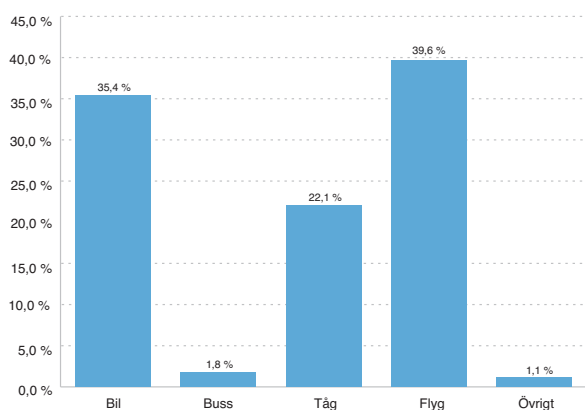


Männen står för den största andelen av bil- och flygresorna, medan kvinnorna står för merparten av buss- och tågresor. De största obalanserna återfinns inom flygresandet, där drygt sex av tio resor görs av män, och bussresandet, där sex av tio resor görs av kvinnor.

Reseärende

De flesta långväga inrikesresor, 58 procent, görs för att hälsa på släkt och vänner eller för någon annan fritidsaktivitet. 18 procent är tjänsteresor och resterande 24 procent har annat syfte, t.ex. att ta sig till eller från sitt arbete. I figurerna 5 och 6 visas hur *tjänsteresor* respektive *hälsa på släkt och vänner/ annan fritidsaktivitet* fördelar sig på de olika färdmedlen.

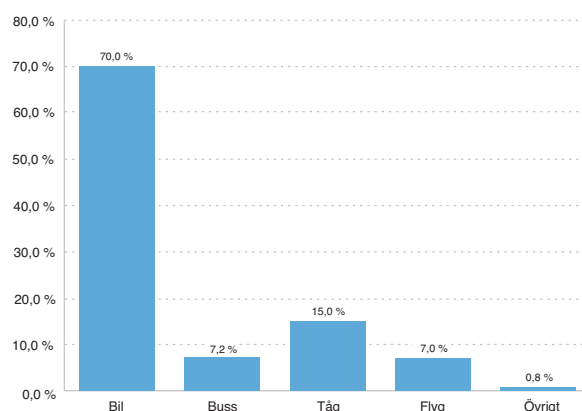
Figur 5 Färdmedelsfördelning vid tjänsteresa



Flyget är det vanligaste färdmedlet vid inrikes tjänsteresor som är längre än 30 mil. Därefter följer bilen. Tåget står för en betydligt lägre andel, och långa tjänsteresor med buss är tämligen ovanliga.

Fördelningen för resor som görs för att hälsa på släkt och vänner/ annan fritidsaktivitet ser helt annorlunda ut, se figur 6 nedan. Bilen är vid dessa resor det klart dominerande färdmedlet. Flyget har den lägsta andelen, bara sju procent.

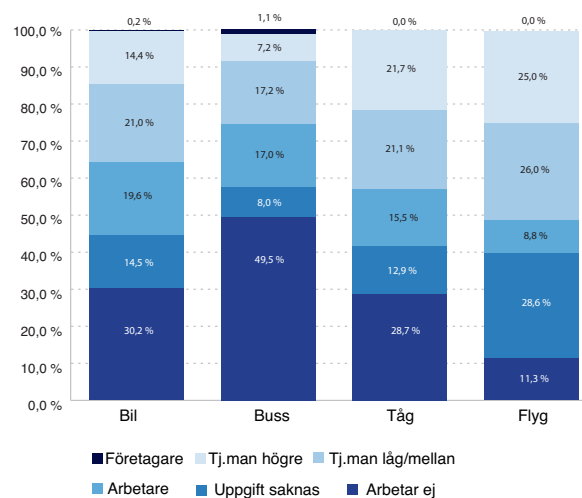
Figur 6 Färdmedelsfördelning vid släkt- och vänbesök/ annan fritidsaktivitet



Socioekonomisk grupp och genomsnittsinkomst

I figur 7 visas hur den socioekonomiska sammansättningen ser ut för de olika färdmedlen.

Figur 7 Färdmedel och socioekonomisk grupp

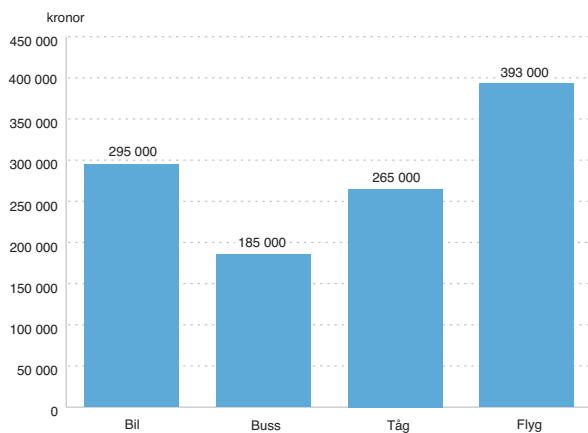


För flyget dominerar tjänstemännen. Över 50 procent av alla inrikes flygresor görs av gruppen tjänstemän. För tåget är motsvarande siffra 43 procent och för bilen 34 procent. För bussen dominerar kategorin "arbetar ej", närmare hälften av bussresorna gjordes av personer tillhörande denna grupp.



Den socioekonomiska sammansättningen bland de olika färdmedlen avspeglar sig naturligtvis i inkomstnivån för dem som nyttjar färdmedlen. I figur 8 visas de genomsnittliga individinkomsterna. Det är bland flygresenärerna man hittar den högsta snittinkomsten.

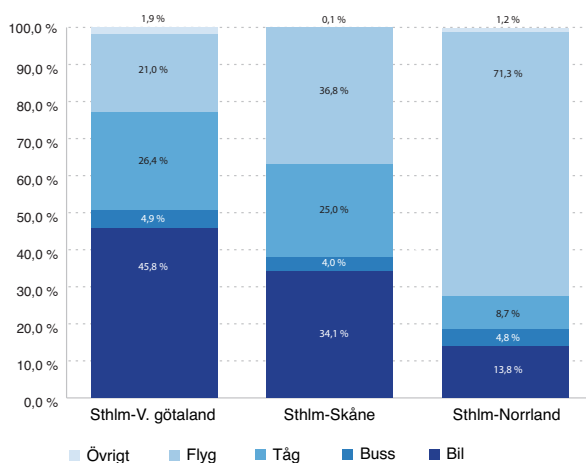
Figur 8 Genomsnittsinkomst



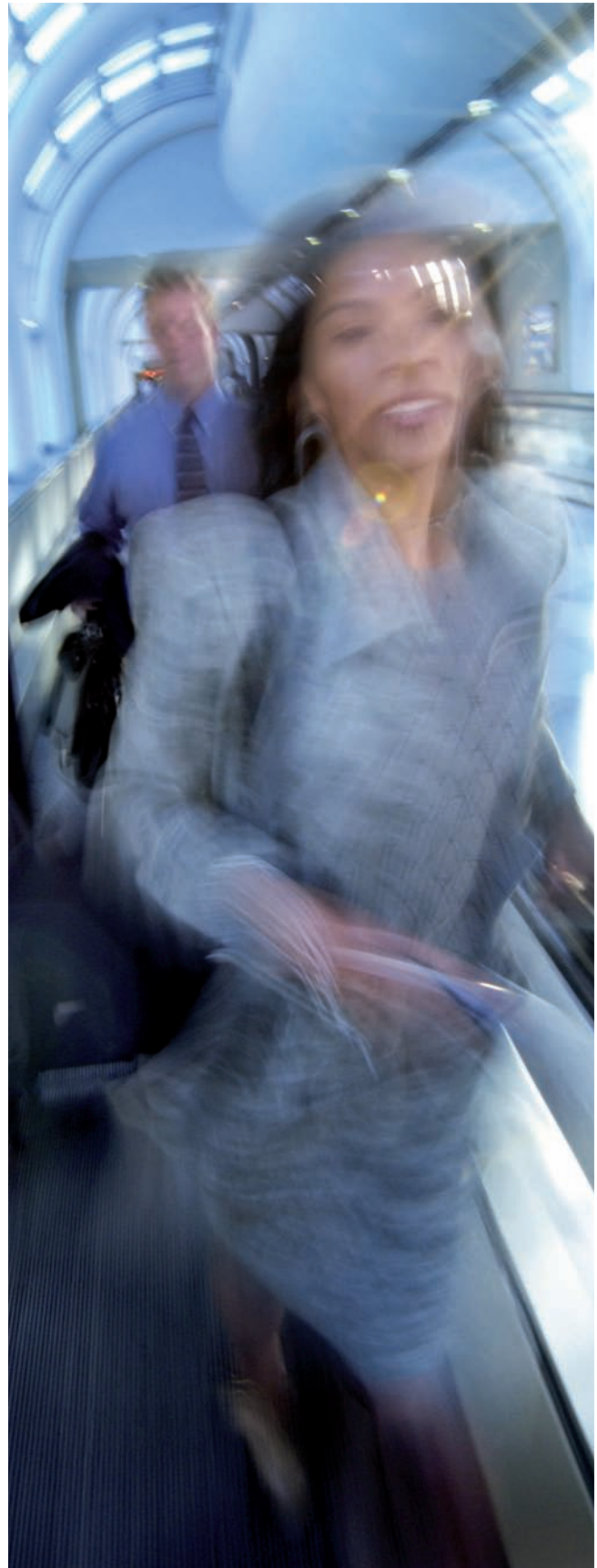
Färdmedelsfördelning för resor från Stockholms län

I nästa figur visas färdmedelsfördelningen för resor från Stockholms län till Västra Götaland, Skåne respektive Norr-/Västerbottens län.

Figur 9 Färdmedelsfördelning vid resor från Stockholms län



Som framgår av figuren så dominerar flyget stort till de norra delarna av landet, men också för resor till Skåne är flyget det vanligaste färdmedlet. När det gäller resor till Västra Götaland är bilen det vanligaste färdmedlet. Tåget har där fler resenärer än flyget.



Helen Jakobsson, helen.jakobsson@luftfartsstyrelsen.se Håkan Brobeck, hakan.brobeck@luftfartsstyrelsen.se

Med fokus på inrikespriser

Prisutvecklingen på en marknad ger information om mycket av det som sker på marknaden. Ökade kostnader leder t.ex. vanligen till högre priser, medan inträde av nya företag vanligen har den motsatta effekten. Prisutvecklingen på luftfartsmarknaden är därför en viktig del av Luftfartsstyrelsens marknadsbevakning. Mellan 1996 och 2003 publicerade SCB ett index som omfattade såväl tjänste- som privatresor på den svenska inrikesmarknaden, men efter 2003 har SCB endast publicerat ett privatresenärsindex. Av den anledningen började Luftfartsstyrelsen 2007 samla in data till ett eget totalprisindex, i vilket hela den svenska inrikesmarknaden ska återspeglas. Här presenteras för första gången detta index.

