

→ TEMANUMMER: MORGONDAGENS FLYGPLATSSYSTEM



Statens ansvar för flygplatser
utrett *sid 11*



Så säkras flygplatsernas
framtid *sid 19*



Tydligare riktlinjer för statligt stöd
sid 24



Aktuell statistik *sid 30*



Det svenska flygplats- systemets framväxt

I början av oktober lade regeringens enmansutredare Christina Rogestam fram sin utredning om det svenska flygplatssystemet. Hon föreslår bland annat en kategorisering av flygplatserna och en modifiering av driftsbidraget. Men kanske är ändå förslagen om en bolagisering av LFV och ett visst regionalt ägande av LFV:s flygplatser de mest betydelsefulla. Syftet med den här artikeln är att beskriva framväxten av det svenska flygplatssystemet och belysa de viktigaste politiska utredningarna på området. Vilken betydelse och vilket resultat kommer dagens utredning att få?

sid 4

Innehåll

| | |
|---|----|
| Förord | 3 |
| Det svenska flygplatssystemets framväxt | 4 |
| Transportsektorn och ekonomiska regleringar | 9 |
| Statens ansvar för flygplatser utrett | 11 |
| Miljardbehov hos flyget | 15 |
| Så säkras flygplatsernas framtid | 19 |
| Ekonomisk reglering av flygplatsavgifter – en nödvändighet? | 22 |
| Tydligare riktlinjer för statligt stöd | 24 |
| Funktionshindrade passagerares rättigheter stärks | 26 |
| Passagerarutvecklingen under tredje kvartalet | 29 |
| Aktuell statistik | 30 |



Förord

Luftfartsstyrelsens tredje kvartalsrapport ägnas till stor del åt det svenska flygplatssystemets framtid i en alltmer föränderlig omvärld. En utredning om framtidens flygplatser har nyligen lagts fram. Där föreslås bl.a. en ny kategorisering av flygplatserna och en modifiering av driftsbidraget, vilket kommer att innebära ändrade förutsättningar för statligt stöd. En bolagisering av LFV i två separata bolag aviseras också i utredningen. Därmed borde möjligheten förbättras för andra aktörer att komma in på bl.a. marknaden för flygtrafiktjänst. Luftfartsstyrelsen kommer med all sannolikhet att få en utökad roll som en följd av utredarens förslag. För att uppnå en fungerande konkurrens kan det på vissa marknader vara nödvändigt att införa olika former av ekonomisk reglering, något som belyses närmare i den här rapporten.

Flygplatsernas avgifter har alltmer kommit i fokus den senaste tiden och behovet av ekonomisk reglering har åter aktualiserats. Ökad transparens och tydliga spelregler är några åtgärder som EG-kommissionen nu föreslår för att främja en mer effektiv flygplatsdrift och konkurrens.

Vikten av att planera för flygets framtida behov fokuseras i det nu pågående arbete med att se över vilka områden som är av riksintresse för luftfarten. Detta ställer krav på berörda aktörer att ta fram uppdaterade planunderlag som kan ligga till grund för Luftfartsstyrelsens fortsatta arbete.

Passagerarutvecklingen under tredje kvartalet visar på ökad trafik på 28 av 41 flygplatser. Samtliga LFV:s flygplatser förutom Jönköping har ökat sin trafik jämfört med samma period förra året. Flertalet kommunala flygplatser uppvisar också en stark ökning, t.ex. Storuman, Hemavan och Kramfors, vilket till stor del beror på ökad inrikestrafik.

Ingrid Cherfils

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



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

Det svenska flygplatssystemets framväxt

I början av oktober lade regeringens enmansutredare Christina Rogestam fram sin utredning om det svenska flygplatssystemet. Hon föreslår bland annat en kategorisering av flygplatserna och en modifiering av driftbidraget. Men kanske är ändå förslagen om en bolagisering av LFV och ett visst regionalt ägande av LFV:s flygplatser de mest betydelsefulla. Syftet med den här artikeln är att beskriva framväxten av det svenska flygplatssystemet och belysa de viktigaste politiska utredningarna på området.¹ Vilken betydelse och vilket resultat kommer dagens utredning att få?

Det nationella flygplatssystemet idag

Enligt Luftfartskungörelsen (1961:558) indelas landets civila flygplatser i allmänna, godkända enskilda och enskilda flygplatser. Dessutom finns ett antal militära flygplatser upplåtna för civil flygtrafik. För att bedriva regelbunden linjetrafik på en flygplats måste vissa villkor uppfyllas. Det gäller främst kravet på utformning och standard på rullbana och innehav av tekniska hjälpmedel. Luftfartsstyrelsen är den myndighet som har till uppgift att både fastställa kraven och godkänna en flygplats för linjetrafik. En flygplats som enligt gällande bestämmelser godkänts för linjetrafik definieras som en trafikflygplats.

I det svenska flygplatssystemet drivs de flygplatser som har linjetrafik av Luftfartsverket eller av regionala, kommunala eller privata intressenter. Staten äger och driver 13 flygplatser samt ansvarar för den civila luftfarten på tre militära flygplatser.

De statliga flygplatserna är kostnads- och intäktsmässigt integrerade i det totala flygplatssystemet på sådant sätt att avgiftsnivån för att nyttja flygplatserna baseras på den samlade kostnaden för driften av de flygplatser som staten förvaltar. Detta innebär i praktiken att de lönsamma flygplatserna lämnar bidrag till de olönsamma, och därmed skapar en form av resultatutjämning mellan statens flygplatser. Antalet kommunala flygplatser uppgår till 23 och det samlade underskottet uppgick 2005 till 234 miljoner. Två flygplatser drivs i privat regi. Totalt bedrevs under 2007 linje- och chartertrafik på 41 flygplatser.

Flygplatssystemets framväxt

De första flygplatserna som anlades i Sverige var Malmö-Bulltofta och Göteborg-Torslanda samt sjöflygplatsen på Lindarängen utanför Stockholm. Samtliga var kommunala angelägenheter och anlades under 1920-talet i samband med att ABA inledde reguljär flygtrafik. Under 1930-talet färdigställdes fler flygplatser såsom Bromma flygplats 1936 och Sundsvall-Härnösand flygplats. Bromma kom att utgöra landets huvudflygplats fram till 1962 när Arlanda invigdes.

Under 1940-talet låg civilflyget nere, däremot byggdes flertalet militära flygplatser som senare, under 1950 och -60-talet, öppnades för civil flygtrafik. Efter andra världskrigets slut kom de kommunala flygplatserna i Stockholm, Malmö och Göteborg att förstatligas. 1945 bildades dåvarande Luftfartsstyrelsen som ämbetsverk, två år senare ombildades organisationen till ett affärsdrivande verk med namnet Luftfartsverket.

Fram till 1960-talet förekom inrikesflyg endast på Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Sundsvall, Visby och Luleå. Men under senare delen av 1950- och början av 1960-talet ökade antalet flygplatser. I början av 1960-talet hade flera befolkningscentra i landet tillgång till flygplats: Kalmar (1957), Östersund, Ronneby, Halmstad, Hultsfred (1958), Kiruna, Jönköping, Ängelholm (1960), Umeå, Örnsköldsvik, Skellefteå, Kristianstad (1961), Borlänge (1962).

Tack vare utvecklandet av ett nationellt flygplatssystem lades grunden för inrikesflygets tillkomst. Under 1960-talet bestod flygplatssystemet av ett tjugotal flygplatser och därmed kunde flygtrafiken expandera kraftigt. En viktig aktör som bidrog till denna expansion var försvarsmakten som under 1960-talet ställde flera rent militära flygfält till civilflygets förfogande.

Expansionen inom trafikflyget resulterade i såväl ökade bullerproblem som kapacitetsproblem på Bromma, Torslanda och Bulltofta. SAS lämnade redan 1960 Bromma med sin interkontinentala trafik till Kastrup, två år senare även med Europatrafiken. 1969 överförde slutligen SAS sin inrikestrafik till Arlanda. 1972 färdigställdes en ny flygplats i Malmö, Sturup, och en ersättningsflygplats för Torslanda stod klar 1977 i Landvetter utanför Göteborg.

¹ Artikeln berör endast utredningar som behandlar flygplatssystemet på nationell nivå, däremot berörs inte utredningar kring behovet av Flygplats i Stockholmsregionen eller utredningar kring flygtrafiken i allmänhet.



Under 1970-talet tillkom flera kommunala flygplatser för inrikesflyg som Gällivare, Gävle, Kramfors och Växjö. Samtidigt bildades under 1970-talet flera kommunala flygplatsbolag på de militära flygfälten, där försvarsmakten upprättade avtal om rätten att ansvara för stationsområden för den civila flygtrafiken.

De tidiga luftfartspolitiska utredningarna

Fram till 1988 behandlade de trafikpolitiska besluten huvudsakligen frågor som rörde landtransporter och sjöfart. Särskilda luftfartsfrågor berördes inte nämnvärt. Däremot gjordes specifika luftfartspolitiska utredningar: 1967 Luftfartsutredningen (LU), 1982 Lufttransportutredningen (LTU) och 1990 "Flygplats 2000" – med syfte att anpassa flyget till de transportpolitiska besluten från 1963, 1979 och 1988.²

I samband med 1963 års trafikpolitiska beslut fastslog man att varje trafikslag skulle bära sina egna kostnader, med start samma år. Det här skulle förverkligas genom att konkurrensutsätta de olika transportsektorerna. Passagerarnas val av transporter skulle vara vägledande i arbetsfördelningen mellan de olika transportmedlen. Utbud och efterfrågan kom således att utgöra den styrande principen för hela transportsektorn. Trafik som upprätthölls av regionalpolitiska mål, s.k. samhällsnödvändig underskottstrafik, skulle dock undantas från principen om konkurrensneutralitet, som innebar att varje trafikslag skulle utkrävas ett fullt ansvar för de kostnader det gav upphov till för det allmänna. Ett avsteg från denna princip gavs i första hand till SJ för att upprätthålla samhällsnödvändig underskottstrafik i områden med begränsat trafikunderlag.

För flyget innebar 1963 års trafikpolitiska direktiv att betalningsansvaret för luftfartens kostnad och det årliga driftbidraget skulle tillföras Luftfartsverket. Luftfartsverket skulle härmed finansiera sina kostnader via driftsintäkter. Investeringskostnader skulle bäras av verkets ekonomiska verksamhet.³ Detta har skett när det gäller de investeringar som genomförts på bl.a. Arlanda, Landvetter i Göteborg och Sturup i Malmö. Det som kan vara intressant att poängtera i det här sammanhanget är att kravet på samhällsekonomisk lönsamhet för infrastrukturinvesteringar inte har gällt i samma utsträckning inom de övriga trafikslagen, samt att flyget redan innan 1963 års trafikpolitiska direktiv tillämpade kravet på självfinansiering av verksamheten.

I kölvattnet av det transportpolitiska beslutet 1963 tillsattes Luftfartsutredningen 1967. Utredningen fastslog att huvudmannskapet för flygplatserna skulle delas upp i s.k. primärflygplatser med Luftfartsverket som huvudman⁴ och sekun-



² Redan 1944 genomfördes den första flygplatsutredning där förslag för investeringar av flygplatser berördes. Utredningen konstaterade att flygtrafiken på Bromma, Torslanda och Bulltofta hade skapat såväl kapacitetsproblem som bullerproblem och att behovet av ersättningsflygplatser var nödvändiga. Utredningen framlade även behovet att skapa ett 10-tal flygplatser i landet för att utveckla inrikestrafiken.

³ SOU 1981:12, "Inrikesflyget under 1980-talet", ss. 41f.

⁴ SOU 1990:55, "Flygplats 2000 – De svenska flygplatserna i framtiden" Betänkande av flygplatsutredningen, ss. 20f. På Luftfartsverkets flygplatser upprättades avtal med kommunerna för att skapa ett större lokalt engagemang.



därflygplatser (resterande flygplatser) med kommuner som huvudsaklig huvudman.

Under mitten av 1970-talet höjdes krav på en modifiering av transportpolitiken. Det stod ganska klart att de uppsatta målen från trafikpolitiken 1963 inte hade kunnat uppnås till alla delar. Kärnan i den kritik som växte fram byggde på att utformningen av trafikpolitiken snarare grundades på ett företagsekonomiskt än ett samhällsekonomiskt synsätt. Trafikpolitiken skulle hädanefter betraktas utifrån ett helhetsperspektiv och vägledas av en samhällsekonomisk grundsyn, den skulle bidra ”till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet och därmed till uppfyllelse inom olika samhällssektorer”.⁵

Med den nya politiken från 1979 skulle den samhällsekonomiska grundsynen, tillsammans med en samordnad trafiksyn, vara vägledande för statens transportpolicy. I det nya beslutet poängterades att luftfarten bör omfattas av, och integreras inom ramen för, en sådan samordnad trafikpolitik. För detta ändamål beslutade man sig för att tillsätta en utredning av luftfartens ställning och anpassning till 1979 års intention om en samordnad trafikpolitik, den s.k. Luftfartsutredningen (LTU).

Vid sidan av det nämnda målet med utredningen fanns även andra direktiv för utredningsarbetet såsom avgiftsstrukturen

inom luftfarten, utformningen av det interregionala flyglinjenätet⁶ och frågan om huvudmannskapet för flygplatserna, Luftfartsverkets organisation och uppgift m.m. I betänkandet SOU 1981:12 (”Inrikesflyget under 1980-talet”) angav utredningen att Luftfartsverket skulle äga och driva de flygplatser som ingick i det interregionala flyglinjenätet, de s.k. primärflygplatserna. Växjö flygplats föreslogs därför övergå från kommunalt till statligt huvudmannskap. De flygplatser som ingick det s.k. sekundärnätet skulle enligt beslutet fortsättningsvis vara en angelägenhet endast för landsting, kommuner eller enskilda intressenter (Gällivare, Kramfors, Borlänge, Trollhättan och Kristianstad). Dessa flygplatser borde enligt utredningen tilldelas statligt bidrag. Regeringen gav Luftfartsverket till uppgift att utreda hur ett statligt bidragssystem skulle utformas för att stärka regionalflyget och de regionala flygplatserna.

I Luftfartsverkets utredning kring bidragssystemet till de kommunala flygplatserna, kallat ”Resultatutjämningsystem” (*Result*) föreslogs att flygplatserna i Borlänge, Gällivare, Kramfors, Trollhättan, Kristianstad och Växjö skulle inordnas i ett system med statliga medel.⁷ Dessa flygplatser ansågs tillföra det nationella flyglinjenätet både företags- och samhällsekonomisk betydelse, och borde följaktligen ha samma stöd som de statliga flygplatserna. Däremot bedömdes att flygplatserna i Hudiksvall, Gävle/Sandviken, Mora, Hultsfred och andra kommunala flygplatser inte skulle inordnas i det s.k. resultatutjämningsystemet. Motiveringen är, att dessa flygplatser inte ingår i det s.k. primärnätet och därför inte heller spelar en nationell roll för inrikestrafiken i stort. Efter starka påtryckningar, främst från lokala och regionala intressenter, föreslog statsrådet att även de ovannämnda flygplatserna skulle tilldelas statliga medel för sin verksamhet. Inför budgetåret 1986/87 anslogs 10 miljoner i driftanslag samt 5 miljoner i investeringsbidrag till de kommunala flygplatserna i Norrlands inland med inrikes linjetrafik, det s.k. ”skogslänsbidraget”.

Vid sidan av dessa två bidrag fattade regeringen beslut om att utreda ett framtida system för resultatutjämnning mellan de statliga och kommunala flygplatserna (DsK 1987:17). Utredningen föreslog ett system som i korthet innebar att kommunala flygplatser som uppnår en trafikvolym mellan 100 000–200 000 passagerare per år i inrikes linjetrafik skulle få ett resultatutjämningsbidrag från Luftfartsverket. Det totala beloppet uppgick till 30 miljoner och skulle fördelas under en femårsperiod, för att sedan avvecklas.⁸ Förslaget godkändes av riksdagen och systemet inleddes 1988, vilket innebar att det nu fanns två parallella former av statliga bidrag för de kom-

⁵ SOU 1981:12, a.a., s. 2.

⁶ Med interregionala trafiknät avses flyglinjer för person- och godstransporter mellan olika regioner i landet.

⁷ ”Resultat”, Luftfartsverket, 1984:05/Pp, s. 3.

⁸ DsK 1987:17, Resultatutjämningsystem mellan statliga och kommunala flygplatser, Kommunikationsdepartement, 1987 s. 16.



munala flygplatserna, nämligen ”skogslänsbidraget” och ”resultatutjämningsystemet”.

1998 antog riksdagen ett förslag⁹ om att slå samman de två bidragssystemen och ge Kommunförbundet och Luftfartsverket ansvar för utformningen av stödet, MUG-gruppen. 1999 fördelades 115 miljoner till icke-statliga flygplatser. Idag uppgår stödet till 101,8 miljoner fördelat på 21 flygplatser.

1988 års trafikpolitiska beslut

Vid 1987/88 års riksmöte beslutade riksdagen om en ny inriktning av trafikpolitiken. 1988 års trafikpolitiska beslut kom att ersätta den tidigare politiken från 1979 och hade till uppgift att ange inriktningen långt in på 1990-talet. Det övergripande målet för den nya politiken lades fast i följande ordalag: *”Det övergripande målet för trafikpolitiken skall vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad”*.¹⁰ För första gången ges miljö och säkerhet en framskjuten plats jämfört med tidigare trafikpolitiska beslut.

En annan central tanke var att stärka förslaget om valfrihet vid val av trafikslag. Detta skulle ske genom att skapa en effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare. Samtidigt skulle möjligheterna till samverkan mellan olika trafikslag och transportmedel tas tillvara. Man kan finna ett tudelat budskap i regeringens trafikpolitiska proposition. Å ena sidan eftersträvas en större konkurrens för konsumenternas bästa. Å andra sidan beslutades, att SAS/LIN även fortsättningsvis skulle ha företrädesrätt på det s.k. primärnätet.¹¹ I praktiken innebar företrädesrätt att SAS/LIN själva hos regeringen kunde begära vilka linjer som man ville trafikera.

Vid 1988 års politiska beslut formulerades, starkare än någonsin, att transportsystemet bör byggas upp så att det bidrar till att skapa regional balans. Som ett resultat av det trafikpolitiska målet genomförde staten vissa regionala punktinsatser inom luftfartens område, främst i Norrland. Det handlade om anslag till byggandet av en ny flygplats i Arvidsjaur och investeringsbidrag till flygplatserna i Gällivare, Lycksele och Vilhelmina. Som en följd av 1988 års trafikpolitiska direktiv beslutade sig den dåvarande regeringen för att utreda huvudmannaskapet för de flygplatser som ingick i det s.k. primärnätet. Behovet av en översyn var påtagligt eftersom flera kommunala flygplatser hade en trafikomfattning som liknade vissa statliga flygplatser. Men medan statliga flygplatser hade möjlighet att utjämna de ekonomiska resultaten mellan varandra hade de kommunala flygplatserna som ingick i primärnätet inte samma förutsätt-

ningar till underskottstäckning. Varje kommun tvingades att bära de kostnader som flygplatsen uppvisade.

I betänkandet SOU 1990:55, ”Flygplats 2000 – De svenska flygplatserna i framtiden”, föreslogs en rad förändringar när det gäller huvudmannaskapet för flygplatserna. I förslaget fanns en ny indelning av flygplatserna i ett stornät respektive ett regionalt nät. Flygplatserna i stornätet indelades i sin tur i nationellt strategiska flygplatser, där Stockholm-Arlanda, Göteborg-Landvetter, Malmö-Sturup och Luleå flygplats ingick. Resterande flygplatser var de som tidigare ingick i det s.k. primärnätet.

I utredningen föreslog man att de nationella strategiska flygplatserna skulle drivas i aktiebolagsform med statligt ägande. Resterande flygplatser skulle ägas i samverkan mellan staten och regionala intressenter. Övriga flygplatser med linjetrafik skulle ingå i det s.k. regionala nätet och anses utgöra ett komplement till flygplatserna i stornätet.

Mycket av utredningens förslag kretsar kring ägandeformer, bolagsformer, avgiftsformer, bonusformer, driftsformer och uppdelning mellan olika fastighets- och driftsbolag på flygplatserna. Många av de förslag som utredningen presenterade ledde inte till några konkreta beslut. Flygkrisen i början av 1990-talet omkullkastade grundvalarna för utredningens intentioner.

Moderna transporter

Det transportpolitiska beslutet för 2005/06 innehåller två övergripande aspekter för luftfartens vidkommande, dels miljö och säkerhet, dels en allmän översyn av flygplatssystemet. Statens engagemang i en flygplats bör enligt direktivet ses utifrån tillgången av befintliga transportslag. Utgångspunkten för regeringen är att restiden till och från Stockholm inte ska överstiga två timmar. Om det är möjligt att nå huvudstaden med andra transportslag än flyg inom den tiden så bör man ifrågasätta statligt stöd för en flygplats.

I direktivet påpekar regeringen följande: *”Byggandet av enskild flygplats och de olika skälen härtill har lett fram till ett flygplatsnät som i mångt och mycket levtt sitt eget liv. Flygtransportssystemet och flygplatserna måste i stället i hög grad betraktas som en del av det övergripande transportsystemet”*.¹²

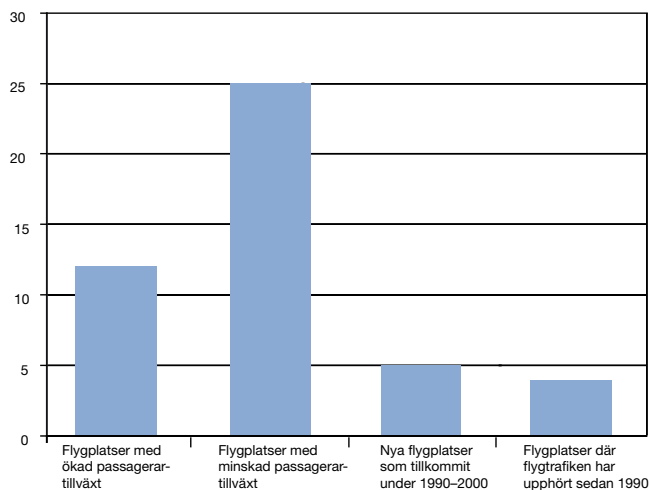
Statens engagemang och ansvar för en flygplats kommer oavsett ägandeform enligt direktivet att kopplas till utbytet av kollektiva transportalternativ för den enskilda flygplatsen. Den nya regeringen har vidgat uppdraget till att även omfatta en översyn av Luftfartsverkets organisation och finansiering, internationell tillgänglighet, flygfrakt och stödsystemets utformning.

⁹ Förslaget hade utarbetats gemensamt av Luftfartsverket och de kommunala flygplatserna.

¹⁰ Regeringens proposition 1987/88:50 bilaga 1, s. 21.

¹¹ Ibid.

¹² Direktiv 2006:60 ”Flygplatsöversyn” sid. 3.



Utvecklingen av trafik och flygplatser mellan 1990 och 2006. De första två staplarna illustrerar passagerarförändringarna på de svenska flygplatserna. De två övriga anger antalet nya flygplatser där linjetrafik tillkommit och flygplatser som förlorat linjetrafik.

Sammanfattning

Det nuvarande flygplatssystemet, med en uppdelning av huvudmannskap på LFV och kommunerna, har sina rötter i 1967 och 1982 års luftfartsutredningar. Förutsättningarna för flyget och flygplatserna har sedan dess märkbart förändrats. Den senaste flygplatsutredningen är den första i sitt slag som behandlar det nationella flygplatssystemet i en tid då flertalet av de svenska flygplatserna uppvisar en minskad passagerartillströmning. Dagens flygplatssystem kännetecknas av polarisering, där ett fåtal flygplatser uppvisar en tydlig tillväxt medan flertalet flygplatser visar en minskning, trots att passagerartillströmningen ökat totalt.

I diagrammet ovan presenteras fördelningen av antalet flygplatser som minskat respektive ökat sedan 1990-talet. 1990 fanns det 46 flygplatser där linjetrafik bedrevs. Fem flygplatser har tillkommit sedan dess, av dem är det endast två som ökat sedan 2000 då flygtrafiken inleddes. Fyra flygplatser har sedan 1990 förlorat flygtrafik. Vid sidan av Stockholmflygplatserna, Göteborg, Malmö och Umeå har flertalet av Norrlands inlandsflygplatser ökat sedan upphandlingen av flygtrafiken inleddes.

Det finns ett antal frågor som genomsyrar samtliga flygplatsutredningar från 1960-talet och fram till dagens flygplatsutredning. För det första: ansvarfördelning av flygets infrastruktur. Den här frågan har präglat samtliga flygplatsutredningar. Trots att utredningarna föreslagit förändringar i flygplatsstrukturen, se LTU och "Flygplats 2000", så har inga genomgripande förändringar genomförts i praktiken.

För det andra: diskussionerna kring olika former av bidragssystem, som har behandlats av olika utredningar. Ett av de viktigaste trafikpolitiska besluten för flygets infrastruktur var införandet av bidragen till de icke-statliga flygplatserna. I LTU utredningen från 1981 föreslogs ett bidragssystem i en liten omfattning, som senare kom att omfatta fler flygplatser och en ökning av bidraget.

För det tredje: institutionella förändringar på luftfartens område. Såväl LTU som "Flygplats 2000" presenterade institutionella förändringar av linjesystemet, flygplatsorganisationen och LFV – men fick inte gehör för det i den politiska beslutsprocessen. Somliga förslag blev i samband med flygets nedgång på 1990-talet ogenomförbara, speciellt förslagen som presenterades av "Flygplats 2000".

Somliga förslag som lades fram i den senaste flygplatsutredningen återfinns i tidigare flygplatsutredningar, såsom klassificering, vilken roll och organisationsformer som LFV ska ha, bidragssystem osv. En befogad fråga är om Sverige har för många flygplatser i förhållande till andra närliggande flygplatser och transportslag.

Avslutningsvis kan man konstatera att de tidigare flygplatsutredningarna hade en bredare parlamentarisk sammansättning än dagens. Ledamöterna i utredningarna hade sitt ursprung endera i den politiska sfären eller i myndighetssfären och var fler till antalet än i dagens utredning. Dagens flygplatsutredning ligger i linje med utvecklingen av det svenska kommittéväsendet, där enmansutredningar och en snabb beredningsprocess är gängse rutin i den politiska beslutsprocessen.





Helen Jakobsson, helen.jakobsson@luftfartsstyrelsen.se

Transportsektorn och ekonomiska regleringar

En våg av marknadsliberaliseringar har dragit över världen, inte minst i Sverige, där bl.a. el-, tele- och flygmarknaderna liberaliserades under 1990-talet. I den allmänna debatten framhävs ofta avregleringar och en god konkurrens som den bästa vägen att öka välfärden i samhället. Fokus hos politiker idag ligger därför snarare på att förbättra förutsättningarna för en god konkurrenssituation och låta priserna sättas på marknaden än på att reglera rådande prisnivåer. Det finns emellertid marknader som inte fungerar väl, s.k. marknadsmisslyckanden, där rena marknadslösningar inte ger den högsta möjliga välfärden för samhället. Då kan t.ex. en väl utformad ekonomisk reglering öka samhällets välfärd. Nedan ges några utvalda exempel på regleringar från i huvudsak flygsektorn.