Behovet av att analysera prisutvecklingen på luftfartsmarknaden har vuxit i takt med att luftfartsmarknaden har liberaliserats och frågor som rör exempelvis konkurrens och prisjämförelser har blivit allt viktigare. Samtidigt som behovet av en prisbevakning har ökat har prisbilden blivit alltmer komplex med fler bolag, fler biljettkategorier, ökande försäljning över Internet och priser som varierar kraftigt över tiden. För att kunna redogöra för prisutvecklingen på ett rättvisande sätt ställs det allt större krav på statistikens utformning.

För att förbättra den tillgängliga prisstatistiken har Luftfartsstyrelsen påbörjat en insamling av biljettpriserna på samtliga inrikessträckor i Sverige, se faktaruta nedan. Denna kan ses som en fortsättning på det prisindex över privat- och tjänstresor som SCB tidigare publicerade, men som sedan 2003 har saknats i Sverige. Nedan presenteras för första gången Luftfartsstyrelsens prisindex.

Prisutvecklingen sedan 1996

I början av 1990-talet liberaliserades den svenska luftfartsmarknaden, och sedan dess bedrivs verksamheten på ett antal sträckor i konkurrens mellan två eller flera bolag. I början och under mitten av 1990-talet var framför allt SAS, Transwede och Malmö Aviation verksamma på inrikesmarknaden. År 1996–1997 köpte Braathens Transwede och 1998 köptes även Malmö Aviation. I slutet av 1990-talet var således i princip endast två bolag kvar, vilket reste frågan hur många bolag det finns utrymme för på den svenska inrikesmarknaden. År 2004 förändrades emellertid åter situationen då två lågprisbolag, Fly Nordic och Fly Me, trädde in på marknaden. I mars 2007 gick

Fly Me i konkurs, men kort därefter trädde Sterling in på flera av de sträckor där Fly Me varit verksam.

Marknadsutvecklingen avspeglas i prisutvecklingen på marknaden. Sedan 1996, då mätningarna påbörjades, har priserna enligt SCB:s prisindex ökat kontinuerligt. I slutet av 2003, strax innan Fly Me:s och Fly Nordics inträde på marknaden, sjönk så priserna kraftigt. Det kraftiga prisfallet beror troligen åtminstone delvis på den ökade konkurrensen på inrikesmarknaden.

Figur 1 SCB:s prisindex, fasta priser, 1996–2003



Källa: SCB

Under perioden 2004–2007 saknas ett totalprisindex över den svenska inrikesmarknaden.

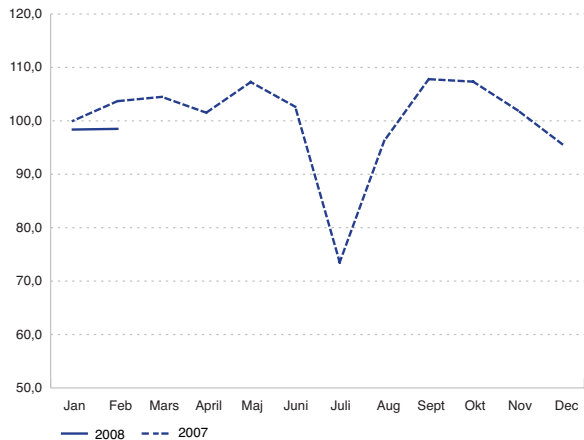
Prisutvecklingen sedan 2007

Luftfartsstyrelsens index finns tillgängligt från januari månad 2007. Fly Me finns inte representerat i indexet, vilket gör att en eventuell prisuppgång som orsakats av att bolagets priser försvinner från marknaden inte kan observeras i indexet. Däremot återspeglas de övriga bolagens respons på Fly Me:s inträde.

Enligt Luftfartsstyrelsens index ökade de svenska inrikespriserna något under de fem första månaderna 2007. Priserna var lägst under sommarmånaden juli, då antalet affärsresenärer är lågt. Det återstår att se om det är ett säsongsmönster som återkommer även innevarande år.



Figur 2 Luftfartsstyrelsens inrikesprisindex, fasta priser, 2007



Källa: Luftfartsstyrelsen

Luftfartsstyrelsen kommer att fortsätta insamlingen av prisuppgifter, och statistiken kommer fortsättningsvis att publiceras kvartalsvis i Flygtendenser.

fakta

SÅ KONSTRUERAS LUFTFARTSSTYRELSENS PRISINDEX

Luftfartsstyrelsens totalprisindex baseras på de faktiska priserna på samtliga inrikessträckor på den svenska inrikesmarknaden. Indexet konstrueras genom att flygbolagen rapporterar in sina genomsnittspriser samt antal betalande passagerare till Luftfartsstyrelsen. Priserna viktas med antal passagerare.



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

Marknaden i avregleringens spår

I nästan fyrtio år hade SAS och dåvarande Linjeflyg så gott som monopol på inrikesflyget. Vid sidan fanns ett antal regionala flygbolag som verkade på marknaden men SAS/Linjeflyg angav villkoren. I början av 1990-talet inleddes en avreglering av inrikesflyget. Med avregleringen kom den svenska inrikesmarknaden att förändras. Idag utgör flygreseorganisatörer det nya inom inrikesflyget. Lågkostnadsbolagen kommer och går, kvar finns fortfarande ett starkt SAS – nu med Skyways som samarbetspartner.

Den civila luftfarten indelas endera i luftfart i förvärvssyfte eller i luftfart utan förvärvssyfte. I den senare ingår skolflyg och privatflyg, medan den första berör den kommersiella verksamheten. För att bedriva kommersiell trafik krävs dels ett drifttillstånd, Air Operator Certificate i enlighet JAR-OPS 1, dels en flygoperativ licens (OL) i enlighet med licensieringsförordningen (EEG 2407/92). OL-licensen kan vara stor eller liten, beroende på flygbolagens flygplansflotta ¹. Idag finns 61 kommersiella flygföretag. Av dessa innehar 19 ett stort OL-tillstånd och 42 ett litet OL.

Trots att antalet passagerare har minskat sedan 1990 har antalet flygbolag inte minskat nämnvärt. Istället har utvecklingen visat en ökning av flygbolag som kommit in men också lämnat marknaden. Idag ser vi en annan typ av flygbolagskonstruktioner i form av flygreseorganisatörer, men även flygbolag som inte bedriver egen trafik utan mer fungerar som leverantörer av kapacitet än som traditionella flygbolag. Den svenska flygmarknaden ter sig helt annorlunda idag än för 10–15 år sedan.

Den svenska flygbolagsstrukturen

Före avregleringen 1992 bestod flygmarknaden av ett antal aktörer som kunde indelas i två kategorier. Första kategorin bestod av SAS och Linjeflyg samt Swedair. Dessa hade före avregleringen en dominerande ställning på marknaden. Den andra utgjordes av regionala flygbolag som bedrev inrikestrafik på de destinationer som SAS/Linjeflyg och Swedair inte valde att trafikera. Deras verksamhet var avhängig tillgång till SAS/Linjeflygs linjenät.

När Transwede tillsammans med Malmö Aviation och Nordic European (NEA) ansökte om att med tung jettrafik bedriva inrikesflyg blev detta startskottet för en avreglering av inrikesflyget. Av de tre bolagen är det idag endast Malmö Avia-

Tabell 1 Indelning av flygbolag som bedriver inrikesflyg. Tabellen visar antalet passagerare, destinationer och omsättning för 2007

	Flygbolag	Ägarstruktur	Passagerarantalet	Antalet trafikerade flygplatser i Sverige ²	Flygplanstyp
Nationella o Internationella nätverksflygbolag	SAS Sverige AB	100 % SAS Group	3 316 600	14	B-737/600/800 MD-81/82
Nationella nätverksflygbolag	Skyways	75 % Salenia 25 % SAS	871 500	21	F-50 SAAB 2000 F-100 Jetstream 32
Nisch-flygbolag	Malmö Aviation City Airlines	100 % Braathens Aviation 100 % Investment AB Janus	1 149 300 33 000	4 2	AVRO RJ-100 ERJ-135/145
Lågkostnadsbolag	FlyNordic Sterling	95 % Norwegian 5 % Finnair	630 200 245 400	3 2	MD-83/83 B-737/500/700/800
Regionala flygbolag	Barents AirLink Direktflyg Golden Air Nextjet Nordic regional	Privatägt 100 % Salenia 100 % Thurn-koncernen Privatägt Privatägt	3 700 33 000 247 400 ⁴ 16 200 92 000	3 11 3 6 6	Jetstream J32 Jetstream J32 SAAB 2000/340 Beechcraft 1900, SAAB 340
Flygreseorganisatörerna	Gotlandsflyg Kullaflyg AB Sundsvallsflyg AB Blekingeflyg AB Kalmarflyg AB Flysmaland AB HögaKustenflyg AB	100 % Sverigeflyg Holding AB 55,3 % Sverigeflyg Holding AB 78 % Sverigeflyg Holding AB 75 % Sverigeflyg Holding AB 63 % Sverigeflyg Holding AB 55 % Sverigeflyg Holding AB 45 % Lokalt näringslivet 86 % Lokalt näringsliv 14% Kalmarplanet		3 2 2 2 2 2 2	F-50 ³ SAAB 340 ³ SAAB 2000 ³
Övriga Flygbolag	Avitrans Transwede Airways Air Express	100 % Sverigeflyg Holding AB 100 % Braathens Aviation 100 % Salenia			SAAB 340 AVRO RJ-100 F-100, SAAB 2000

¹ Stor OL-licens ges till flygbolag som opererar med flygplan med MTOW (Maximum take off weight) på 10 ton eller mer, eller som har 20 säten eller fler. Flygbolag vars flygplansflotta understiger dessa värden erhåller en liten licens. ² Avser enbart linjetrafik. Flera flygbolag och flygreseorganisatörerna bedriver säsongsbetonad trafik. ³ Flygreseorganisatörerna opererar med dessa flygplan inhyrda från Skyways, Golden Air och Avitrans. ⁴ I statistiken ingår även passagerare för de flygreseorganisatörerna som hyr flygplan från Golden Air. Passagerarstatistik för flygreseorganisatörer saknas då statistiken omfattar de flygbolag som trafikerar linjen.