Ineffektiva marknader

Att en marknad inte fungerar effektivt, ett s.k. marknadsmisslyckande, innebär att produktion och konsumtion skulle kunna förändras för att ge en högre välfärd för samhället.¹ Marknadsmisslyckanden kan bl.a. bero på:

- externa effekter,
- asymmetrisk information och
- marknadsmakt hos ett eller ett fåtal bolag.

Luftföroreningar och andra externa effekter

Externa effekter innebär att ett företags produktion direkt påverkar andra företags produktion eller konsumenters välfärd, som exempelvis buller eller olika luftföroreningar. Ett exempel på en negativ extern effekt är kväveoxidutsläpp från flygplan i närheten av flygplatser. Kväveoxidutsläppen gör att det inte enbart är välfärden hos de konsumenter som köper en flygresa som påverkas av flygbolagens produktion, utan välfärden påverkas också för de individer som bor i närheten av en flygplats.

Skulle ingen hänsyn tas till att flygresorna genererar dessa utsläpp och därigenom negativt påverkar vissa boende i flygplatsområdet, kommer produktionen av flygresor att vara för hög, sett ur ett samhälleligt perspektiv. Priset på produkten skulle med andra ord vara lägre än de marginalkostnader som den ger upphov till, och marknadslösningen skulle därmed inte ge den optimala produktionsnivån. När det gäller kväveoxidutsläpp är avgifter på svenska statliga flygplatser idag differentierade avseende på storleken på utsläppen. Det gör att flygbolagen betalar en högre flygplatsavgift om man använder flygplanstyper som ger upphov till stora kväveoxidutsläpp än om man använder flygplanstyper som ger upphov till lägre kväveoxidutsläpp.

¹ Bergman, M. Lärobok för regelnissar, Ds 2002:21.

I de fall externa effekter uppstår kan det finnas anledning för samhället att på olika sätt påverka marknadslösningen. En vanlig åtgärd från samhället för att få köparna av en vara eller tjänst att ta hänsyn även till externa effekter är att ta ut en skatt som motsvarar kostnaderna för t.ex. produktens miljöpåverkan enligt principen om marginalkostnadsprissättning.

Ett exempel på en sådan skatt är den kilometerskatt för lastbilar som under 2007 utreddes av Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) och Institutet för Tillväxtpolitiska Studier (ITPS)². Kilometerskatten skulle, enligt utredningen, täcka kostnader för trafikens externa effekter, dvs. olyckor, slitage på infrastrukturen, trängsel, utsläpp av luftföroreningar och buller. Kostnaden för att utföra lastbilstransporter skulle, vid införande av en kilometerskatt, i högre utsträckning motsvara de faktiska marginalkostnaderna för samhället.

En av svårigheterna med marginalkostnadsprissättning är värderingen av effekter som inte handlas på någon marknad, som t.ex. är fallet med buller. Det finns emellertid olika tekniker för att värdera liknande effekter och bl.a. trafikmyndigheterna arbetar kontinuerligt med att harmonisera och utveckla sina värderingsmetoder.

När det gäller luftfartens avgiftssättning för utnyttjande av flygplatser och flygtrafiktjänster baseras inte de grundläggande brukaravgifterna på samhällsekonomiska marginalkostnadsprinciper. Det är därför svårt att finna metoder för att väga in de externa kostnaderna för t.ex. buller och utsläpp. En avgiftsdifferentiering som baseras på skillnader i flygplanens miljöegenskaper såsom kväveoxidavgiften kan ses som ett närmande till att ta hänsyn till flygets miljöpåverkan enligt principen om marginalkostnadsprissättning.

Informationsövertag

Asymmetrisk information uppstår t.ex. om köpare och säljare i en transaktion besitter olika information om produkten. En vanlig situation med asymmetrisk information är vid försäljning av begagnade bilar, där säljaren vanligen har betydligt mer information om bilens egenskaper än köparen. Det kan också exempelvis röra sig om att säljaren har information om att produkten inte är säker, vilket kan regleras t.ex. genom att samhället inför produktsäkerhetskrav.

Marknadsmakt

Ytterligare en orsak till marknadsmisslyckanden är att ett eller ett fåtal företag har *marknadsmakt*. Marknadsmakten medför

bl.a. att företagen kan ta ut högre priser än vad som skulle vara möjligt på en marknad där det råder god konkurrens. Den höga prisnivån gör att konsumenter måste betala mer för och troligen efterfrågar mindre av produkterna än vad de skulle ha gjort på en väl fungerande marknad, vilket medför en lägre välfärd för konsumenterna.³

Marknadsmakten kan bl.a. ha sitt ursprung i ett patent, som ger ett företag ensamrätt till en produkt, politiska beslut som kan ge ett företag ett monopol på en marknad eller att ett företag förfogar över en kostsam infrastruktur som är nödvändig för att vara verksam på marknaden, en s.k. flaskhals.

På nyligen liberaliserade marknader med flaskhalsproblem har det blivit vanligt från samhällets sida att reglera villkoren för tillträde till infrastrukturen. Genom att andra aktörer än infrastrukturhållaren släpps in i den nödvändiga infrastrukturen kan antalet aktörer på marknaden öka, och därmed ökar vanligen även konkurrensen.⁴ Flygtrafiktjänstmarknaden⁵ är ett exempel på en marknad med flaskhalsproblem där LFV förfogar över en del av den nödvändiga infrastrukturen.

Ett annat exempel på reglering som har sitt ursprung i marknadsmaktsproblematiken är regleringen av flygplatsavgifter. Flygplatsinfrastrukturen är mycket kostsam, samtidigt som konkurrensen mellan flygplatser i de flesta fall är relativt liten. Det medför att flygplatshållaren ofta har något som liknar ett monopol i sin region. För att undvika att flygplatshållarna utnyttjar sin marknadsmakt och tar ut avgifter som avviker från den nivå de skulle ha haft på en marknad där det råder konkurrens arbetar just nu EU-länderna med att se över principerna för hur flygplatsavgifternas sätts, se separat artikel.

Risker med regleringar

Ovan beskrivs hur samhället har möjlighet att öka sin välfärd t.ex. genom olika ekonomiska regleringar. Men det finns också risker med att samhället ingriper i marknader genom olika typer av ekonomiska regleringar, eftersom regleringar riskerar att skapa obalanser om de är utformade på ett felaktigt sätt. Den grundläggande målsättningen bör därför vara att i så hög utsträckning som möjligt undvika sektorspecifik reglering och, i de fall där det ändå är lämpligt ur ett samhälls-ekonomiskt perspektiv, låta regleringarna vara så generella och icke ingripande som möjligt.

² SIKA Kilometerskatt för lastbilar SIKA Rapport 2007:2.

³ Marknadsmakt kan ha ytterligare effekter på välfärden i samhället, t.ex. genom att monopolföretag ofta anses vara mindre effektiva än företag som konkurrerar med andra.

⁴ Det finns flera andra sätt att dämpa flaskhalsproblematiken, t.ex. genom vertikal separation eller infrastrukturklubbar. För en mer heltäckande genomgång av ekonomiska regleringar, se exempelvis Liberalisering, regler och marknader, SOU 2005:4.

⁵ En mer utförlig beskrivning av denna finns i Flygtendenser 02/2007.



Anders Torbrand, anders.torbrand@luftfartsstyrelsen.se

Statens ansvar för flygplatser utrett

Till flygets fördelar hör förmågan att skapa grundläggande tillgänglighet på perifert belägna orter i landet och en tillfredställande internationell tillgänglighet. I den utredning Christina Rogestam lade fram i början av oktober presenteras en indelning av landets linjeflygplatser i nationellt strategiska, regionalt strategiska och övriga – en indelning som ligger till grund för det nya driftbidragssystem som föreslås. Luftfartsstyrelsen bör, enligt utredningen, även fortsättningsvis vara ansvarig myndighet för administration och fördelning av ersättningen för drift av kommunala och privata flygplatser. Myndigheten bör regelbundet följa upp indelningen i de beslutade kategorierna samt bedöma vilken kategori tillkommande flygplatser ska tillhöra. Vidare bör löpande revision och kvalitetssäkring av fördelningsmodellens ingångsvärden för beräkning av ersättning till de berörda icke-statliga flygplatserna. I utredningen föreslås vidare att Luftfartsverket den 1 januari 2009 ombildas till två fristående aktiebolag. Utredningen lägger också fram ett förslag till bolagisering av LFV, för en ökad effektivitet och bättre utvecklingsmöjligheter av verksamheten.

Transportpolitiska utgångspunkter

Enligt utredningens uppfattning har flyget en särställning bland trafikslagen när det gäller förmågan att skapa grundläggande tillgänglighet på perifert belägna orter. Möjligheten att nå andra delar av landet över dagen med en rimlig restid är på sådana orter helt beroende av tillgången till flyg då alternativa färdmedel saknas. Flyget är dessutom det enda av trafikslagen som kan skapa en tillfredställande internationell tillgänglighet.

Flyget har även stor betydelse för att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken och för att motverka långa transportavstånd. Möjligheten att etablera och bedriva företagsamhet i perifert belägna delar av landet är beroende av att företagare och kunder kan ta sig till och från den aktuella orten över dagen. I många fall är då flyget det enda alternativet.



Behov av samverkan mellan trafikslagen och mellan statliga aktörer

I de regionala länstransportplanerna görs prioriteringar av investeringar i kollektivtrafikanläggningar, dit delar av flygplatsinfrastrukturen räknas. Även regionala utvecklingsanslag och EU-medel används i vissa fall vid flygplatsinvesteringar. Utöver det har regeringen i vissa fall beslutat om särskilda medel för investeringar i flygplatser.



Samhällets stöd till driften av flygplatserna och till själva flygtrafiken går även det via olika finansieringssystem. Dels genom att LFT internt korssubventionerar ett antal olönsamma flygplatser, dels genom det statliga driftbidraget och kommunala bidrag till icke-statliga flygplatser och slutligen via den av Rikstrafiken upphandlade flygtrafiken.

De olika investerings- och bidragssystemen måste enligt utredningens uppfattning samordnas för att effektivisera den totala resursanvändningen. Det gäller både på nationell och regional nivå.

Utredningen föreslår därför att alla investeringar som genomförs på flygplatser där Rikstrafiken upphandlar merparten av den reguljära linjetrafiken måste föregås av ett samråd med berörda myndigheter innan beslut fattas om investeringsåtgärder.

Enligt utredningens uppfattning är det önskvärt att regionerna tar ett ökat ansvar för flygplatsinfrastrukturen då det gäller planering, prioritering och fördelning av medel. Det är viktigt att samråd sker mellan den regionala och den nationella nivån när det gäller sambandet mellan drift, investeringar och trafik.

Prognoser för flygtrafikens utveckling

När det gäller utvecklingen av inrikestrafiken konstaterar utredningen att den har stagnerat och troligen följs av en årlig negativ utveckling från 2006 till 2010 med -2,2 procent, och med -1,5 procent för perioden 2006 till 2020. Bakgrunden till utredningens bedömning är följande:

- Kabinfaktorer och antal passagerare per avgång ligger på rekordhög nivåer och antalet landningar fortsätter att minska.
- Flygoperatörernas valda strategier medför att ingen eller mycket liten ny kapacitet tillförs.
- Globaliseringen har förskjutit fokus mot utrikesresor.
- Alternativa kommunikationsmedel har förbättrats (t.ex. tågförbindelser och IT-kommunikation).
- Minskad efterfrågan leder till försämrat utbud i form av färre avgångar och mindre flygplan med sämre prestanda och komfort, vilket i sin tur medför minskad efterfrågan osv.

För utrikesflygets del är den mest sannolika utvecklingen en årlig tillväxt från 2006 till 2010 på mellan 4,5 och 6,0 procent. För perioden 2006 till 2020 ligger motsvarande siffror mellan 2,6 och 3,8 procent. Bakgrunden till utredningens positiva bedömning för utvecklingen av utrikestrafiken är följande:

- Tillväxten kommer att vara särskilt stark på flygplatser som fungerar som nav för transfertrafik och på flygplatser med flygbolag som arbetar med lågprisstrategi.
- Globaliseringen har förskjutit fokus mot utrikesresor.



Kategorisering av flygplatser

I utredningen föreslås att samtliga flygplatser med linjetrafik delas in i kategorierna, se karta nedan:



Utgångspunkten för kategoriseringen har varit flygplatsens bidrag till den transportpolitiska måluppfyllelsen. Trafikvolym, nyttan av flygplatsen och närheten till Arlanda är faktorer som har vägts in i bedömningen.

Följande flygplatser föreslås ingå i kategorin nationellt strategiska flygplatser: Arlanda, Bromma, Landvetter, Sturup, Arvidsjaur, Kiruna, Luleå, Umeå, Visby och Östersund.

För de nationellt strategiska flygplatserna bör staten garantera en ersättning som motsvarar 100 procent av det aktuella underskottet för driften av flygplatsen. För de flygplatser som ligger inom LFV sker detta genom korssubventionering och för de flygplatser som inte är statligt ägda ges ersättningen via det statliga ersättningssystemet.

I kategorin *regionalt strategiska flygplatser* föreslås följande flygplatser ingå: Göteborgs city, Gällivare, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Kramfors, Kristianstad, Linköping, Lycksele, Mora, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, Skavsta, Skellefteå, Sundsvall, Sveg, Torsby, Trollhättan, Vilhelmina, Växjö, Ängelholm, Örebro och Örnsköldsvik.