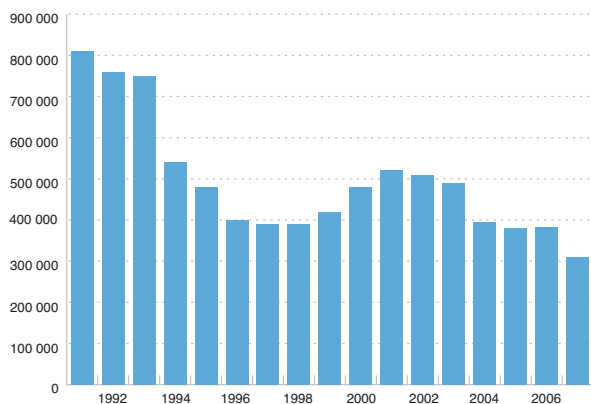
tion som finns kvar på marknaden. Transwede blev uppköpt av det norska flygbolaget Braathens som i sin tur drog sig ur den svenska marknaden, och NEA gick i konkurs 1998.

Idag kännetecknas den svenska flygbolagsstrukturen för inrikesflyget av en pluralism med olika typer av flygbolag. I tabellen ovan indelas flygbolagen i ett antal kategorier.

SAS är idag det flygbolag som erbjuder både ett nationellt och internationellt linjenät. Flygbolaget bedriver inrikestrafik på 14 destinationer. Före avregleringen utgjordes SAS inrikesverksamhet av endast 5 destinationer. När SAS införlivade Linjeflyg i verksamheten så ökade antalet inrikeslinjer. Under 1993 genomförde SAS ett åtgärdsprogram som resulterade i att inrikesverksamheten minskade med 14 procent och produktiviteten sjönk med 20 procent jämfört med föregående år. Flera linjer lades ner mellan åren 1993 och 1995.

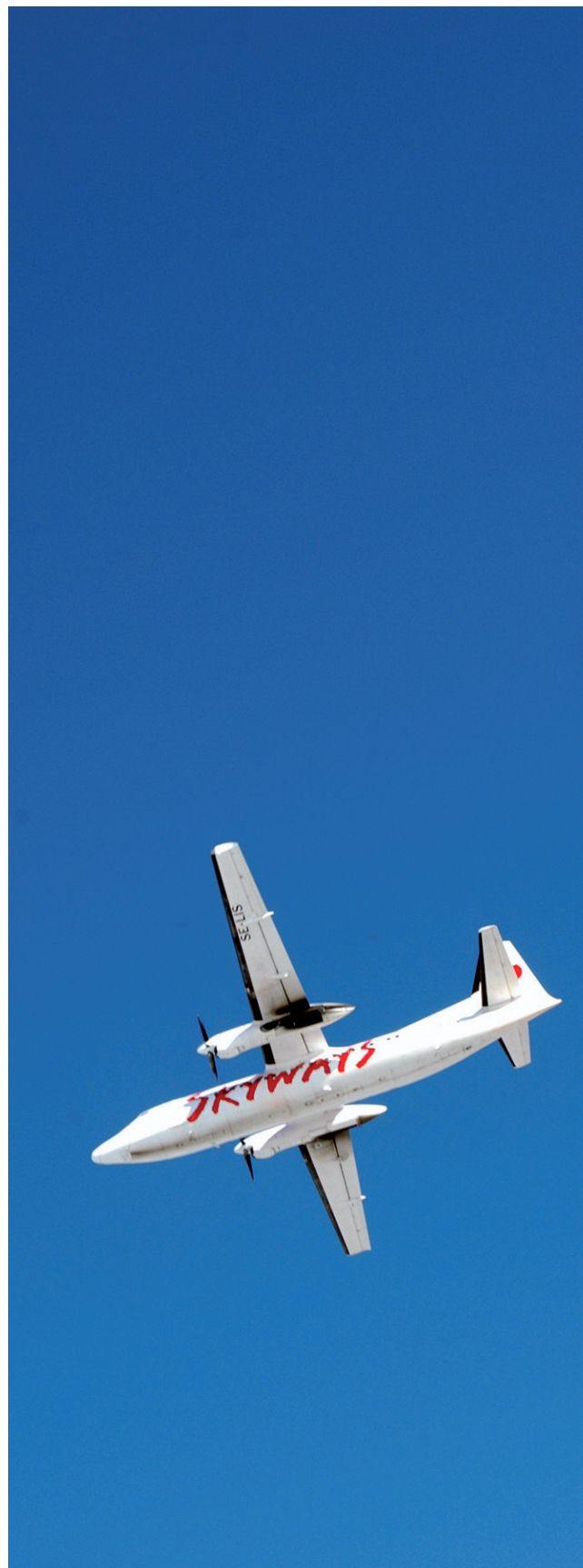
Från 1992 till 2001 har privatresandet för SAS inrikes minskat kraftigt medan affärsresandet ökat. Minskningen hänger i hög grad samman med införandet av moms på inrikes resor som visade sig slå hårt mot privatsegmentet. Efter 2001 har också affärsresandet visat en nedgång och därmed brutit den positiva trenden med hög avkastning för SAS inrikes. Att affärsresandet minskar för SAS hänger samman med den hårdnande konkurrensen från andra flygbolag och SJ:s X 2000. I början av 2000-talet inledde Goodjet lågprisflyg till Göteborg och Malmö från Arlanda och detta ökade prismedvetenheten även bland affärsresenärerna.

Figur 1 Passagerare på SAS inrikes 1990–2006.



Källa: Travelutions AB

Den andra kategorin i tabellen är flygbolag som inriktar sin verksamhet på den nationella arenan och vid vissa tillfällen på enstaka länder i närheten av sin hemmamarknad. Flygbolaget Skyways tillhör denna kategori och är det flygbolag som flyger till flest inrikesdestinationer. Flygbolaget bildades 1992 då Salair och Avia slogs samman och bildade Skyways. Idag bedriver Skyways trafik på 21 inrikesdestinationer och är bland flygbolagen den enskilt största aktören på de linjer som



upphandlas av Rikstrafiken. 1992 upprättades ett generellt interlineavtal där all trafik mellan flygbolag skulle koordineras. Under 1998 förvärvade SAS 25 procent av bolaget som fortfarande har familjen Salén som huvudägare.

Skyways inriktning har varit och är fortfarande att flyga på de regionala flygplatserna med Arlanda som nav. Verksamheten är inriktad på affärssegmentet, men man har i likhet med andra flygbolag öppnat för nya produkter för att attrahera privatresandet. I samband med 1990-talets flygkris förvärvades flertalet regionala flygbolag, såsom Airborn of Sweden, Flying Enterprise, Highland Air, Holmström Air och Air Express. I mångt och mycket fungerar Skyways som ett matarflygbolag åt SAS och har en roll som i stor utsträckning liknar den Linjeflyg hade fram till 1992. Till sist har Skyways position som det dominerade regionala flygbolaget under senare delen av 1990-talet och framåt var avhängigt SAS beslut att lägga ner Swedair och sedan SAS Commuter. Först då öppnades en marknad som Skyways kunde fylla.

Den tredje gruppen består av flygbolag vars verksamhet är inriktad mot ett geografiskt område eller en viss nisch. Både Malmö Aviation och City Airlines passar in i denna kategorisering, då flygbolagen bedriver sin huvudsakliga trafik från Bromma respektive Landvetter. Malmö Aviation har sedan starten varit verksamt på Bromma och genom sin trafik utvecklat flygplatsen till en av de få som under 2000-talet uppvisar en ökning av passagerare. 2006 redovisade flygbolaget ett ekonomiskt trendbrott med en vinst på 62 miljoner kronor.

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

Den fjärde gruppen består av lågkostnadsbolag som bedriver inrikestrafik. För tillfället finns två lågkostnadsbolag, FlyNordic och Sterling. Fortfarande har denna typ av flygbolag en liten andel av inrikesmarknaden. FlyNordic etablerades när Finnair 2003 förvärvade det svenska flygbolaget Nordic Airlink. Finnairs satsning i Sverige var ett svar på SAS inbrytning på den finska marknaden via köpet av det finska flygbolaget Air Baltic som senare omvandlades till Blue1. FlyNordic har sedan starten uppvisat lönsamhetsproblem. I mitten av 2007 offentliggjordes att Norwegian Air Shuttle tar över flygbolaget, och från och med mars 2008 kommer FlyNordic att helt övergå till Norwegian som företagsnamn.

När FlyMe sattes i konkurs 2007 och ställde in sina flygningar gick det danska flygbolaget Sterling in på linjerna Malmö–Arlanda och Landvetter–Arlanda. Trafikprogrammet är inte lika omfattande på dessa linjer som när FlyMe bedrev trafiken.

En tydlig trend inom kategorin lågkostnadsbolag är att dessa inte är långvariga inom inrikestrafiken. Sedan 2000-talet har antalet lågkostnadsbolag som bedrivit inrikestrafik uppgått till fem. Den kanske tydligaste trenden är att där lågkostnadsbolag en träder in på marknaden så tenderar biljettpriset att sjunka och passagerarvolymen att öka.

Den fjärde kategorin består av regionala flygbolag som bedriver s.k. matartrafik. Det som kännetecknar dessa bolag är att de upprätthåller trafik med små flygplan, med i genomsnitt tjugo passagerarplatser, samt att de trafikerar enstaka destinationer. Antalet passagerare är relativt begränsat. Gemensamt för de regionala flygbolagen är att de ofta befinner sig i en beroendeställning till sin omgivning, och då främst till de stora operatörerna, exempelvis SAS.

Regionalflygbolagen fick sitt stora genombrott under 1980-talet då inrikesflyget koncentrerades till Arlanda och regionalflyget integrerades med såväl inrikes- som utrikesflyget. I början av 1980-talet fanns det åtta regionala flygbolag, varav Swedair var det största. Tillsammans hade de en marknadsandel på 7 procent av alla inrikesresor, dvs. 300 000 passagerare. Under 1980- och 1990-talet utgjorde tjänsteresor det viktigaste segmentet för de regionala flygbolagen (ca 80 procent). Vid sidan av trafiken till Stockholm bedrev flertalet regionala flygbolag också tvärförbindelser mellan regioner. När lågkonjunkturen inleddes i början av 1990-talet kom regionalflyget att drabbas hårdast, då affärsresandet på de regionala linjerna minskade kraftigt. Men även konkurrensen med tåget och bilen bidrog till minskad efterfrågan på det regionala linjenätet. Idag finns det fyra regionala flygbolag som bedriver inrikestrafik.