För de av LFV:s flygplatser som klassificeras som regionalt strategiska kan på sikt ett alternativt huvudmannaskap övervägas. De bedöms kunna få en bättre utveckling med ett ökat regionalt engagemang.

För de regionalt strategiska flygplatserna bör ersättningen från staten vara upp till 75 procent av det aktuella underskottet för drift av flygplatsen.

Flygplatserna i Borlänge, Norrköping, Storuman och Västerås bör betraktas som *övriga flygplatser*. För dessa flygplatser bör ingen statlig driftersättning utgå.

Utredningen föreslår en total statlig ersättningsnivå på 105 miljoner kronor för drift av icke-statliga flygplatser.

Luftfartsstyrelsen bör enligt utredningen få i uppdrag att löpande följa upp och vid behov justera indelningen i de olika kategorierna.

Ersättning för drift av kommunala och privata flygplatser

Christina Rogestam har prövat det statliga driftbidragets funktionalitet och konstaterar att den nuvarande fördelningsmodellen i huvudsak har fungerat tillfredsställande. Ett nytt ersättningssystem bör även fortsättningsvis baseras på en schabloniserad fördelningsmodell som dimensioneras i förhållande till flygplatsernas kostnader och trafikintäkter.

Ett statligt ersättningssystem till kommunala och privata flygplatser bör baseras på flygplatsernas prestation att skapa förutsättningar för transportpolitisk måluppfyllelse, särskilt vad gäller delmålet om en god tillgänglighet. Prestationen kan också uttryckas i att flygplatserna ska kunna tillhandahålla en säker och fungerande infrastruktur som ger förutsättningar till god tillgänglighet för medborgare och näringsliv i landets olika regioner.

Den statliga ersättningen föreslås endast omfatta icke-statliga flygplatser som upprätthåller kollektivtrafikmässig linjetrafik hela året eller, efter särskild prövning av Luftfartsstyrelsen, flygplatser med säsongsmässig linjetrafik. Dessutom föreslås att för de flygplatser från vars flygplats man har en restid mellan 2 och 2,5 timmar med bil eller kollektivtrafik till Arlanda får en 50 procentig reduktion av i modellen beräknad ersättning. Detta till följd av att flygplatser inom det avståndet i relation till övriga har en förhållandevis god tillgänglighet. Det här påverkar i dagens system flygplatserna i Linköping och Örebro.

För de flygplatser som helt faller ur systemet – Storuman och Borlänge – bör en successiv nedtrappning av ersättningen ge-

nomföras. Under en treårsperiod bör ersättningen år 1 uppgå till 50 procent och 25 procent år 2 och 3 för att därefter upphöra. På samma sätt bör även en successiv nedtrappning göras till den nya ersättningsnivån för Hemavans flygplats. Flygplatsen får enligt utredningens förslag en väsentligt lägre ersättning till följd av att kompensationen för upphandlingskostnader tas bort.

Utredaren anser också att det är rimligt att ersättningen till de flygplatser som får en betydande ökning höjs successivt. Som en betydande höjning bedöms förändringar över 1 miljon kronor vara. Av den beräknade höjningen bör 50 procent betalas ut år 1 och 75 procent år 2 och 3. Även för flygplatser, som efter prövning av Luftfartsstyrelsen, tillkommer i systemet bör en successiv upptrappning göras.

I samband med att flygplatser övergår från LFV till regional/kommunal ägo bör det även här ske en successiv övergång från den 100-procentiga underskottstäckningen till den i ersättningssystemet aktuella nivån. I samband med att flygplatser tillkommer i systemet är det utredningens uppfattning att den totala ersättningen ska justeras med ett belopp som motsvarar behovet vid den aktuella flygplatsen.

Storleken på den totala ersättningen ska baseras på behoven vid de flygplatser som ingår i de ersättningsberättigade kategorierna. Vid förändring av kategoriseringen bör storleken på ersättningen därför justeras. Detsamma gäller om flygplatser tillkommer eller faller ur systemet. Om en flygplats faller ur systemet bör de medel som motsvarar den aktuella flygplatsens behov inte betalas ut.

Utredaren föreslår en årlig indexuppräknning av ersättningen.

Luftfartsverkets verksamhetsform

Christina Rogestam bedömer att både den inre effektiviteten och möjligheterna för LFV att utvecklas skulle förbättras vid en bolagisering. Möjligheterna att samverka med externa parter förenklas också avsevärt vid en bolagisering. LFV bör därför den 1 januari 2009 ombildas till två fristående aktiebolag. I det ena bolaget bör man lägga ägandet och driften av de flygplatser som LFV äger och driver i dag, i det andra flygtrafiktjänsten.

I flygplatsbolaget bör på sikt de flygplatser som kategoriserats som nationellt strategiska och som idag ligger i LFV ingå. Dessa flygplatser är Arlanda, Bromma, Kiruna, Luleå, Umeå, Östersund och Visby. En utförsäljning till marknadspris av Landvetter och Sturup till regionala, kommunala eller privata intressen bör övervägas. Även de flygplatser som drivs av LFV och som placerats i kategorin regionalt strategiska flygplatser bör övergångsvis ingå i det nybildade bolaget. Ambitionen bör dock vara att de flesta av de här flygplatserna på sikt lämnar bolaget och övergår i privat/regional/kommunal ägo. I denna grupp ingår följande flygplatser: Jönköping, Karlstad, Ronneby, Skellefteå, Sundsvall, Ängelholm och Örnsköldsvik.

Rogestam föreslår att det transportpolitiska uppdrag som LFV har idag ska föras över till det nya bolaget i form av ägardirektiv. Det föreslagna bolagets roll och grundläggande uppgift blir att vara en statlig aktör som tillhandahåller infrastruktur tillsammans med övriga trafikverk.





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

Miljardbehov hos flyget

Närmare 9 miljarder kronor planerar landets flygplatser att investera fram till 2019. Det visar en sammanställning av de inriktningsunderlag som Luftfartsstyrelsen presenterar i samarbete med LFV och de kommunala flygplatserna. I samband med det arbetet fick trafikverken i uppdrag att skapa en plan för behovet av infrastruktursatsningar på transportområdet för perioden 2010–2019. Luftfartsstyrelsen redovisade under våren 2007 en kartläggning och prognos för flygplatssystemet inför de kommande 10–15 åren.

I Sverige bedrevs under 2006 linje- och chartertrafik på 41 flygplatser. 23 av dem drivs och ägs av kommuner, 16 drivs av staten genom LFV och två drivs i privat regi. Flertalet av flygplatserna brottas med omfattande underskott. Av LFV:s 16 flygplatser går endast Arlanda, Bromma, Landvetter, Sturup, Umeå och Luleå med vinst. Det totala överskottet för de LFV-flygplatser som är vinstgivande uppgår till 964 miljoner, medan underskottet för de flygplatser som visar negativt resultat uppgår till 200 miljoner kronor. Underskottet för de icke-statliga flygplatserna uppgick 2005 till ca 245 miljoner.

Trafiken ökar i norr

Huvuddelen av flygtrafiken från norra Sverige har Arlanda och Bromma som slutdestinationer. Charter i större omfatt-

ning bedrivs från Luleå och Umeå. Under de senaste åren har Åre/Östersund, Kiruna och Arvidsjaur haft inkommande charter.

I norra Sverige har flygtrafiken ökat totalt sett de senaste 10 åren. Luleå och Umeå visar en ständigt stigande trafikutveckling. I båda fallen finns det mer än en operatör.

En stor del av Rikstrafikens upphandling av flygtrafik sker i Norrlands inland. Sedan starten i början av 2000-talet visar den trafiken, med undantag för Pajala-Luleå, en positiv trafikutveckling. Speciellt stor har passagerarökningen varit på flygplatserna i Arvidsjaur och Hemavan.

Under perioden fram till 2019 beräknas Botniabanan färdigställas. Vad det får för konsekvenser för flygets utveckling är svårt att uppskatta. Möjligen kommer flygtrafiken på kort sikt att beröras, då främst vid Örnsköldsviks flygplats.¹ Däremot kommer flygtrafiken på Umeå inte att påverkas nämnvärt, dels för att flygplatsen ligger centralt i Umeå, dels för att tiden med tåg till Stockholm kommer att ligga på 6–7 timmar, medan flygtiden till såväl Arlanda som Bromma ligger på 55–60 min. Trots Botniabanan bedöms ändå flygtrafiken öka i norra Sverige, eftersom alternativa kollektiva transportmedel är begränsade i inlandet och i kustområdet norr om Umeå.

Chartertrafiken har ökat den senaste tiden, och allt fler charteroperatörer har valt att flyga från mindre flygplatser längs Norrlandskusten. En växande marknad är inkommande charter. Kiruna, Arvidsjaur och Åre/Östersund har med fram-



¹ Flygplatsen ligger 3,5 mil norr om stadskärnan och det kan upplevas smidigare att ta tåget än flyget. En annan aspekt är att Umeå i dagsläget också har trafik till Bromma och inte är lika sårbar som Örnsköldsvik, som endast har en operatör på trafiken till Arlanda.

gång lyckats attrahera researrangörer att välja svenska Norrland som destination. Enligt "Visit Sweden" finns ett stort intresse i övriga Europa för att marknadsföra Norrland under 2007/08. Olika former av charter bedöms växa även på regionens övriga flygplatser.

En del av Rikstrafikens flygupphandling på Norrland kommer med hänsyn till trafikutvecklingen att av egen kraft kunna bära sig kommersiellt. Det är främst trafiken på Gällivare, Arvidsjaur och Lycksele som uppvisar en sådan utveckling att flygbolagen skulle kunna vara intresserade av att bedriva trafiken på kommersiell grund.

Norra Sverige investerar i kapacitet

Under 2000-talet har kapaciteten vid flygplatserna i norra Sverige ökat. Flera flygplatser har förlängt landningsbanorna och förnyat den tekniska utrustningen för att möjliggöra tyngre trafik, men också för att förbättra regulariteten i flygtrafiken. Den största investeringen i norra Sverige genomfördes i början av 2000-talet i Luleå, där man satsade närmare 200 miljoner kronor på att förbättra flygplatsens förutsättningar för långväga flygfrakt. Umeå, Arvidsjaur, Lycksele och Örnsköldsvik har förlängt landningsbanorna. Pajala flygplats har ansökt hos Luftfartsstyrelsen om att förlänga landningsbanan till 2 000 m från 1 600 m. Luftfartsverket (LFV) och de kommunala flygplatserna uppskattar att investeringsbehovet fram till 2020 kommer att ligga på 630,7 miljoner för flygplatserna i norr. På flygplatserna Kiruna, Skellefteå, Åre-Östersund och Örnsköldsvik bedömer LFV att det inte finns något större investeringsbehov fram till 2020. LFV har nyligen investerat i nya terminaler och bansystem som man anser uppfyller behovet fram till dess.

Trafikutvecklingen i Mellansverige

Under de senaste 10–20 åren har de regionala flygplatserna i Mellansverige uppvisat en kraftig nedgång i passagerartillströmningen. På vissa flygplatser som Karlstad, Örebro, Borlänge, Norrköping och Jönköping har verksamheten mer än halverats sedan avregleringen. På flygplatserna i Gävle, Hudiksvall och Söderhamn har trafiken upphört under 1990- och 2000-talet i takt med förbättrade vägförbindelser och tåganslutning till Arlanda.

Stockholms flygplatser visar däremot upp en stadigt positiv utveckling. Sedan Stockholm-Skavsta och Stockholm-Västerås fick STO-kod² av IATA har flera lågkostnadsbolag etablerats, och särskilt Skavsta har haft en explosionsartad utveckling. Lågkostnadsbolagen har ökat sin verksamhet även på Arlanda, där deras marknadsandel idag uppskattas till ca 20–25 procent av utrikestrafiken. Trafikutvecklingen vid Skavsta och

Bromma visar ökning som är unika för svenska flygplatser under 1990- och 2000-talet.

Flygtrafik och flygplatskapacitet i Mellansverige

Inrikesflyget fortsätter att minska, speciellt på destinationer med relativt kort avstånd från Stockholm-Arlanda. Den största passagerarminskningen sker på de flygplatser som befinner sig inom 30–40 mil från Arlanda. Tydligast är nedgången där SJ introducerat X 2000-trafik. Att tåget tagit marknadsandelar från flyget beror bl.a. på att flygpriset är relativt högt i jämförelse med andra trafikslag. Dessutom har flygets komparativa fördelar minskat i förhållande till tåget och bilen i takt med att nya säkerhetsrutiner och längre transfertider på framför allt Arlanda har ökat den totala restiden för passagerarna.

Flertalet av de regionala flygplatserna i Mellansverige har också flygförbindelser med Köpenhamn/Kastrup. Även den trafiken har minskat betydligt de senaste åren. På vissa håll har man dragit in linjer helt.³

Den kraftiga minskningen av resandet från de regionala flygplatserna har sin grund i resebeteendet. Resenärer från de regionala flygplatserna väljer snarare flygplatser som erbjuder lågprisflyg än lokala flygplatser. Speciellt har flygplatser som Norrköping, Linköping och Örebro påverkats av att Skavsta och Västerås erbjuder lågprisflyg och ligger relativt nära. Andra faktorer som påverkat flygets utveckling är satsningar i väg- och järnvägsnätet samt förändringar i flygutbudet.

Bedömningen är att de regionala flygplatsernas trafik till Stockholm kommer att fortsätta minska eller upphöra helt fram till 2019. Däremot kan trafiken mot Köpenhamn stabiliseras eller öka. Där kan också lokala lösningar i samverkan med befintliga eller nya flygbolag finna nya marknader. Även andra europeiska destinationer än Köpenhamn kan bli aktuella från medelstora städer i Mellansverige.