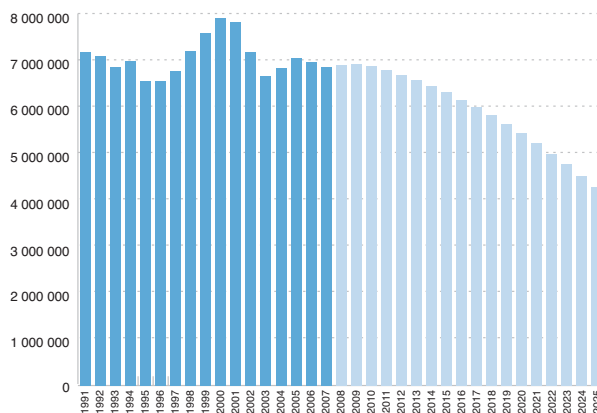
Karin Hagman, karin.hagman@luftfartsstyrelsen.se

Inrikesflygets framtid?

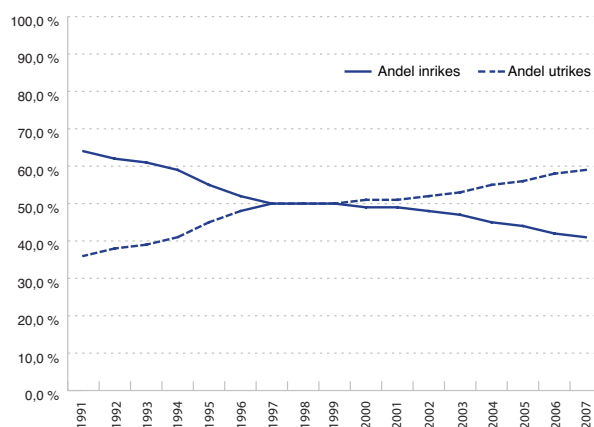
Det svenska inrikesflygets vara eller icke vara har diskuterats mycket i media det senaste året. Diskussionerna har ofta kopplats till hur miljön påverkas av flyget och att vi flyger alltmer. Våra flygresor påverkar miljön, frågan är hur denna påverkan ska minimeras. Ett alternativ är att sluta resa och ett annat är att resa smartare, men hur gör vi det och vad har vi som resenärer för möjligheter att förändra våra resmönster?

Inledningsvis ska vi se över flygresandets utveckling. Passagerarantalet har ökat med 50 procent sedan 1991 och uppgår nu till drygt 17 miljoner avresande passagerare. Inrikesresandet har däremot minskat något sedan 1991. Mellan 1991 och 2007 har avresande passagerare i inrikestrafiken minskat med i genomsnitt 0,3 procent per år. Enligt Luftfartsstyrelsens senaste prognos kommer antal inrikes passagerare fortsätta att minska något framöver, till år 2025 med ca 2,5 procent i genomsnitt per år. Antal landningar ligger på ungefär samma nivå som 1991, däremot har fördelningen mellan inrikes och utrikes förändrats. Utrikes landningar har ökat medan inrikes har minskat. Inrikes landningar har minskat med ca 38 000 sedan 1991. I Luftfartsstyrelsens prognos förväntas antalet inrikes landningar fortsätta att minska med i genomsnitt 1,8 procent per år till år 2025.

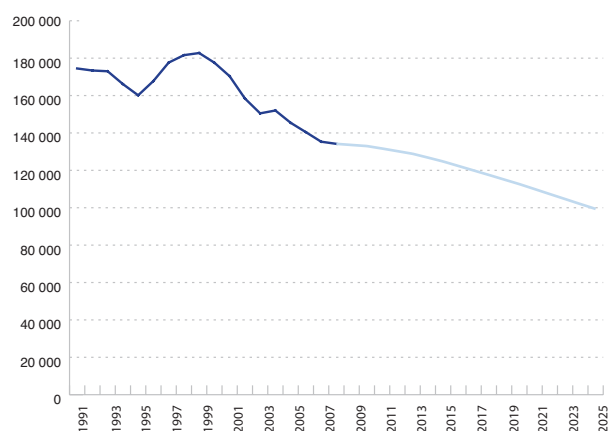
Figur 1 Avresande inrikes passagerare, utfall samt prognos.



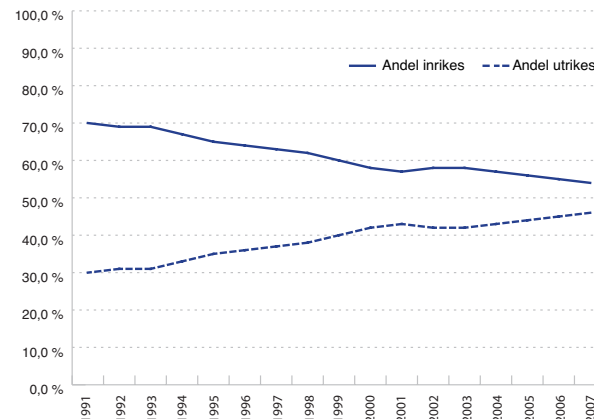
Figur 2 Andel inrikes respektive utrikes avresande passagerare



Figur 3 Inrikes landningar, utfall samt prognos



Figur 4 Andel inrikes respektive utrikes landningar





Sammanfattningsvis kan sägas att såväl inrikes passagerare som landningar har minskat till antalet och förväntas fortsätta att minska. Den politiska inriktningen har en längre tid varit att inrikesresandet bör styras över till mer miljövänliga alternativ. En rad omständigheter kan tänkas dämpa utvecklingen av inrikesflyget. Nedan beskrivs några sådana som kan komma att få en negativ effekt på det svenska inrikesflyget i framtiden.

Miljöpolitiska styrmedel

Ett sätt att påverka flygindustrin är politiska styrmedel som skärpta miljönormer, skatter och avgifter. Ett exempel är att införa flyget i EU:s system för handel med utsläppsrätter för koldioxid. Om detta införs på ett bra sätt ökar incitamenten att tillverka mer miljösmarta flygplan. Detta, liksom andra styrmedel, kan dessutom påverka flygbolagens kostnader. Ökade kostnader leder sannolikt till högre biljettpreiser som i sin tur leder till minskad efterfrågan, dvs. att resandet minskar. I dagsläget finns även en differentierad avgift för utsläpp

av kväveoxider (NO_x) på LFV:s flygplatser. Beroende på hur styrmedlen fungerar tillsammans kan de påverka efterfrågan av flyg på korta och långa sträckor på olika sätt.

Bolagen arbetar samtidigt med att uppnå högre lönsamhet genom effektivitetsförbättringar som leder till högre lönsamhet. Dessa effektiviseringar kan dessutom även minska miljöpåverkan exempelvis genom att bolagen använder nyare flygplan, flyger mer bränslesnålt och med höjd kabinfaktor. Deras incitament att gå över till mer miljövänlig teknik kan dessutom öka genom olika styrmedel.

Alternativa transportsätt

Ökad konkurrens med andra trafikslag kan minska inrikesresandet med flyg. Utvecklingen av snabbare tåg påverkar framför allt korta transportsträckor men ju snabbare tåg desto längre transportsträckor berörs eftersom det för resenärerna ofta handlar om tidsåtgång vid val av transportmedel. Konkurrensen med andra trafikslag har också ökat i och med





att de som reser i tjänsten uppmanas att i första hand välja det miljövänligaste färdssättet, i många fall tåg. Även hos allmänheten i stort har miljömedvetenheten ökat.

Även samverkan med andra transportslag kan påverka flygresandet. I vilken riktning beror på vilka möjligheter som skapas för resenärerna. Tåg och buss skulle kunna fungera som matartrafik inför långväga resor. Detta förutsätter möjlighet till gemensam biljettbokning mellan berörda transportslag samt att ansvarsfrågan vid t.ex. förseningar reds ut.

Många aspekter att ta hänsyn till

Sammanfattningsvis kan konstateras att det finns en rad omständigheter som skulle kunna ha en dämpande effekt på inrikesflyget i framtiden. Vissa debattörer har till och med fört fram åsikten att inrikesflyget borde läggas ner i delar av landet. Det skulle naturligtvis vara ett mycket effektivt sätt att minska flygresandet och den miljöpåverkan inrikesflyget innebär. Problemet är bara vad vi gör istället. Videokonferenser, webbkamera och tåg är exempel på miljövänliga alternativ. Men detta är inte alltid realistiska alternativ.

Skulle resultatet bli en övergång till bilresande blir utfallet dock ett annat. Bil är idag det vanligaste färdssättet för långväga resor inom Sverige. Enligt SIKAs resvaneundersökning 2005-2006 använder 75 procent bil för långväga resor inom Sverige, 12 procent väljer tåg och 4 procent att flyga. Övriga väljer buss, sjöfart eller andra färdssätt. Eftersom bil är det vanligaste färdssättet för inrikes långväga resor är det rimligt att anta att många av resenärerna övergår till det transportslaget om inrikesflyget läggs ner. I så fall bör det påpekas att miljöförbättring kan utebli vid en eventuell nedläggning av inrikesflyget. Förutsatt att en resa behöver göras så måste det finnas bra alternativ till flygresor.

Vid diskussion om inrikesflygets vara eller icke vara bör hänsyn också tas till boende i alla delar av landet. Järnvägens infrastruktur byggs ut i Norrland men än så länge är restiderna relativt långa, även t.ex. vid resor till södra Sverige. Det är viktigt att boende i glesbygden kan ta sig till Stockholm och andra delar av landet med en rimlig restid.



Max Danielsson, max.danielsson@luftfartsstyrelsen.se



Att flyga är farligt – därför är det säkert

Att flyga är farligt därför är det säkert! För att bättre förstå innebörden av luftfartens egen paradox kan man börja med att göra en historisk återblick. Flygets utveckling visar på en lång rad av tillbud och olyckor. Genom alla dessa händelser har man dock kunnat dra nytta av vunna erfarenheter. Alla ständiga förbättringar inom flyget har lett till att det idag räknas till de säkraste transportmedlen. Ända sedan bröderna Wrights dagar har flyghaverier inträffat. I början var flygplanen relativt enkla och efter ett haveri reparerade man om det var möjligt, eller så byggde man ett nytt flygplan och flög vidare utan att utreda orsaken till haveriet. Allt eftersom flyget sedan utvecklats och säkerhetskraven höjts har varje flyghaveri noggrant utretts av experter. Syftet är att få ökad kunskap om händelseförlopp och orsaker. Dessa kunskaper har sedan omsatts i förnyade regler och säkerhetshöjande krav samt åtgärder för hela flygindustrin.