Luftfartsstyrelsen har fått in ansökan om två flygplatsprojekt i regionen, dels Uppsala Airs ansökan om att iordningställa militärflygplatsen i Uppsala för civiltrafik, dels Sälen Flyg AB:s ansökan om inrättandet av en trafikflygplats i Rörbäcksnäs.

De planerade investeringskostnaderna på flygplatserna i Mellansverige uppgår till ca 5 miljarder fram till 2019. Större delen av investeringsbehovet fram till dess kommer att finnas på Stockholmsflygplatserna. Arlanda har genom tredje banan skapat förutsättningar för att möta den framtida tillväxten. Större delen av investeringsbehovet på Arlanda gäller anpassning av terminaler och möjligheter att underlätta för bättre järnvägsförbindelser för att därigenom utveckla de kollektiva förbindelserna till och från flygplatsen. Stockholm-Skavstas investeringsbehov ligger i att utveckla nya terminaler och att binda samman Ostlänken med flygplatsen.

² Skavsta och Västerås har via IATA fått Stockholm som bokningsdestination.

³ Västerås-Köpenhamn, upphörde SAS med trafiken i mars 2006 och Borlänge-Köpenhamn lades ner i början av 2000-talet.



För den största planerade investeringen på de regionala flygplatserna i Mellansverige står Linköping, där man avser att investera 400 miljoner fram till 2019.

Landvetter störst på flygfrakt

Flygplatserna i södra Sverige har varierande förutsättningar. Göteborg/Landvetter är med sina 4,2 miljoner passagerare Sveriges näst största flygplats. Trafiken till Stockholm är dominerande, men antalet internationella linjer har ökat de senaste åren. Landvetter är Sveriges största flygplats för flygbefordrad frakt.

Vid Malmö-Sturup har trafiken minskat sedan år 2000, men genom etableringar av flera lågkostnadsbolag har utvecklingen stabiliserats. Under sommaren 2007 aviserade dock Ryanair att man planerar lämna Sturup under hösten. Sterling har aviserat att man från och med 1 mars 2008 avser flyga flera nya linjer från Sturup.

Göteborg-City Airport uppvisar en intressant utveckling sedan Ryanair inledde trafik till och från flygplatsen.

Flertalet av de regionala flygplatserna i södra Sverige domineras av trafik till Stockholm. Stockholmstrafiken minskade under 1990-talet, men genom bildandet av lokala flyg-reseorganisatorer har trafiken stabiliserats och även ökat på sistone. Orter som Skövde och Hultsfred har sedan början av 2000-talet avvecklat flygtrafiken till Stockholm. Vid sidan av konkurrensen med tåget råder det även konkurrens mellan flygplatserna, som ligger mer eller mindre inom varandras upptagningsområden.

Sedan tillkomsten av Öresundsbron har trafiken till Köpenhamn upphört på flygplatser som Växjö, Kalmar, Ronneby och Kristianstad. Idag är det bara Jönköping, av de mindre flygplatserna, som har kvar flygtrafiken till Köpenhamn, men med reducerat antal turer. Flygplatserna Kastrup, Sturup och Landvetter samt Göteborg-City Airport har ett sådant utbud av flygtrafik och prisalternativ att de regionala flygplatserna har svårt att attrahera såväl flygbolag som passagerare. Den goda tillgängligheten till och från Kastrup har ytterligare skapat svårigheter för verksamheten vid flygplatserna i södra Sverige.

En tänkbar utveckling under de kommande 10–20 åren är att Landvetter kopplas samman med järnvägsnätet. En sådan utveckling kommer givetvis att få konsekvenser för närliggande flygplatser, speciellt Jönköping. Landvetter har gynnsamma förutsättningar för ytterligare utrikeslinjer. Göteborg-City Airport kommer att stärka sin position som flygplats för lågkostnadsbolag.

Malmö-Sturup investerar i en utveckling av fraktverksamheten vid flygplatsen. Tidigare har LfV genomfört investeringar för att utöka terminalbyggnaden i avsikt att möta behovet av nya lågkostnadsbolag. Sturups framtid hänger i hög grad samman med hur kapacitetsbristen vid Kastrup kommer att hanteras och hur flygplatsavgifterna kommer att utvecklas de kommande åren. Redan nu har Kastrup en av Europas högsta flygplatsavgifter.

Flera flygplatser i farozonen

Av de regionala flygplatserna bedöms Jönköping ligga i farozon. Flygplatsen befinner sig ”i kläm” mellan Landvetter och SJ:s X 2000-trafik till Stockholm. Inte heller gynnas flygtrafiken av motorväg till Stockholm och förbättrad vägförbindelse med Landvetter. Redan nu har man tappat en stor del av passagerarna till Stockholm, till förmån för tåg, buss och bil. Andra flygplatser som ligger ”i kläm” är Kristianstad, Halmstad och Ängelholm som med närheten till Sturup och Kastруп har svårt att konkurrera om nya destinationer. Stockholm kommer fortsättningsvis att vara den dominerande destinationen för de regionala flygplatserna.

En faktor som i framtiden kan få betydelse är den lokala förankringen i flygbolag. Flygplatser där flygbolag med lokal anknötning inlett trafik till främst Bromma har haft en stabil volymutveckling vid sidan av SAS Arlandatrafik. Utbudet av lokala flygreseorganisatörer är störst i södra Sverige. Kalmarflyg, Blekingeflyg och Kullaflyg bedriver samtliga trafik till Stockholm-Bromma. För deras vidkommande är Bromma flygplats existens en helt avgörande förutsättning för fortsatt verksamhet. Ett avtal om fortsatt flygverksamhet på Bromma fram till 2030 har upprättats mellan Stockholm Stad och LfV. Kalmar har med sitt läge även förutsättningar för utrikestrafik, kanske i någon form av lågprisflyg.

Fraktrafiken förväntas öka, med Landvetter och Sturup som fraktnav. På de regionala flygplatserna kommer säkerligen chartertrafik att finnas som ett viktigt inslag. Detta förutsätter dock att det allmänna ekonomiska tillståndet är sådant att charterarrangörer är villiga att satsa på de mindre flygplatserna.

Investeringsbehoven fram till 2019 beräknas ligga på ca 2,4 miljarder kronor för flygplatserna i södra Sverige. På Landvetter planeras investeringar på 1,1 miljarder kronor, till största delen på terminaler för att integrera flygplatsen med en fram-

tida järnvägsanslutning. På Sturup väntas terminalområdet moderniseras till ett värde av 700 miljoner kronor fram till 2019. På övriga flygplatser kommer smärre investeringar i bansystem och omtoppning av banan att genomföras fram till 2019.

Tillväxten sker i storstadsregionerna och Norrland

Luftfartsstyrelsen uppskattar att utrikestrafiken kommer att svara för den tillväxt som beräknas fram till 2019. Inrikestrafiken på norra Sverige bedöms öka något, medan den kommer att fortsätta att minska i övriga regioner. På vissa enskilda inrikeslinjer – som Malmö, Göteborg, Visby och Ängelholm/Helsingborg – bedöms Stockholmstrafiken utvecklas positivt genom konkurrens mellan flygbolagen eftersom det resulterar i lägre priser och större konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.

Tillväxten inom flyget kommer att ske på ett fåtal flygplatser i storstadsregionerna och på vissa regionala flygplatser, där flyget utgör en nödvändighet för resandet eller där den lokala näringen aktivt medverkar för att stärka flygets roll. Större delen av de svenska flygplatserna bedöms fortsätta att visa upp finansiella underskott som en konsekvens av nedgången av inrikesflyget och ökade kostnader för security och andra säkerhetsåtgärder.

Luftfartsstyrelsen bedömer följaktligen att behovet av statligt finansiellt engagemang kommer att öka. Antalet flygplatser som ingår i driftbidragssystem kommer troligen att öka inom en snar framtid. Det finns en önskan från LfV att kommunalisera fler LfV-flygplatser. Om så sker blir fler flygplatser berättigade till driftbidraget. Huruvida LfV avsäger sig ansvaret för de statliga regionala flygplatserna är avhängigt flygplatsutredningens översyn av bl.a. LfV:s framtida verksamhetsform.

Det samlade investeringsbehovet fram till 2019 uppskattas enligt LfV och de icke-statliga flygplatserna till ca 8,7 miljarder kronor. Större delen av investeringarna kommer LfV att stå för.





Lars Ehnбом, lars.ehnbom@luftfartsstyrelsen.se

Så säkras flygplatsernas framtid



När flyget var ungt låg Bulltofta och Bromma på landet. Eftersom flygets utveckling inte kunde förutses tilläts bebyggelsen tränga på. Luftfartsstyrelsen har en roll i bebyggelseplaneringsprocessen. Det är både en möjlighet och en skyldighet för Luftfartsstyrelsen att arbeta för att Sveriges viktiga flygplatser inte äventyras av nya bostadsområden och vindkraftverk. Det arbetet måste utföras på ett konstruktivt och strukturerat sätt.

Luftfartens riksintressen pekas ut

För att förhindra att det byggs bostäder för nära våra flygplatser måste luftfartssektorn delta i de kommunala och regionala bebyggelseplaneringsprocesserna. Det mest effektiva sättet är att lämna underlag i ett tidigt skede. Det kan i praktiken vara för sent att stoppa sådan bebyggelse som kan skada en flygplats funktion efter det att kommunen har fattat beslut om utbyggnad av exempelvis vatten och avlopp till ett område kring flygplatsen.

Lagstiftningen ställer krav på Luftfartsstyrelsen att lämna underlag för planeringen av bebyggelse, eller som det står i lagen: lämna underlag för tillämpningen av 3–5 kapitlet i Miljöbalken och Plan- och bygglagen. För att kunna lämna rätt underlag måste Luftfartsstyrelsen få underlag från flygplatserna.

Flygplatsernas underlag består exempelvis av prognoser, utbyggnadsplaner och flygbullerredovisningar. Dessa ska vara presenterade på ett sådant sätt att de förstås och kan användas i kommunernas fysiska planering.

Lagstiftningen ger Luftfartsstyrelsen rätt att peka ut vilka områden som är riksintressen för luftfart. Det betyder att markområden pekas ut som den svenska staten gör anspråk på att reservera för flygplatsändamål. Det kan gälla större områden än nuvarande flygplatsområden, men också framtida flygplatser. Även radarstationer och flygfyrar kan behöva ha riksintressestatus.

Värdegrunden en viktig utgångspunkt

Flygplatsverksamheten måste skyddas mot sådana åtgärder som kan medföra påtaglig skada på flygplatsens funktion. För att avgöra detta måste Luftfartsstyrelsen redovisa inom vilka influensområden som tillkommande bebyggelse eller exempelvis vindkraftverk kan vara till men för flygplatsverksamheten. Även om kommuner har skyldighet att ta hänsyn till ett riksintresse, måste Luftfartsstyrelsen vara noga med att redovisa en värdegrund som motiverar varför flygplatsen ska skyddas.

Det måste finnas ett motiv för att samhället ska reservera mark för luftfartsändamål istället för exempelvis bostadsbe-



byggelse. Motiveringen i form av värdegrund är en beskrivning av exempelvis de positiva följdverkningar en etablering av en flygplats för med sig eller en redovisning av en befintlig flygplats värde för samhället.

Det är innehållet i värdegrunden som avgör vilken påverkan som behöver behandlas i kommunernas planering för de områden som omger en plats av riksintresse. Värdegrundsbeskrivningen är därför avgörande för den fortsatta processen. Planeringsunderlaget ska dock inte föregripa de planeringsprocesser det ska vara underlag för, utan stanna vid att göra tydligt vilka anspråk som flygplatsfunktionen ställer beträffande fritt utrymme, antal flygrörelser osv. utan att påtagligt skadas. Det är därför viktigt att i beskrivningen skilja ut de frågor som verkligen är riksintressanta. Alla flygplatsfunktioner, t.ex. områden för allmänflyget, ingår rimligen inte i riksintresset, vilket bör tydliggöras.

Det är angeläget att värdebeskrivningarna utformas så att det på ett tydligt sätt framgår vilka förutsättningar som behöver gälla för att värdet ska upprätthållas samt vad som kan hota värdet av utpekad riksintresse. Det slutliga avgörandet om vilken bebyggelse som är tillåten kring en flygplats kommer inte förrän i rättsverkande beslut om exempelvis fastställelse av en detaljplan. Därför måste motiveringen till varför flygplatsen är av riksintresse finnas med från början till slut i den kommunala planprocessen för aktuella områden. Den redovisade värdegrunden måste skrivas på ett sådant sätt att den kan förstås av alla som är berörda i planeringsprocessen.

Värdegrundens innehåll – en översiktlig beskrivning

I motiveringen – värdegrunden – behövs såväl underlag om flygtrafikens förväntade utveckling, flygplatsens funktion nu och i framtiden och dess roll i det svenska och internationella transportsystemet för person- och godstransporter. Omfatt-

ningen av värdebeskrivningen är beroende av den aktuella flygplatsens storlek. Beskrivningen bör anpassas till ”hotbilden”, dvs. det behov samhället har av att utnyttja flygplatsområdet eller flygplatsens närområde för sådan markanvändning som kan skada flygplatsens funktion.

Hur omvärlden förändras ska också redovisas i den omfattning förändringen har betydelse för flygplatsens funktion. I detta avsnitt ingår beskrivningar av den regionala utvecklingen och hur regioner och kommuner samverkar om bl.a. transportförsörjning.

Flygplatsens roll bör beskrivas med ett ”utifrån och in” perspektiv. Det innebär att regionens inställning till flygplatsen dvs. näringslivets, kommunens och medborgarnas syn på flygplatsen ska redovisas.