Efter andra världskrigets slut tog utvecklingen i den civila luftfarten fart och ett nytt FN-organ, den internationella civilflygorganisationen ICAO (International Civil Aviation Or-

ganization) bildades och Chicagokonventionen utarbetades. En av grundpelarna i Chicagokonventionen utgörs av Annex 13, normer och rekommendationer för utredningar av allvarliga tillbud och haverier. Världens luftfartsnationer kunde börja utveckla flyget och säkerheten enligt gemensamma normer. Annex 13 har blivit standard för hur allvarliga tillbud och olyckor ska utredas, samt hur man bäst ska tillvarata resultat och rekommendationer från utredningar för att höja flygsäkerheten.

I arbetet med luftfartslagen 1957, som trädde i kraft 1961 infördes i tillämpliga delar ICAO-standarderna vad gäller haveriutredningar. Därmed reglerades för första gången i svensk lag ansvarsförhållanden vid bedrivandet av en haveriutredning. Redan på den tiden förekom överväganden om fördelarna av en särskild utredningsmyndighet. Man stannade emellertid för den ordning som kom att gälla fram till 1978, nämligen delat utredningsansvar mellan en s.k. regeringskommission och dåvarande Luftfartsinspektionen.

Vid en statlig utredning som påbörjades 1974 var objektivitetsargumentet ledande för tillskapandet av en fristående utredningsmyndighet, och 1978 tillkom Statens haverikommission (SHK). Utvecklingen hos de större luftfartsnationerna har gått mot att haveriutredningar ska genomföras av ett från

luftfartsmyndighetens fristående organ. Detta är numera ett EU-direktiv.

För att belysa hur dagens höga flygsäkerhet i betydande grad formats genom lärdom av misstag ska vi granska tre svåra olyckor som drabbat svenskt inrikesflyg. De inträffade i Ängelholm 1964, Kälvesta 1977 och Oskarshamn 1989. De omfattande utredningar som gjordes och de rekommendationer och åtgärder som blev resultatet fick betydelse för flygsäkerhetsarbetet i Sverige.

Ängelholm 1964

Kvällen den 20 november 1964 kl. 19.46 startade en Convair Metropolitan från Stockholm-Bromma flygplats. Ombord fanns 39 passagerare och 4 besättningsmedlemmar. Destinationen var Ängelholms flygplats som vid den tiden var militär flygflottilj (F10). Flygningen förlöpte till en början normalt och piloterna hade påbörjat en s.k. NDB¹ (Non Directional Beacon) inflygning (instrumentinflygning) till bana 14. Det var mörkt och vädret var relativt dåligt med regn, låg molnbas och sikt mellan 1,5 och 2 km. Under den slutliga delen av inflygningen och ca 2 km från landningsbanan kom flygplanet ner på för låg höjd och kolliderade med marken, kanade ett hundratal meter och välte över i ryggläge. 31 av de ombordvarande omkom medan 12 undkom med mer eller mindre allvarliga skador.

Haveriet utreddes av en särskild regeringskommission. Kommissionen kom inte till någon definitiv slutsats om olycksorsaken. De sannolika orsakerna till att flygplanet kom in fel, var en kombination av att piloterna inte hade kännedom om placeringen av de speciella militära ledljus som var tända samt missförstånd i kommunikationen mellan den militära flygtrafikledaren och piloterna. Dessutom var inflygningsradiofyrrarna felaktigt placerade i förhållande till gällande regler för civila flygplatser.

Kommissionen konstaterade vidare i sin rapport att det fanns olikheter mellan civil och militär flygtrafikledning och markutrustning. Frågan om inflygningsljus på militära flygplatser diskuterades intensivt under utredningen eftersom man vid tiden för olyckan flög inrikes linjefart på militära flygplatser som sinsemellan hade olika ljuskonfigurationer. Med dagens flygsäkerhetstänkande skulle detta vara helt otänkbart. Målet var givetvis en enhetlig ljusstandard på samtliga flygplatser där det bedrevs linjefart. Det skulle dock dröja många år innan målet uppnåddes, främst av kostnadsskäl.

Utredningens slutsats om ett eventuellt missförstånd i radiokommunikationen ledde till kompletteringsutbildning för militära flygtrafikledare i civila driftsbestämmelser, civila flygprocedurer och civil radiofraseologi. Så småningom kom utbildningen av civila och militära flygtrafikledare att helt samordnas.

Det konstaterades vidare att undersökningskommissionens arbete i hög grad skulle förenklats om det havererade flygplanet varit utrustat med s.k. FDR (Flight Data Recorder) och CVR (Cockpit Voice Recorder). Denna utrustning kallas ofta svarta lådor fast de i verkligheten är orange till färgen. Det fanns vid den tiden inga krav på sådan utrustning för den aktuella flygplantypen. FDR och CVR blev senare ett utrustningskrav även för mindre passagerarflygplan.

Utrustningskravet på FDR och CVR har i väsentlig grad bidragit till ökad flygsäkerhet genom att man mer exakt kunnat analysera händelseförlopp och kommunikation vid allvarliga tillbud och haverier och dra slutsatser därav.

Kälvesta 1977

Den 15 januari 1977 kl. 06.10 startade en Vickers Viscount från Malmö-Sturup på en reguljär inrikesflygning till Stockholm-Bromma med mellanlandningar i Kristianstad, Växjö och Jönköping. På den sista sträckan, Jönköping till Stockholm-Bromma fanns 3 besättningsmedlemmar och 19 passagerare ombord. Vädret på sträckan var mulet med en molnöversida på ca 9 500 fot. Det aktuella vädret på Bromma och i inflygningsriktningen till bana 12 var disigt med en diffus molnbas på ca 700 fot och sikt 5 km. Vindhastigheten var ca 10 knop från sydost. Temperaturen på marknivå var 0 grader och den relativa luftfuktigheten 90%. Risk för isbildning förelåg, speciellt i skiktet mellan 1 500 fot och 6 000 fot. Flygningen från Jönköping och början av inflygningen mot Bromma förlöpte helt normalt och flygplanet var etablerat på ILS (Instrument Landing System) och på slutlig inflygning till bana 12 på Bromma när haveriet inträffade. Händelseförloppet var dramatiskt. Flygplanet dök plötsligt i stort sett lodrätt från ca 1 300 fot och slog ner på en parkeringsplats i ett bostadsområde. Samtliga ombord omkom. Ingen på marken skadades. Ett antal bilar på parkeringen förstördes och husen omkring blev lätt brandskadade.

Den särskilda regeringskommission som utredde olyckan fastställde som sannolik haveriorsak att stabilisatorn överstegrades på grund av att luftströmningen kring den stördes av isbildning. Överstegringen skedde vid utfällning av landningsklaff. Orsaken till att is bildades var att avisningssystemets temperatur varit för låg. Detta kunde hänföras till ofullständigheter bl. a. i den av engelska myndigheter godkända flyghandboken.

Utredningsrapportens rekommendationer som berörde den myndighetsgodkända flyghandboken behandlades mellan den engelska luftfartsmyndigheten och dåvarande Luftfartsinspektionen. Detta resulterade i ändrad text i den godkända flyghandboken.

Utredningen tillförde ytterligare kunskaper om isbildnings-

¹ Non Directional Beacon



problematik och Luftfartsinspektionen rekommenderades att verka för fördjupade insikter om isbildningens olika aspekter i samråd med flygande personal, meteorologer och flygtrafikledare. Vidare begärde undersökningskommissionen åtgärder för att åstadkomma säkrare operativa rutiner vid inflygning under isbildningsförhållanden samt att hos flygande personal öka kunskapen om riskerna med isbildning på stabilisatorn.

Oskarshamn 1989

På förmiddagen den 8 maj 1989 befann sig ett mindre passagerarflygplan på en reguljär inrikesflygning från Stockholm-Arlanda till Oskarshamn. Flygplanet, en Beech 99 Airliner, hade 2 piloter och 14 passagerare ombord. Flygningen hade förlöpt normalt och vädret vid flygplatsen i Oskarshamn var bra med god sikt och enstaka cumulusmoln. Inflygningen till bana 19 på Oskarshamns flygplats påbörjades och torntjänstemannen på flygplatsen hade ögonkontakt med flygplanet under hela den senare delen av inflygningen. En sista vinduppgift lämnades ett par minuter före landning och kvitterades av kaptenen. Strax innan flygplanet nådde fram till landningsbanan, såg torntjänstemannen hur flygplanet stegrade sig och omedelbart därefter vek sig över vänster vinge. Flygplanet träffade marken med nosen först och i brant vinkel ca 150 m före landningsbanan. Samtliga 16 ombord omkom omedelbart vid nedslaget.

Statens haverikommission som utredde haveriet konstaterade i sin rapport att den sannolika haveriorsaken var att föraren inte kunde kompensera för den snabba noshöjning som uppstod när vingklaffarna fälldes ut samtidigt som motorerna gick med hög effekt. Bidragande orsak var att tyngdpunkten på grund av fellastning låg bakom den tillåtna gränsen vilket gjorde flygplanet extremt baktungt. Kommissionen ifrågasatte också besättningens sammansättning och utbildning och ansåg att tillsynsmyndigheten borde reglera frågan bättre.

Den omfattande utredningen tillförde ökad kunskap om den aktuella flygplantypens flygegenskaper vid en situation där tyngdpunkten befann sig på eller utanför gränsen till tillåtet område.

Haverikommissionen menade att det inte kunde uteslutas att besättningen hade kunna undvika att hamna i den situation som ledde fram till haveriet om den getts en bättre och grundligare utbildning, speciellt i vikt- och balansberäkning. Haverikommissionen rekommenderade också tillsynsmyndigheten att ytterligare reglera utbildningen av förare i linjefart vid omskolning till ny flygplantyp.

Luftfartsinspektionen vidtog åtgärder redan på grundval av haverikommissionens preliminär rapport för att öka noggrannheten i flygföretagens beräkning av vikt och tyngdpunktsläget.



fakta

RUTINER FÖR DAGENS SÄKERHETSARBETE

Luftfartsstyrelsens enhet för flygsäkerhetsanalys svarar för handläggning och analys av inrapporterade luftfartshändelser inom den civila svenska luftfarten. Som luftfartshändelser betecknas allt från haverier till mindre allvarliga avvikelser i den normala driften. Vilka händelser som ska rapporteras till Luftfartsstyrelsen och vem som är skyldig att rapportera framgår av luftfartslagstiftningen och Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:68). Reglerna grundar sig på EG-direktivet om händelserapportering från 2002 (42/2002). Samma regler gäller med andra ord för händelserapportering inom hela EU. Luftfartsstyrelsen tar emot cirka 4 000 händelserapporter per år.