En marknadsbedömning av flygplatsen bör ta sin utgångspunkt i den framtida trafikbildens på 25–30 års sikt. Marknadsbedömningen bör utgå från trafikens utveckling mätt i passagerare, frakttön eller flygplansrörelser. Redovisningen ska ge svar på frågorna:

- Finns det en marknadspotential för flygtrafik även på lång sikt?
- Vilka är hoten respektive möjligheterna för flygverksamheten?

Med marknadsanalysen som grund redovisas förutsättningar för utveckling av trafiken, gällande tillstånd för flygplatsen, olika scenarier samt ban- och terminalkapacitet inför framtiden.

När frågan om *varför* flygplatsen ska skyddas är utredd, ska frågan om *hur* flygplatsen ska skyddas redovisas. Den redovisningen görs i form av anspråk på den fysiska planeringen och redovisas på kartor över flygplatsens omgivning. Det kan vara flygplatskartor, utvecklingsplaner, hinderkartor och flygbullerredovisningar. Planeringsunderlaget ska göra tydligt vilka anspråk som flygplatsfunktionen ställer beträffande fritt utrymme, antal flygrörelser osv. för att inte ”påtagligt skadas”.

Luftfartsstyrelsen tar inte fram dessa kartor, utan det gör flygplatserna. Det ligger i flygplatsernas intresse att få sin verksamhet skyddad. Luftfartsstyrelsen måste dock precisera vad som förväntas av flygplatserna, dvs. att de anger noga vad som behöver redovisas för att skyddet ska bli effektivt.

Vilka flygplatser är riksintressen?

Vilka flygplatser ska då pekats ut som riksintressanta? När Luftfartsverket på 1990-talet först pekade ut riksintressen pekades alla flygplatser med regelbunden trafik ut. När Luftfartsstyrelsen nu ska revidera listan så kommer de transportpolitiska målen och slutsatserna från den nu aktuella flygplatsutredningen att ha betydelse.

Statens ambitioner ifråga om utveckling av transportsystemet har fastställts genom det övergripande transportpolitiska



målet och de transportpolitiska delmålen. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

De av Luftfartsstyrelsen utpekade områdena för riksintressen ska bl.a. bidra till att uppnå de i det här sammanhanget aktuella transportpolitiska målen:

- Ett tillgängligt transportsystem, där ett samverkande interregionalt kollektivt persontrafiksystem utformas så att medborgarnas grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet, där ett samverkande interregionalt kollektivt persontrafiksystems utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet.

Statens ansvar för flygplatser har utretts av Christina Rogestam. Slutsatserna i hennes flygplatsutredning kommer att ha stor betydelse för vilka flygplatser som skall tillkomma och tas bort från listan med utpekade riksintressen.

Länsstyrelsens övervakande roll

När Luftfartsstyrelsen har tagit fram ett underlag som preciserar influensområden kring en flygplats ska detta underlag överlämnas till berörd länsstyrelse, som har rollen att bevaka att riksintressefunktionen inte ”påtagligt skadas”. Länsstyrelsen skickar sedan materialet vidare till berörda kommuner som på lämpligt sätt redovisar riksintresset i sina översiktsplaner. Den formella fastställelsen sker dock först i samband med att en detaljplan upprättas och prövas. Länsstyrelserna kan ”kalla in” en detaljplan för prövning om det kan befaras att ett riksintresse inte tillgodoses.

Kommuner och flygplatser är mer eller mindre aktiva i bebyggelseprocesserna. Bebyggelseutvecklingen kring Bromma flygplats är en mer engagerande fråga än bebyggelseutvecklingen kring Örnsköldsviks flygplats. Det är dock samma bullerriktvärden och normer för hinderfrihet som ska tillämpas när flygplatsernas influensområden definieras. Luftfartsstyrelsen har därför stött och blött metodfrågorna och kommer i ett särskilt dokument att fastställa hur influensområdet kring en flygplats ska redovisas. Ett utkast till dokumentet har remissbehandlats.

Länsstyrelserna har alltså en viktig roll som bevakare av att bebyggelseplaner inte skadar riksintresseområdenas funktion. Som första åtgärd i vår process för precisering av riksintressena ligger ett samråd med berörda länsstyrelser. Den slutliga åtgärden är att vi överlämnar redovisningen av influensområde till länsstyrelsen. Dess emellan har utredningen bollats fram och tillbaka med berörd flygplats.

Luftfartsstyrelsens arbetsgång

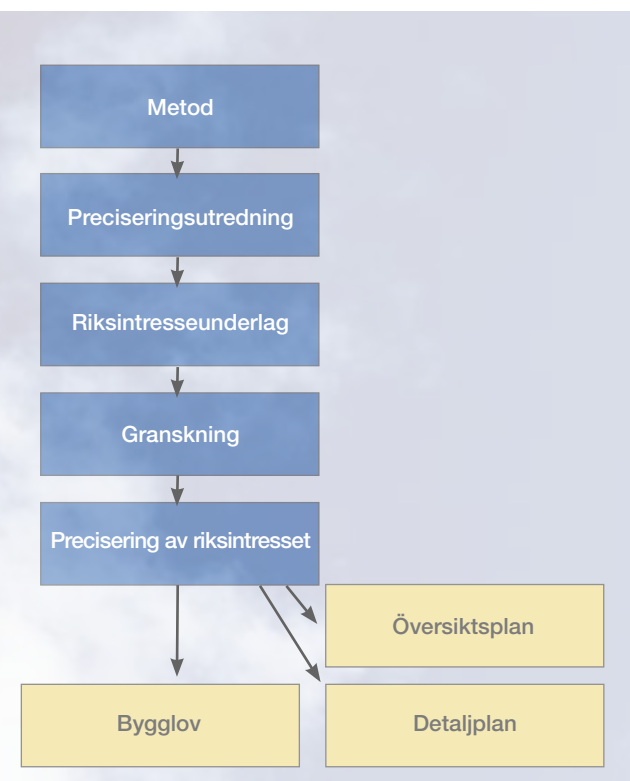
I dag har Arlanda, Sturup och Umeå tagit fram uppdaterade planunderlag och lämnat in dem till Luftfartsstyrelsen för bearbetning. Inom Luftfartsstyrelsen sker sedan en s.k. expert- och kvalitetsgranskning i en särskild granskningsgrupp.

Under arbetet med preciseringsutredningen har myndigheten insett att Luftfartsstyrelsen inte bara pekar med hela handen och kan kräva att kommunerna anpassar sin bebyggelseplanering till krav. Redovisningar måste ges bättre motiveringar.

Det är Luftfartsstyrelsens uppgift inom flygsektorn att se in i framtiden på ett initierat och nyktert sätt och att garantera substans i det material som överlämnas. Kvaliteten i materialet är avgörande för hur riksintresset kommer att beaktas. Värdebeskrivningen är därför avgörande för att skydda flygplatserna.

Vår process för precisering av riksintresse

- Diskuterar formerna för arbetet
- Krav på underlagsmaterialet redovisas
- Flygplatsen tar fram förslag till underlagsmaterialet
- Expert- och kvalitetsgranskning
- Remiss
- Remissammanställning
- Vid behov begärs komplettering
- Luftfartsstyrelsen redovisar riksintresseanspråk



Ingrid Cherfils, ingrid.cherfils@luftfartsstyrelsen.se

Ekonomisk reglering av flygplatsavgifter – en nödvändighet?



Flygplatsernas avgifter har på senare år präglat debatten mellan flygbolag och flygplatser i Europa. På det här området saknas idag gemenskapslagstiftning utöver de generella konkurrensreglerna. Därför har EG-kommissionen lagt fram ett förslag till reglering av flygplatsavgifter, i syfte att främja en mer kostnadseffektiv flygplatsdrift och konkurrens.

Viktigt med tydliga spelregler

Flygplatsernas infrastruktur finansieras till största delen genom avgifter som tas ut av flygbolagen och/eller passagerarna. Avgifterna ska bl.a. täcka kostnader för bansystem, ramper, brand och räddningstjänst samt terminaler. Flygplatsavgifter utgör idag cirka 13,2 procent av SAS operativa kostnader.

Graden av konkurrens mellan flygplatser avgörs bl.a. av kapacitetsutnyttjande av flygplatsernas tjänsteutbud och trafikstockningar/flaskhalsar, men också avgifterna för att använda anläggningarna och tjänsterna har betydelse. Avgiftsnivån kan således användas för att snedvrider konkurrensen. När en flygplats har en dominerande ställning på marknaden kan det finnas anledning att begränsa dess marknadsmakt. Problemet kan lösas på flera olika sätt. Ofta har det hanterats genom att den begränsade tillgången har förvaltats i statlig regi, vilket kan ses som en indirekt prisreglering, där staten använder sig av ägarstyrning för att reglera priset. Även prisreglering kan användas för att dämpa marknadsmakten. Exempelvis kan en kostnadsbaserad prisreglering eller en pristaksreglering införas. I avsaknad av konkurrens är det därför viktigt att tydliggöra vilka spelregler som bör gälla för tillträdet till flygplatserna.

På detta område saknas idag gemenskapslagstiftning utöver de generella konkurrensreglerna. I dagsläget regleras prissättningen för flygplatser på nationell nivå. I praktiken fastställer varje flygplattshållare, såväl statlig som kommunal och privat, sina egna avgifter. LFV publicerar luftfartstaxan för sina flygplatser i AIC (Aeronautical Information Circular). I LFV:s regleringsbrev föreskrivs en restriktion för prishöjningar som innebär att trafikavgifterna, med några undantag, i genomsnitt får öka med högst nettoprisindex, mätt från och med 2001.

Sverige är medlem i ICAO¹, FN:s organ för luftfartsfrågor, och har således undertecknat Chicagokonventionen, dvs. konventionen om internationell civil luftfart. Enligt konventionens artikel 15 ska medlemsstaterna tillämpa samma pris-

¹ International Civil Aviation Organisation



sättning för användning av flygplatser oavsett om det gäller inhemska eller utländska luftfartyg. ICAO har också antagit rekommendationer om principer för flygplatsavgifter för internationell luftfart.² Även om det idag inte finns någon lagstiftning inom EU som direkt föreskriver hur medlemsstaterna ska reglera flygplatsavgifter, så finns en generell acceptans av ICAO:s principer inom gemenskapen. Sverige är skyldigt att efterleva de övergripande principerna om icke-diskriminering på basis av nationalitet, tjänsters fria rörlighet och konkurrensregler som fastlagts i gemenskapens traktater.

”Single till” eller ”dual till”?

”Single till” innebär att hänsyn tas till överskott från kommersiell verksamhet (t.ex. bilparkeringsavgift och butikshyror) för att på så sätt täcka underskott samt reducera kostnadsbasen för trafikavgifterna. Det här har motiverats med att flygbolagens verksamhet är en förutsättning för övriga verksamheter på flygplatsen och därför är det lämpligt att även andra aktörer på flygplatsen bidrar till att hålla avgifterna nere. För närvarande tillämpas ”single till” på de svenska flygplatserna. En risk med det systemet är att den ekonomiska hanteringen och transparensen blir otydlig, särskilt i en monopolliknande verksamhet. ”Single till” har börjat ifrågasättas under senare år och ett flertal större europeiska flygplatser har sagt sig överväga att införa ”dual till”. Det gäller bl.a. Frankfurts, Amsterdams och Köpenhamns flygplatser.

”Dual till” innebär att flygplatsavgifterna sätts så att trafikverksamheternas kostnader täcks fullt ut, och subventioner från den kommersiella verksamheten tillåts inte. För svensk del skulle en övergång till ”dual till” medföra en höjning av avgifterna med i storleksordningen 15 % (cirka 300 Mkr 2006 enligt LFV).

Med ”dual till” kan de villkor till vilka konkurrensen bedrivs mellan flygplatser bli tydligare genom en ökad transparens. Konkurrens mellan olika flygplatser kan ske på mer lika villkor, samtidigt som behovet av ytterligare bidragsfinansiering av olönsamma flygplatser ökar.

Kommissionens förslag till reglering

Flygplatsernas avgifter har präglat debatten mellan flygbolag och flygplatser i Europa den senaste tiden. EG-kommissionen har lagt fram ett förslag till reglering av flygplatsavgifter³. Förslaget, som syftar till att främja en mer effektiv flygplatsdrift och konkurrens, innehåller ett antal grundläggande principer som flygplatshållaren ska tillämpa när flygplatsavgifter fastställs på nationell nivå. En viktig utgångspunkt i kommissionens förslag är att tydliggöra vilka faktiska kostnader som ska täckas av flygplatsavgiften.

Avgifterna får inte diskriminera flygbolag eller passagerare och ska vara transparenta. Konsultationer mellan flygplatsförvaltare och brukare ska äga rum på regelbunden basis. Parterna ska kunna avtala om specifika kvalitetsstandarder. Förslaget möjliggör också differentierade avgifter beroende på den tjänst som erbjuds vid terminalerna. Vilka kostnader som ska ligga till grund för avgiften för att finansiera luftfartsskyddet på flygplatserna berörs också på övergripande nivå. Flygplatserna kommer även fortsättningsvis att fastställa sina egna avgifter. Vidare föreslås att en tillsynsmyndighet inrättas i varje medlemsstat. Den ska vara oberoende och ha till uppgift att kontrollera att direktivet tillämpas på ett korrekt och effektivt sätt.

Förslaget behandlas för närvarande i rådet och Europaparlamentet.

² ICAO's policies on charges for airports and air navigation services, Doc 9082/7.

³ KOM (2006) 820 slutlig.