Varje rapporterad händelse handläggs av en flygsäkerhetsanalytiker som har till uppgift att analysera allvarlighetsgraden i händelsen och dra slutsatser om hur händelsen kan bidra till generella flygsäkerhetshöjningar. I allvarliga fall lämnas rapporten vidare till SHK (Statens haverikommission), som i vissa fall inleder en undersökning. Bland enhetens flygsäkerhetsanalytiker finns piloter med kommersiell erfarenhet och flygledare. Inom enheten finns också en specialist inom human factors-området.

Alla inlämnade händelserapporter kodas enligt ett system och informationen läggs in i en databas ur vilken statistik kan tas fram. Genom statistiken kan trender på flygsäkerhetsområdet analyseras. Trendanalyserna ger underlag för att vidta åtgärder inom specifika områden. Det har exempelvis visat sig att intrång i kontrollerat luftrum utan klarering är ett fenomen som ökat oroväckande kraftigt under senare år. Luftfartsstyrelsen har därför inlett en utredning i syfte att ta reda på orsakerna till att intrången sker och föreslå åtgärder för att förbättra situationen.

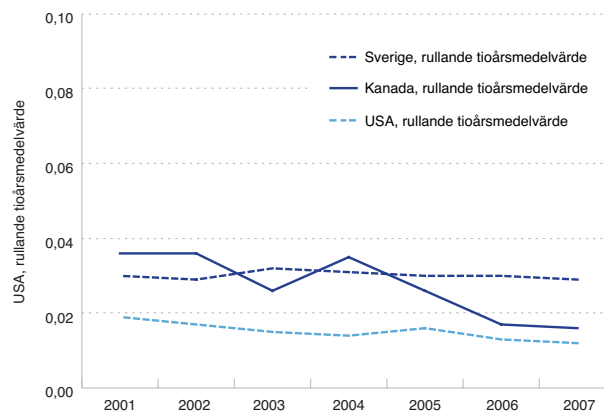
Enheten för flygsäkerhetsanalys svarar även för handläggningen av haveriärenden. I de fall SHK utreder en olycka eller ett tillbud följer enheten utredningen och svarar för kontakten mellan Luftfartsstyrelsen och SHK. Enheten ser även till att eventuella rekommendationer bereds och återrapporteras till SHK. Vid haverier och tillbud som inte utreds av SHK svarar enheten för handläggning av hela haveriärendet och utreder i vissa fall olyckan i syfte att ge förslag till flygsäkerhetshöjande åtgärder i form av exempelvis regeländringar, tillsynsåtgärder och annat som ligger inom myndighetens ansvarsområde.

Ett av fundamenten för ökad flygsäkerhet är att dra lärdom av erfarenheter från tillbud och haverier. Få tillbud och olyckor har en enda orsak utan det är ofta en kedja av händelser och faktorer som utlöser dem. Utredningar har som mål att klargöra händelsekedjor och påverkande faktorer men även att diskutera omständigheter som kunde ha förhindrat händelsen.

Tack vare omfattande utredningar har erfarenheter från de här tre tragiska olyckorna fått betydelse för flygsäkerhetsarbetet i Sverige. Flygplatsernas utrustning och flygtrafiktjänsten har förbättrats. Åtgärder har vidtagits för att öka förståelsen för och förbättra rutiner vid flygning i isbildningsförhållanden. Kunskap om flygegenskaper med fellastade flygplan har ökat och kraven vid omskolning av piloter till ny flygplantyp har ytterligare reglerats.

Jämförelse med andra luftfartsnationer visar att Sverige intar en gynnsam position, både vad gäller tioårsmedelvärde och utvecklingen över tiden. Figuren nedan visar en jämförelse av den svenska haverifrekvensen med Kanada och USA. Tioårsmedelvärde för svenska haverier med dödlig utgång under perioden 1998–2007 är 0,029 per 100 000 flygtimmar, vilket är i nivå med övriga välutvecklade luftfartsnationer.

Figur 1



Källor: Transport Canada / Civil Aviation
US department of transportation. Federal Aviation Administration
Luftfartsstyrelsen



Departures



Arrivals

Aktuell statistik





Håkan Brobeck, hakan.brobeck@luftfartsstyrelsen.se

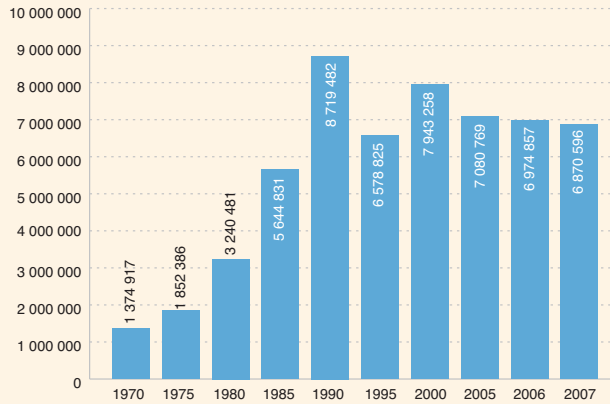
Antal inrikes passagerare i linjefart och chartertrafik på svenska flygplatser 1980-2007

Flygplats	1980	1985	1990	1995	2000	2007
Arvidsjaur	-	-	1 115	31 978	29 632	33 039
Borlänge	54 955	118 619	210 073	107 046	81 827	29 441
Gunnarn	-	-	-	9 471	-	-
Gällivare	22 191	44 884	73 189	49 047	51 104	51 633
Gävle	8 506	15 449	26 388	9 978	949	-
Göteborg-Landvetter	479 268	825 943	1 221 919	1 024 758	1 363 922	1 243 211
Göteborg-City	-	-	14 418	4 289	1 566	336
Hagfors	-	-	2 251	4 391	4 086	2 439
Halmstad	82 266	122 800	198 670	136 348	158 799	111 446
Hemavan	-	-	-	1 152	4 087	18 996
Hudiksvall	6 718	15 073	23 223	17 191	4 480	-
Hultsfred	3 629	4 045	8 603	6 300	5 899	-
Idre	-	-	-	1 445	-	-
Jönköping	126 410	187 570	273 556	143 560	107 959	67 993
Kalmar	95 383	141 228	241 642	150 852	213 390	148 661
Karlstad	104 401	188 661	302 485	206 029	175 522	61 586
Karlskoga	2 608	9 907	2 596	-	-	-
Kiruna	86 054	153 185	204 347	132 299	172 285	189 024
Kramfors	38 115	61 571	104 262	54 019	62 839	26 144
Kristianstad	50 656	113 738	192 441	122 059	139 871	65 207
Lidköping	-	-	31 412	-	-	-
Linköping	2 994	31 339	68 454	34 370	41 997	17 761
Luleå	447 919	767 996	994 130	748 023	919 260	870 963
Lycksele	-	-	10 887	18 454	26 202	26 777
Malmö Airport	336 812	634 530	897 918	943 915	1 250 864	1 130 257
Mora	1 079	19 813	52 387	23 252	16 132	5 645
Norrköping	39 401	57 907	80 721	36 639	43 367	2 612
Oskarshamn	7 935	9 551	8 264	6 251	9 034	12 398
Pajala	-	-	-	-	2 145	2 456
Ronneby	82 422	140 036	231 106	157 897	229 181	218 134
Skellefteå	131 735	207 729	326 542	197 244	250 604	223 894
Skövde	-	-	48 114	17 400	11 085	-
Stockholm-Arlanda	1 118 516	5 301 832	8 266 582	5 576 423	6 760 127	5 036 011
Stockholm-Bromma	1 851 772	23 179	7456	812 061	983 164	1 663 764
Stockholm-Skavsta	-	9 752	10 992	930	7 863	2 731
Stockholm-Västerås	11 373	1 245	2691	13 447	33 108	2 877
Storuman	-	-	-	-	17 131	12 501
Sundsvall	313 118	373 711	558 776	437 685	443 154	315 569
Sveg	-	1 590	5 406	5 103	6 574	4 621
Söderhamn	-	3 856	12 212	5 123	3 675	-
Torsby	-	-	-	2 794	2 913	2 313
Trollhättan	12 833	55 564	153 643	65 942	85 195	53 204
Umeå	286 410	435 629	708 719	575 634	690 616	768 938
Vilhelmina	-	-	6 699	11 239	17 018	16 293
Visby	261 090	344 319	498 065	343 929	312 021	304 120
Västervik	3 476	3 744	-	-	-	-
Växjö-Kronoberg	71 099	132 742	203 596	152 950	180 527	130 380
Åre-Östersund	133 850	287 094	461 678	320 206	433 110	352 141
Ängelholm	166 026	273 033	416 299	289 280	381 332	386 041
Örebro	3 274	24 377	51 005	30 880	45 284	8 349
Örnsköldsvik	75 374	126 177	181 300	119 686	165 712	129 238



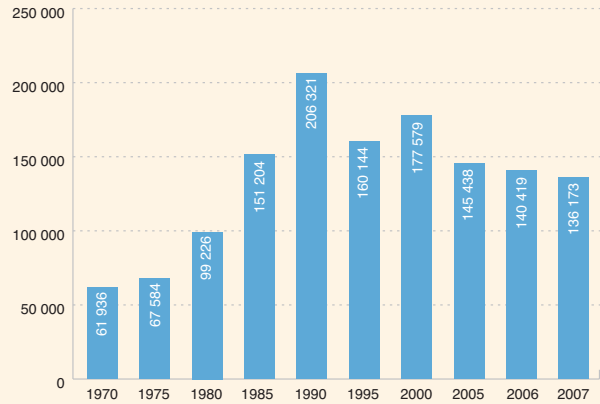
Antalet avresande inrikes passagerare på svenska flygplatser

Number of domestic passengers departing from Swedish airports



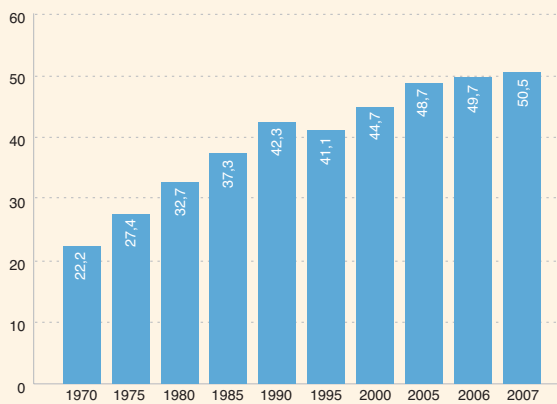
Antalet landningar i inrikes trafik på svenska flygplatser

Number of domestic flight landings at Swedish airports



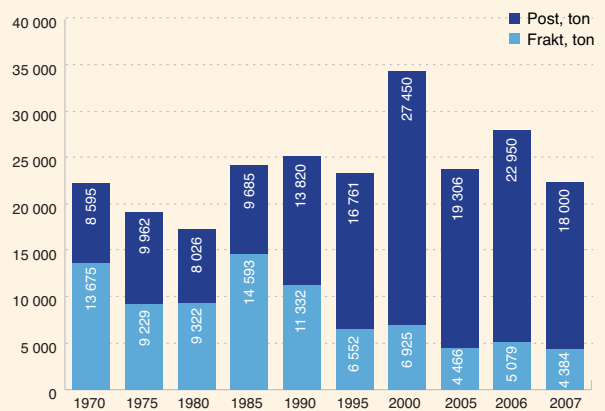
Antalet passagerare per landning i inrikes trafik

Number of passengers per landing domestic flight



Avgående inrikes post och frakt på svenska flygplatser

Domestic postal and freight departures from Swedish airports



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

Passagerarutvecklingen första kvartalet 2008

Antalet passagerare på de svenska flygplatserna uppgick till drygt 6,5 miljoner under det första kvartalet 2008. Jämfört med föregående års första kvartal är detta en ökning med drygt 8 procent och motsvarar närmare 500 000 fler passagerare. Utrikestrafiken ökade med 12,6 procent och uppgick till 4,76 miljoner passagerare, inrikestrafiken minskade med 2,2 procent och uppgick till cirka 1,74 miljoner passagerare.

Bland dem som haft den största relativa ökningen av de större flygplatserna kan nämnas Stockholm-Västerås, där trafiken ökade med 120 procent. Också Göteborg-City och

Stockholm-Skavsta hade en mycket god utveckling under första kvartalet, plus 36,6 respektive 36,4 procent. Det är de flygplatser som trafikeras av lågkostnadsbolag som rapporterar den största ökningen. Stockholm-Västerås uppvisar för första kvartalet 2008 nivåer liknande dem man hade innan Ryanair gjorde ett kort trafikuppehåll från flygplatsen. Bidragande faktorer till ökningen är att Ryanair har ökat kapaciteten med en extratur till London, samt att chartererna har ökat.

Bland de mindre flygplatserna var ökningen störst på Mora, Hagfors och Sveg. Mora har den näst största procentuella ökningen av samtliga flygplatser, 69,8 procent under första kvartalet. Mycket av ökningen hänger samman med satsningen på vintertrafik till Sälen från Ängelholm med flygreseorganisatören Kullaflyg AB. Av Rikstrafikens upphandlade linjer så uppvisar Hagfors och Sveg största ökningen, medan trafiken på Pajala och Gällivare minskar markant. Intressant att notera är att Kramfors och Gällivare visar stark nedgång första kvartalet jämfört med motsvarande period 2007. Förklaringen är att Nordic regional övergick från MD-80 till SAAB 2000 inhyrd från Golden Air på Gällivare och SAAB 340 på Kramfors, vilket resulterat i en kapacitetsminskning på dessa linjer. Exemplet med Gällivare och Kramfors visar hur snabba passagerareförändringar kan ske när flygbolag byter flygplanstyp.

23 av 41 svenska trafikflygplatser uppvisade ökad trafik under första kvartalet 2007. Detta kan jämföras med första kvartalet 2007 då trafiken ökade på 30 av 41. Bland LFFV:s flygplatser har Kiruna och Åre-Östersund den procentuellt största ökningen, medan flygplatserna Jönköping och Malmö står för den största minskningen. Ökningen för Kiruna och Åre-Östersund kan härledas till att inkommande och vanlig charter har ökat samt att inrikestrafiken visar en betydande ökning, kanske som svar på att konkurrensen och satsad kapacitet har slagit ut på fullt allvar.

När det gäller inrikeslinjer till och från Stockholm så uppvisar de mest passagerartunga sträckorna: Kiruna-Stockholm, Luleå-Stockholm och Östersund-Stockholm, den största ökningen i relativa tal. På den förstnämnda ökade antalet passagerare med 35,7 procent, medan ökningen på de båda andra uppgick till 12,5 respektive 7,8 procent.

Den sträcka som minskat relativt mest var Sundsvall-





Stockholm, där antalet passagerare sjönk med 17,5 procent. Men även de mest konkurrensutsatta linjerna Göteborg–Stockholm och Malmö–Stockholm minskar första kvartalet. En tänkbar orsak är att påsken inträffar i mars och att detta kan tänkas påverka inrikesresandet på de nämnda linjerna

Bland de länder Sverige trafikerar var Spanien störst under det första kvartalet 2008 med närmare 600 000 passagerare, vilket är en ökning med drygt 18 procent jämfört med motsvarande kvartal 2007. Bland de passagerartunga länderna så uppvisade Thailand den största ökningen, plus 44 procent. Finland var det enda land bland de tio (passagerarmässigt) största där trafiken minskade under första kvartalet. Dock var nedgången förhållandevis liten, minus en procent.

Landningar, flygstolar och kabinfaktorer

Antalet landningar i passagerartrafik uppgick under första kvartalet till 56 850. Jämfört med 2007 är det en ökning med närmare en procent. Antalet inrikes landningar minskade med 4,7 procent, medan antalet landningar utrikes ökade med närmare 8,6 procent.

Antalet utbudna flygstolar uppgick till drygt 10 miljoner under första kvartalet 2008, vilket var nästan en miljon fler än under samma period 2007. Utbudna flygstolar kan sägas vara ett mått på flygbolagens sammanlagda utbud. I utrikestrafiken ökade utbudet av stolar med drygt 15 procent och i inrikes- trafiken med 1,7 procent.

Kabinfaktorn som mäter graden av beläggning på en flygning var i genomsnitt 1,7 procentenheter lägre under första kvartalet i år jämfört med förra året och uppgick till 64,9 procent. I utrikestrafiken var den genomsnittliga kabinfaktorn 66,2 procent och i den inrikes 61,4 procent.

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 ”privatresenärspiser”. Enligt SCB var priserna i utrikestrafiken lägre under årets första kvartal än under första kvartalet 2007. Detta gäller såväl linjefarten som chartertrafiken. Särskilt mycket har priserna i linjefarten minskat. Under t.ex. mars månad var biljettpriset närmare 12 procent lägre än i mars 2007.

När det gäller biljettprisutvecklingen inrikes så gör Luftfartsstyrelsen egna beräkningar baserade på uppgifter som lämnas av flygbolagen. Beräkningarna visar att det genomsnittliga priset för en inrikes flygresa har minskat under såväl januari som februari i år jämfört med 2007. I januari var priserna 1,6 procent lägre och i februari fem procent lägre än motsvarande månader året innan.





Håkan Brobeck, hakan.brobeck@luftfartsstyrelsen.se

Trafikutvecklingen första kvartalet 2008

Antal ankommande och avresande passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser under första kvartalet respektive år.

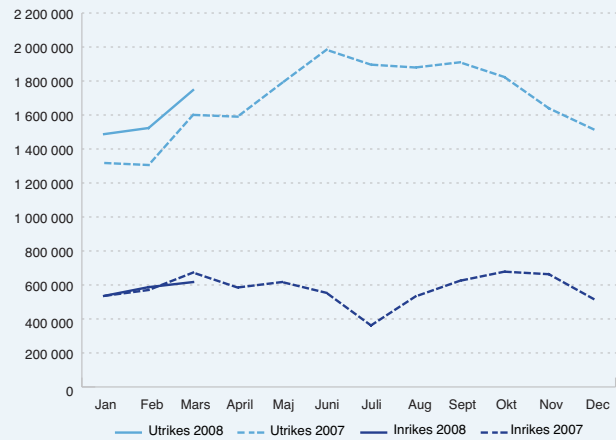
Number of arriving and departing passengers at Swedish airports with scheduled and non-scheduled traffic for the first quarter respectively years.

Flygplats	2008	2007	Förändring	Förändring, %
Arvidsjaur	31 806	28 204	3 602	12,8%
Borlänge	6 825	9 132	-2 307	-25,3%
Gällivare	10 209	13 675	-3 466	-25,3%
Göteborg-City	187 370	137 319	50 051	36,4%
Göteborg-Landvetter	1 001 247	968 827	32 420	3,3%
Hagfors	692	556	136	24,5%
Halmstad	31 901	31 332	569	1,8%
Hemavan	6 545	7 748	-1 203	-15,5%
Jönköping	20 086	30 659	-10 573	-34,5%
Kalmar	45 869	41 129	4 740	11,5%
Karlstad	31 062	30 863	199	0,6%
Kiruna	71 329	55 748	15 581	27,9%
Kramfors	5 310	8 108	-2 798	-34,5%
Kristianstad	14 516	18 775	-4 259	-22,7%
Linköping	17 501	19 475	-1 974	-10,1%
Luleå	240 380	219 762	20 618	9,4%
Lycksele	6 025	7 303	-1 278	-17,5%
Malmö Airport	392 164	430 275	-38 111	-8,9%
Mora	4 383	2 581	1 802	69,8%
Norrköping	19 570	21 973	-2 403	-10,9%
Oskarshamn	3 552	3 422	130	3,8%
Pajala	647	894	-247	-27,6%
Ronneby	54 420	55 705	-1 285	-2,3%
Skellefteå	59 359	55 651	3 708	6,7%
Stockholm/Skavsta	546 615	406 842	139 773	34,4%
Stockholm/Västerås	40 869	18 580	22 289	120,0%
Stockholm-Arlanda	4 255 430	4 055 121	200 309	4,9%
Stockholm-Bromma	442 228	430 184	12 044	2,8%
Storuman	4 253	3 925	328	8,4%
Sundsvall-Härnösand	77 124	84 280	-7 156	-8,5%
Sveg	1 906	1 585	321	20,3%
Torsby	741	808	-67	-8,3%
Trollhättan/Vänersborg	14 845	15 793	-948	-6,0%
Umeå	197 561	192 357	5 204	2,7%
Vilhelmina	4 801	5 169	-368	-7,1%
Visby	63 768	64 038	-270	-0,4%
Växjö/Kronoberg	47 112	41 376	5 736	13,9%
Åre-Östersund	133 215	118 986	14 229	12,0%
Ängelholm	93 047	90 816	2 231	2,5%
Örebro	15 757	20 967	-5 210	-24,8%
Örnsköldsvik	37 265	34 975	2 290	6,5%