Ingrid Cherfils, ingrid.cherfils@luftfartsstyrelsen.se

Tydligare riktlinjer för statligt stöd

Under senare år har EG-kommissionen fått in flera klagomål angående statliga stöd till flygbolag. För att kunna vägleda medlemsstaterna och marknadens aktörer har kommissionen tagit fram riktlinjer för hur statsstödsreglerna ska tillämpas.

Statsstödsreglerna preciseras

Konkurrens mellan flygplatser kan ske på olika nivåer beroende på vilken marknad det rör sig om. Flygplatser konkurrerar också med alternativa transporter särskilt snabbtåget. Internationella storflygplatser – t.ex. i Paris, London, Frankfurt och Amsterdam – konkurrerar med varandra men även i vissa fall med stora regionala flygplatser. Stora regionala flygplatser konkurrerar med varandra men även med större flygplatser och med marktransporter. Även små flygplatser kan i vissa fall konkurrera med närliggande flygplatser om marknaderna överlappar varandra.

Statsstöd som snedvrider eller hotar att snedvrída konkurrensen inom EU är oförenliga med den gemensamma marknaden i den utsträckning de påverkar handeln mellan medlemsstaterna. På senare år har EG-kommissionen fått in en rad klagomål rörande vissa statliga subventioner till flygbolag. Kommissionen tog bland annat ett beslut angående Ryanairs etablering på Charleroi.¹ För att kunna vägleda medlemsstaterna och marknadens aktörer har kommissionen tagit fram riktlinjer² som preciserar hur statsstödsreglerna ska tillämpas på olika typer av flygplatsfinansiering och igångsättningsstöd. Riktlinjerna påverkar dock inte en framtida tolkning i EG-domstolen.



Riktlinjerna utgår från följande flygplatskategorindelning:

- Kategori A: ”stora EU-flygplatser” med mer än 10 miljoner passagerare per år.
- Kategori B: ”nationella flygplatser” med mellan 5 och 10 miljoner passagerare per år.
- Kategori C: ”stora regionala flygplatser” med mellan 1 och 5 miljoner passagerare per år.
- Kategori D: ”små regionala flygplatser” med färre än 1 miljon passagerare per år.

Begreppet stöd omfattar inte enbart konkreta förmåner som subventioner, utan även ingripanden som på olika sätt minskar de kostnader som normalt belastar ett företags budget och som därigenom, utan att vara subventioner i strikt bemärkelse, är av samma natur som finansiella stöd. Framför allt ska verkningar av stödet för de företag eller tillverkare som är mottagare av detta beaktas, inte situationen för de organ som fördelar och administrerar stödet.³

Ett stöd av ekonomisk natur till en verksamhet kan således vara oförenligt med gemenskapen om de fyra *kriterierna* i artikel 87.1 i Romfördraget uppfylls:

- stödet ges av en medlemsstat eller med hjälp av offentliga medel,
- stödet snedvrider, eller hotar att snedvrída, konkurrensen,
- stödet gynnar vissa företag eller viss produktion och
- stödet påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

Offentliga medel som förmedlas genom privata bolag skall bedömas enligt statsstödsreglerna. Likaså korssubventionering från vinstgivande till icke vinstgivande konkurrensutsatt verksamhet.

Undantag från statsstödsreglerna

Riktlinjerna undantar från statsstödsreglerna verksamheter som normalt faller under en stats ansvar i dess myndighetsutövning t.ex. flygtrafikledning, säkerhet och tullverksamhet. Stöd av ekonomisk natur som beviljas en verksamhet ska normalt förhandsanmälas och granskas av kommissionen, i synnerhet enligt principen om *den privata investeraren*. Kommissionen gör en bedömning av huruvida en privat investerare under liknande förhållanden och på grundval av en förväntad lönsamhet utan sociala eller regionalpolitiska överväganden skulle ha skjutit till samma kapital. Stöd för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som grundar sig till exempel på regional-

¹ Kommissionens beslut 2004/393/EG av den 12 februari 2004, EUT L 137, 30.4.2004 s.1

² KOM 2005/C 312/01. ³ Mål C-83/01 P, C-93/01P och C-94/01P den 3 juli 2003 punkt 65.



politiska eller näringspolitiska hänsyn kan däremot undantas från statsstödsreglerna om vissa villkor är uppfyllda.

Medlemsstaten har rätt att ålägga näringsidkare en skyldighet att tillhandahålla offentliga tjänster och medlemsstaterna har ett stort utrymme för egna bedömningar när det gäller vilken typ av tjänster som ska klassificeras som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Även driften av en flygplats i sin helhet kan i undantagsfall betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Detta får inte inbegripa kommersiell verksamhet som inte är direkt knuten till flygplatsens basverksamhet.

Igångsättningsstöd, dvs. åtgärder för att stimulera etablering av nya linjer eller ökad turtäthet på regionala flygplatser, kan leda till snedvridning av konkurrensen mellan olika bolag eftersom stödet ger mottagaren lägre driftskostnader. Stöd som en offentlig flygplats ger ett flygbolag kan, i den mån flygplatsen inte agerar enligt principen om den privata investeraren, i princip endast godkännas i gleset befolkade områden eftersom stödet är till för att gynna små flygplatser utan tillräckligt passagerarunderlag för att bli lönsamma. Kompensation får då utgå för de extra kostnader som uppstår vid lanseringen av

en linje, som exempelvis marknadsföring och reklam. Även etableringskostnader på en ny flygplats får ersättas, förutsatt att flygplatsen tillhör kategori C eller D. Däremot får normala kostnader, som exempelvis flygplatsavgifter, inte avses. En ersättning får utgå för en maximal period om tre år, med undantag av linjer från mindre gynnade områden där stödet får utgå i högst fem år. Högst 50 procent av kostnaderna får ersättas det första året och ersättningen ska därefter gradvis minska som andel av de stödberättigade kostnaderna.

Offentliga stödåtgärder i Sverige

I Sverige utgår idag offentligt stöd till flygplatser utanför det statliga flygplatssystemet i form av bl.a. driftbidrag och investeringsbidrag. Vissa kommuner ger också egna drifts-, investerings- och igångsättningsstöd på de icke statliga flygplatserna. Som exempel kan nämnas den stödåtgärd som byggts upp i Marknadsföringsbolaget Nya Norrköping AB för att utveckla utbudet av trafik till Norrköpings flygplats. Stödet har prövats av kommissionen, som i sitt beslut⁴ kom fram till att åtgärden inte kan betraktas som statligt stöd enligt artikel 87 Romfördraget.



⁴ K(2007) 3274 slutlig

Annelie Sjölund, annelie.sjolund@luffartsstyrelsen.se

Funktionshindrade passagerares rättigheter stärks

Nu har EU satt fokus på funktionshindrade passagerares rättigheter. En ny förordning som ska förhindra diskriminering och säkerställa assistansen för funktionshindrade resenärer har delvis trätt i kraft.

Ett gott rykte att försvara

Antalet äldre ökar i Europa. Stigande ålder medför ofta olika typer av funktionsnedsättningar, men önskan att resa finns oavsett ålder eller funktionshinder. Det är därför troligt att antalet funktionshindrade resenärer också kommer att öka i framtiden. Trots det känner många en osäkerhet kring allt det praktiska runt en resa. För funktionshindrade är det extra viktigt att servicen fungerar i hela resekedjan och att regler och rutiner är likvärdiga oavsett EU-land, flygbolag eller flygplats.

Flyget har genom åren fungerat relativt väl för den som har ett funktionshinder, främst tack vare den höga graden av service och att det alltid finns personal ombord, men det innebär inte att man kan ta för givet att flygets tidigare goda rykte på området kommer att bestå. Dagens utveckling inom flygindustrin, med högre grad av självbetjäning både vid bokningstillfället och på flygplatsen samt ett större antal operatörer med olika serviceupplägg, gör att flygoperatörer och flygplatser måste vara uppmärksamma så att det inte blir svårare för funktionshindrade att resa. Frågor som rör olika flöden i luftfarten, t.ex. funktionshindrades möjligheter att resa, hanteras inom ett ämnesområde som kallas *facilitation*, se faktabara.

Del i en allt starkare konsumenträtt

Konsumenternas rättigheter stärks i Europa och som en del i det arbetet har en ny EG-förordning om funktionshindrade flygpassagerares rättigheter antagits. Förordningen har som syfte att underlätta resandet för funktionshindrade och tydliggör vilket ansvar som passagerarna, flygoperatörerna, flygplatserna och de behöriga myndigheterna har i samband med flygresan. Förordningen innehåller både antidiskriminerande regler och regler för att säkerställa assistans.

Generellt sett innebär förordningen att samma kvalitetsnivå ska gälla för assistans inom hela EU, både på flygplatser och hos flygföretag. Funktionshindrade passagerare får ökat inflytande över servicen genom att de enligt förordningen ska vara delaktiga t.ex. vid utarbetandet av kvalitetsstandarder. Informationen ska bli mer tillgänglig och det ska finnas möjlighet att klaga. Den behöriga myndigheten har rätt att använda sanktioner om förordningens krav inte efterlevs.





Den första delen av förordningen förbjuder diskriminering och trädde i kraft i juli 2007. Om en funktionshindrad passagerare nekas bokning eller ombordstigning utan godtagbara grunder kan detta prövas mot diskrimineringslagen (2003:307). Den gäller för svenska bolag, andra EU-länder har sina motsvarande regelverk. Man får endast neka en bokning eller ombordstigning för att uppfylla säkerhetsrelaterade lag- eller myndighetskrav, eller om flygplanets storlek eller storleken på dörrarna gör transporten omöjlig. Några av de största förändringarna för att möta förordningens krav på den här punkten kommer antagligen att ske på vissa europeiska lågkostnadsbolag, som idag endast tar emot ett mycket begränsat antal funktionshindrade per flygning.

Flygplatserna tar över delar av ansvaret

Den 26 juli 2008 träder resterande delar av förordningen i kraft. Ansvaret för passageraren under tiden passageraren befinner sig på flygplatsen övergår då från flygföretaget till flygplatsen. Flygplatsen ansvarar för att passageraren får den assistans som behövs för att komma ombord på den bokade flygningen. Förutom att man ska kunna få assistans från incheckningen så ska speciella ankomst- och avresepunkter inrättas på flygplatserna i samråd med s.k. användarkommittéer, där bl.a. representanter för funktionshindrade passagerare ska



ingå. Dessa punkter kan t.ex. ligga i anslutning till ett parkeringshus, buss- eller tågterminal på flygplatsområdet.

På flygplatser med över 150 000 passagerare ska det finnas en lokal kvalitetsstandard för assistansservicen, som även den ska utarbetas tillsammans med en användarkommitté eller representanter för funktionshindrade. Personalen på flygplatsen ska vara utbildad för att kunna bemöta personer med olika slags funktionshinder. Råd och riktlinjer när det gäller t.ex. utbildningens innehåll och kvalitetskrav är beslutade av European Civil Aviation Conference (ECAC) och finns publicerade som bilagor till ECAC: s doc 30.

Betalas av alla resenärer

Kostnaden för servicen får inte tas ut direkt av den enskilda funktionshindrade passageraren utan ska fördelas på alla resenärer. En särskild avgift får tas ut av flygplatsanvändarna, och denna avgift ska vara rimlig, kostnadsbaserad och öppet redovisad.

Även flygbolag har krav på servicenivån. De ska bl.a. kunna transportera assistanshundar i kabinen och ta emot upp till två rörelsehjälpmedel, exempelvis rullstol, per funktionshindrad. Vidare ska de kunna förmedla väsentlig information om flygningen i tillgängliga format, ge sittplatser enligt önskemål samt assistera till och från toalett. Flygbolagen kommer också att vara skyldiga att vidarebefordra information om passagerare med assistansbehov till flygplatserna inom vissa tidsramar.

Luftfartsstyrelsen ansvarig myndighet

Luftfartsstyrelsen är av regeringen utsedd till ansvarig myndighet för förordningen. I det ansvaret ligger bl.a. att informera om förordningen och att övervaka tillämpningen av förordningens krav, t.ex. när det gäller kvalitetsstandarder och avgiftssystem. Luftfartsstyrelsen kommer också att ta emot klagomål från passagerare i fall där klagomål till flygbolag eller flygplats inte lett till rättelse.

Vad händer nu?

Nu återstår drygt ett halvår till dess att förordningen i sin helhet träder i kraft. Inom Näringsdepartementet utarbetas förslag till en ny luftfartslag. Där berörs också frågan om sanktioner som ska kunna användas då förordningens krav inte efterföljs.

Vidare pågår ett arbete med att ta fram en systemlösning för att vidarebefordra information om assistansbehov från flygbolag till flygplats. I arbetet är bl.a. IATA och branschorganisationer för flygplatser och flygoperatörer delaktiga. Luftfartsstyrelsen arbetar med att informera om förordningen, utveckla rutiner för klagomålshantering och övervakning av förordningen.

FACILITATION – VAD ÄR DET?

Frågor som rör funktionshinderade möjligheter att resa med flyg är del av ett större ämnesområde som kallas *facilitation*. Begreppet kan närmast förklaras med "lättnader i luftfarten" och syftet är att begränsa yttre påverkan på luftfartens flöden för luftfartyg, passagerare och bagage, besättningar och frakt. Området är reglerat via Chicagokonventionen, ICAO: Annex 9 – Facilitation.