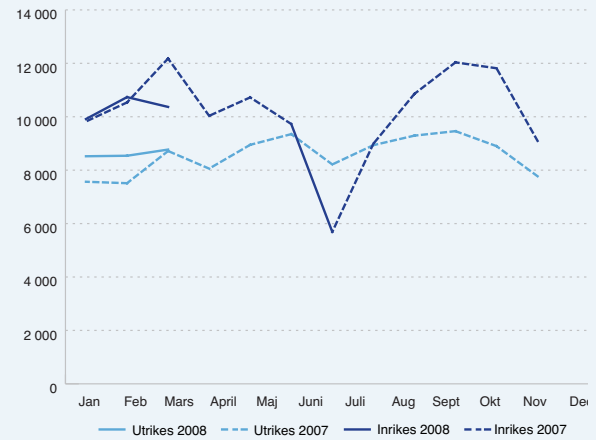
Antalet passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser

Number of scheduled and non-scheduled passengers at Swedish airports



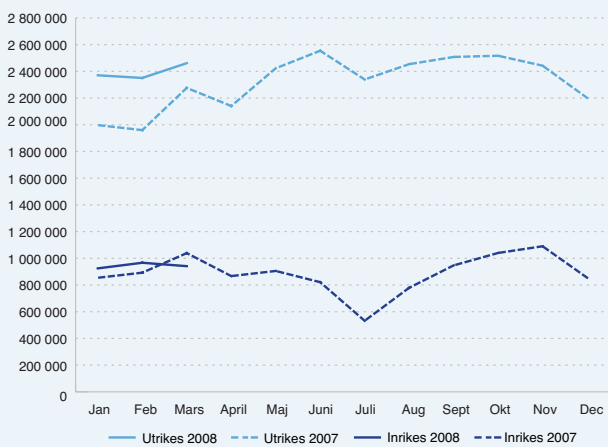
Antalet landningar (endast passagerarflygningar) i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser

Number of scheduled and non-scheduled landings (only passenger flights) at Swedish airports



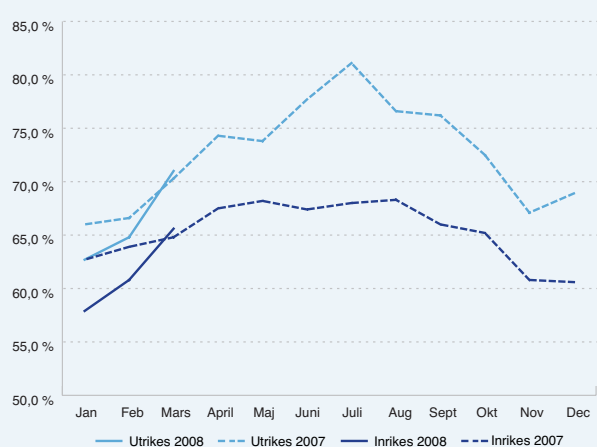
Antalet utbudna flygplanstolar i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser

Number of available seats in scheduled and non-scheduled traffic at Swedish airports



Kabinfaktorns utveckling i linje- och chartertrafiken

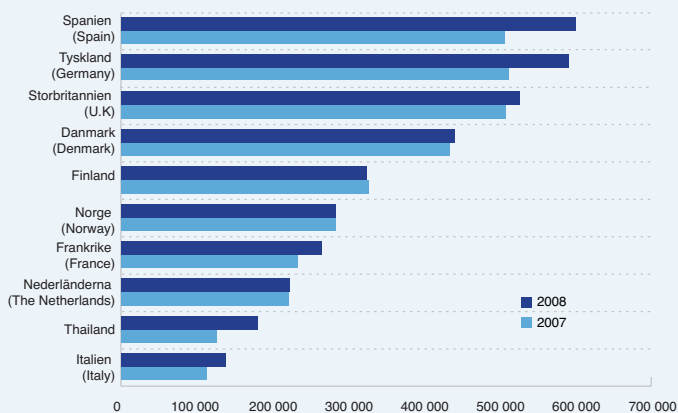
Development of passenger load factor in scheduled and non-scheduled traffic





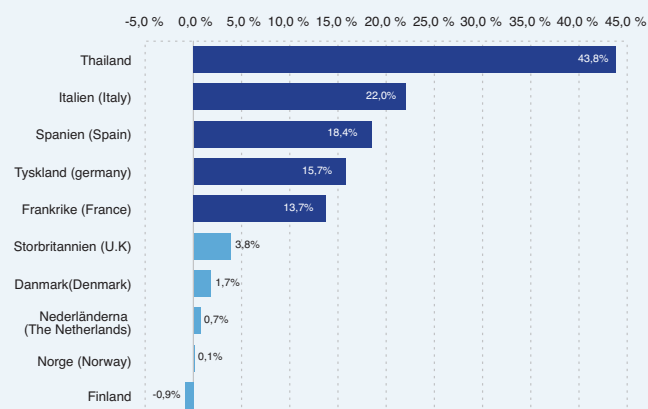
Antalet ankommande och avresande passagerare till de tio största länderna (första destination) första kvartalet 2007 och 2008

Number of arriving and departing passengers, top ten countries (first destination), first quarter 2007 and 2008



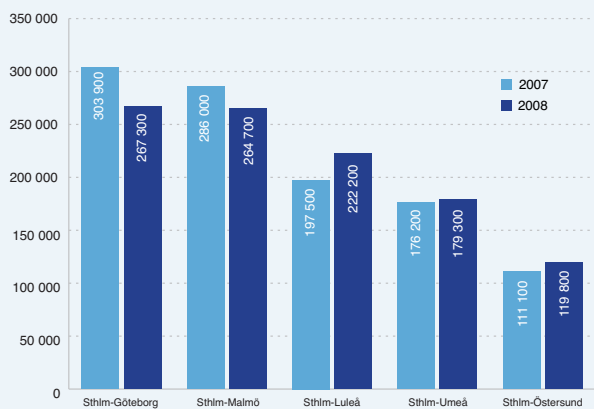
Relativ förändring för de passagerarmässigt tio största länderna under första kvartalet 2008

Relativ change in the number of passengers travelling to/from the top ten countries, first quarter 2008



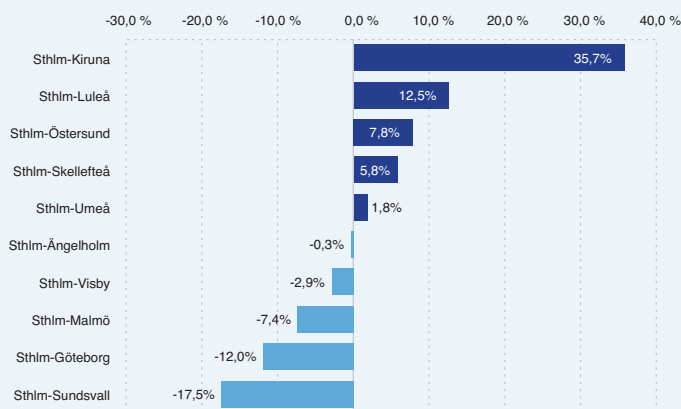
Antal passagerare på de fem största inrikes sträckorna under första kvartalet 2007 och 2008

Number of passengers at the five major domestic routes during the first quarter 2007 and 2008



Relativ förändring på de tio passagerarmässigt största inrikessträckorna under första kvartalet 2008

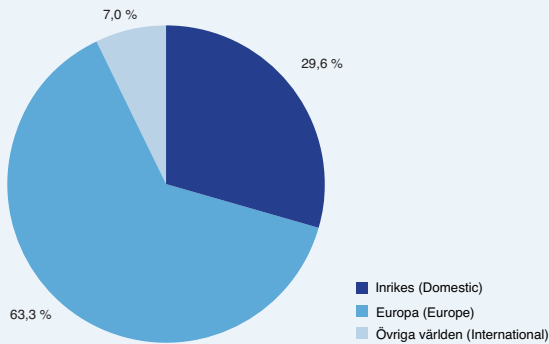
Relativ change in the number of passengers at the ten largest domestic city-pairs, first quarter 2008





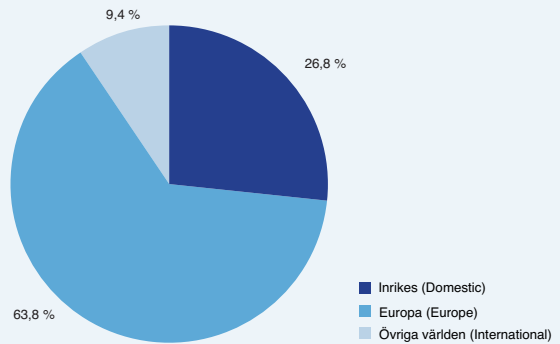
Passagerarnas fördelning efter region under första kvartalet 2007 (första destination)

Passengers divided by region during the first quarter 2007 (first destination)



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

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



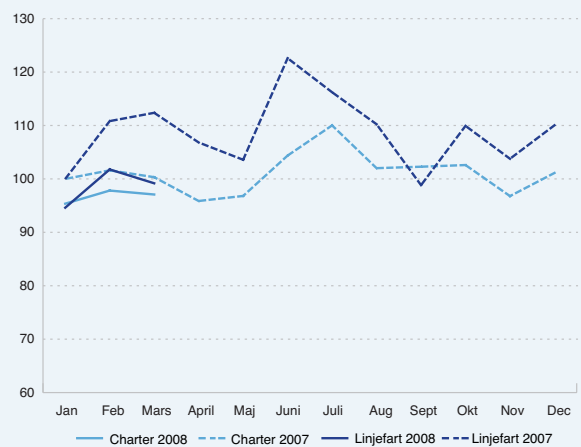
Antalet överflygningar i kontrollerat luftrummet

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.





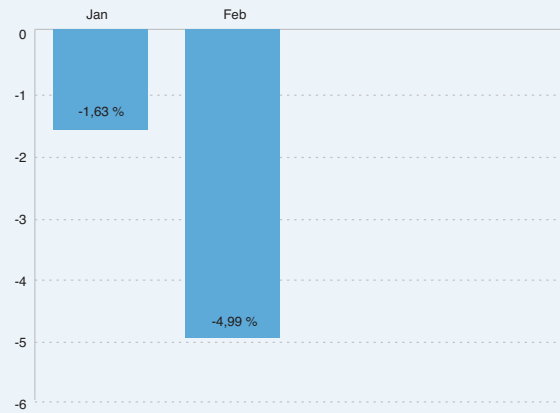
Den reala biljettpreisutvecklingen i inrikes passagerartrafik

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



Biljettprisförändring realt i inrikestrafik per månad 2008 (jämförelse med samma månad föregående år)

Actual ticket price changes per month in 2008 (compared with the same month in the previous year), fixed price level



A

PORTO
BETALT

08-0100 www.jerhammar.se Norrköpings Tryckeri 2008



LUFTFARTSSTYRELSEN

Swedish Civil Aviation Authority

Luftfartsstyrelsen. 601 73 Norrköping

www.luftfartsstyrelsen.se