Det finns många uppgifter som ska utföras i samband med flygtransporter och många aktörer är inblandade, myndigheter såväl som aktörer inom luftfarten. Att finna en balans t.ex. mellan olika typer av kontroller och nyttan med kontrollerna är viktigt, så att inte flygets snabbhet försvinner på bekostnad av övriga krav i transportkedjan. Områdena *security* och *facilitation* påverkar varandra. Även om *security*kraven av förklarliga skäl alltid prioriteras så är det också viktigt att ha *facilitation*perspektivet i åtanke, något som senast blev aktuellt när procedurerna för kontroll av vätskor togs fram. Om inte tankarna på flygplatsens flöden och på resenärerna hade funnits skulle kanske de praktiska rutinerna i samband med kontrollerna av vätskor varit ännu mer komplicerade.

Flygindustrin råder inte själv över alla krav och en viktig uppgift inom *facilitation* är att koordinera olika aktörer. Sverige deltar i internationellt arbete inom ICAO och en nationell *facilitation*skommitté (NAFAL) leds av Luftfartsstyrelsen. Deltagarna där kommer både från svenska myndigheter och från flygbranschen.

För närvarande pågår arbete både internationellt och i Sverige på många områden inom *facilitation*, nedan följer några exempel:

- Arbete med att underlätta resandet för funktionshinderade passagerare.
- Skydd mot internationella hot mot folkhälsan och i samband med detta framtagande av en plan för beredskap vid eventuella pandemier, eller t.ex. vid utbrott av fågelinfluensa.
- Införa maskinläsbara pass och resedokument samt införa biometrifunktioner i pass.
- Datorisering av tull och fraktsystem.
- Olika aktiviteter som rör gränskontroll av passagerare.





Håkan Brobeck, hakan.brobeck@luftfartsstyrelsen.se

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

Passagerarutvecklingen under tredje kvartalet

Antalet passagerare på de svenska flygplatserna uppgick till drygt 7,2 miljoner under det tredje kvartalet 2007. Jämfört med föregående års tredje kvartal är det en ökning med 5,9 procent och motsvarar drygt 400 000 fler passagerare. Utrikestrafiken ökade med 7 procent till 5,69 miljoner passagerare och inrikestrafiken med 1,8 procent till ca 1,52 miljoner passagerare.

Bland de större flygplatserna som haft den största relativa ökningen kan nämnas Göteborg-City där trafiken ökade med närmare 40 procent. Satsningen på nya destinationer börjar visa sig där. Intressant att notera är att Göteborg-Landvetter, enligt LFV, för tredje kvartalet ökat med endast 1,7 procent och för perioden januari till september minskat med 7 procent. Flygplatserna i Kiruna, Växjö, Karlstad, Kalmar, Sundsvall och Stockholm-Bromma uppvisar en god utveckling under tredje kvartalet. För Kiruna och Stockholm-Bromma är förklaringen till ökningen att resandet inrikes har tilltagit, medan de resterande flygplatserna har ökat tack vare chartertrafiken.

Bland de mindre flygplatserna var ökningen särskilt stor på Hemavan, Storuman och Kramfors. Vid samtliga flygplatser har inrikestrafiken ökat. Den största ökningen står Hemavan för med 105,9 procent för tredje kvartalet.

28 av de 41 svenska trafikflygplatserna uppvisade en ökad trafik under tredje kvartalet 2007. Av LFV:s 16 flygplatser visade samtliga, med undantag för Jönköping, en passagerarökning. Bland de 22 kommunala flygplatserna redovisade 9 negativt resultat i jämförelse med föregående kvartal 2006. Största minskningen hade Pajala och Torsby. En stor del av flygtrafiken på de kommunala flygplatserna är av sådan karaktär att den helt eller delvis upphör under juli och delar av augusti.

När det gäller inrikeslinjer till och från Stockholm så har sträckorna Hemavan-Stockholm och Arvidsjaur-Stockholm haft den största ökningen i relativa tal. På den förstnämnda femdubblades trafiken, medan Arvidsjaur-Stockholm mer än fördubblades. Den sträcka som minskat relativt mest är vid sidan av Örebro-Stockholm, där linjen har upphört, Torsby-Stockholm med minus 43 procent. Bland de större sträckorna, med fler än 100 000 årspassagerare, utmärker sig Kalmar-Stockholm (plus 18 procent) och Kiruna-Stockholm (plus 15 procent).

Av de länder som Sverige trafikerar var Tyskland störst under det tredje kvartalet 2007 med drygt 645 000 passagerare, vilket

är en ökning med 13 procent jämfört med samma kvartal 2006. Bland de som ökat snabbast kan nämnas Libanon och Kina med en tillväxt på över 156 respektive 121 procent. Irak är det land som tappat mest, minus 81 procent jämfört med 2006. Värt att notera är att trafiken till och från Storbritannien, Finland och Norge fortsatte att minska under tredje kvartalet.

Landningar, flygstolar och kabinfaktorer

Antalet landningar i passagerartrafik uppgick under tredje kvartalet till 51 900. Jämfört med 2006 är det en minskning med 1,5 procent. Antalet inrikes landningar minskade med 3,4 procent medan antalet landningar utrikes var i det närmaste oförändrat.

Antalet utbudna flygstolar uppgick till drygt 9,55 miljoner under tredje kvartalet 2007, vilket var drygt 250 000 fler än under samma period 2006. Utbudna flygstolar kan sägas vara ett mått på flygbolagens sammanlagda utbud. I utrikestrafiken ökade utbudet av stolar med 3,2 procent och i inrikestrafiken med 1,2 procent.

Kabinfaktorn, som mäter graden av beläggning på en flygning, var i genomsnitt 2,3 procentenheter högre under tredje kvartalet i år jämfört med förra året och uppgick till 75,4 procent. I utrikestrafiken låg den på 77,9 procent och inrikes på 67,3 procent.

Flygpriser

Statistiska Centralbyrån, SCB, mäter varje månad priserna på flygresor i Sverige. Priserna ingår som en komponent i det större och mer allmänt kända konsumentprisindex (KPI) och avser därför endast "privatresenärpriser". Inrikespriserna, som varit relativt stabila sedan hösten 2005 ökade under maj och juni, och har legat kvar på denna nivå under tredje kvartalet. I september i år var inrikespriserna cirka 6 procent högre än under september 2006. Även prisnivån i utrikestrafiken steg under juni, för chartertrafiken även under juli. Det här är en säsongeffekt. Priserna ökar normalt under semestermånaderna för att därefter successivt sjunka under hösten. Prisnivån var drygt 1 procent högre i september i år jämfört med september förra året. I utrikes linjefart har priserna minskat kraftigt efter höjningen i juni, men jämfört med september 2006 var de 2 procent högre i september i år.



Aktuell statistik





Håkan Brobeck, hakan.brobeck@luffartsstyrelsen.se Karin Hagman, karin.hagman@luffartsstyrelsen.se
Sissi Hamnström Cole, sissi.hamnstrom.cole@luffartsstyrelsen.se

Trafikutvecklingen tredje kvartalet 2007

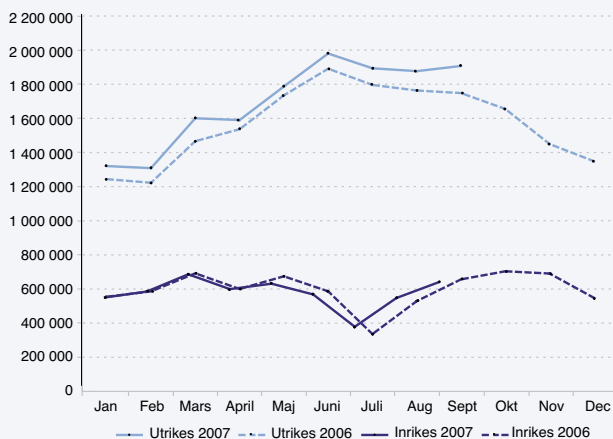
Antal ankommande och avresande passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser under tredje kvartalen respektive år.

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

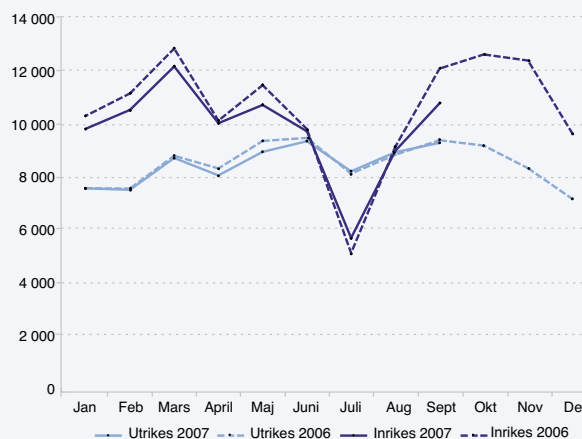
| Flygplats | 2007 | 2006 | Förändring | Förändring, % |
|------------------------|-----------|-----------|------------|---------------|
| Arvidsjaur | 5 879 | 6 700 | -821 | -12,3% |
| Borlänge | 7 474 | 7 145 | 329 | 4,6% |
| Gällivare | 11 287 | 8 848 | 2 439 | 27,6% |
| Göteborg-City | 222 074 | 158 867 | 63 207 | 39,8% |
| Göteborg-Landvetter | 1 153 766 | 1 134 923 | 18 843 | 1,7% |
| Hagfors | n.a. | 371 | - | - |
| Halmstad | 26 049 | 26 564 | -515 | -1,9% |
| Hemavan | 3 424 | 1 663 | 1 761 | 105,9% |
| Jönköping | 21 837 | 27 173 | -5 336 | -19,6% |
| Kalmar | 40 074 | 34 340 | 5 734 | 16,7% |
| Karlstad | 25 505 | 22 369 | 3 136 | 14,0% |
| Kiruna | 47 534 | 37 991 | 9 543 | 25,1% |
| Kramfors | 4 038 | 2 794 | 1 244 | 44,5% |
| Kristianstad | 13 311 | 16 833 | -3 522 | -20,9% |
| Linköping | 13 392 | 11 551 | 1 841 | 15,9% |
| Luleå | 223 196 | 215 268 | 7 928 | 3,7% |
| Lycksele | 5 671 | 5 832 | -161 | -2,8% |
| Malmö Airport | 499 693 | 474 529 | 25 164 | 5,3% |
| Mora | 651 | 651 | 0 | 0,0% |
| Norrköping | 23 980 | 25 477 | -1 497 | -5,9% |
| Oskarshamn | 1 948 | 2 234 | -286 | -12,8% |
| Pajala | 99 | 502 | -403 | -80,3% |
| Ronneby | 45 656 | 42 039 | 3 617 | 8,6% |
| Skellefteå | 55 152 | 49 182 | 5 970 | 12,1% |
| Stockholm/Skavsta | 527 635 | 504 322 | 23 313 | 4,6% |
| Stockholm/Västerås | 60 946 | 58 909 | 2 037 | 3,5% |
| Stockholm-Arlanda | 4 666 223 | 4 489 688 | 176 535 | 3,9% |
| Stockholm-Bromma | 394 086 | 357 562 | 36 524 | 10,2% |
| Storuman | 2 360 | 1 489 | 871 | 58,5% |
| Sundsvall-Härnösand | 68 458 | 60 075 | 8 383 | 14,0% |
| Sveg | 662 | 522 | 140 | 26,8% |
| Torsby | 380 | 580 | -200 | -34,5% |
| Trollhättan/Vänersborg | 12 407 | 11 437 | 970 | 8,5% |
| Umeå | 186 068 | 174 961 | 11 107 | 6,3% |
| Vilhelmina | 3 382 | 3 624 | -242 | -6,7% |
| Visby | 99 195 | 87 905 | 11 290 | 12,8% |
| Växjö/Kronoberg | 33 244 | 26 844 | 6 400 | 23,8% |
| Åre-Östersund | 72 069 | 71 112 | 957 | 1,3% |
| Ängelholm | 92 042 | 81 653 | 10 389 | 12,7% |
| Örebro | 24 164 | 24 435 | -271 | -1,1% |
| Örnköldsvik | 26 757 | 25 594 | 1 163 | 4,5% |

**Antalet passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser**

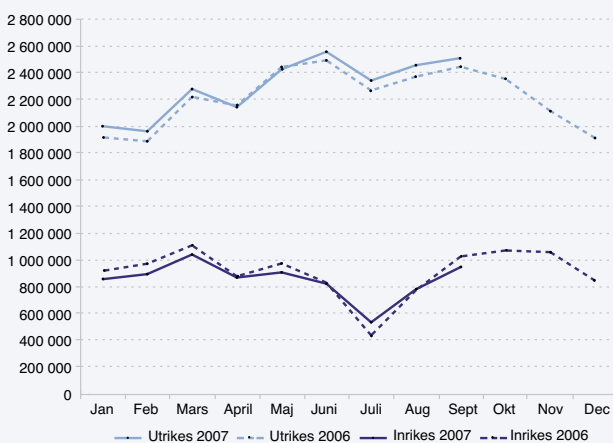
Number of scheduled and non-scheduled passengers at Swedish airports

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

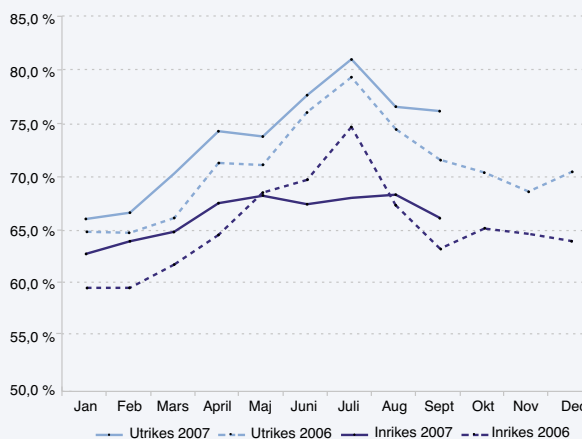
Number of scheduled and non-scheduled landings (only passenger flights) at Swedish airports

**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**

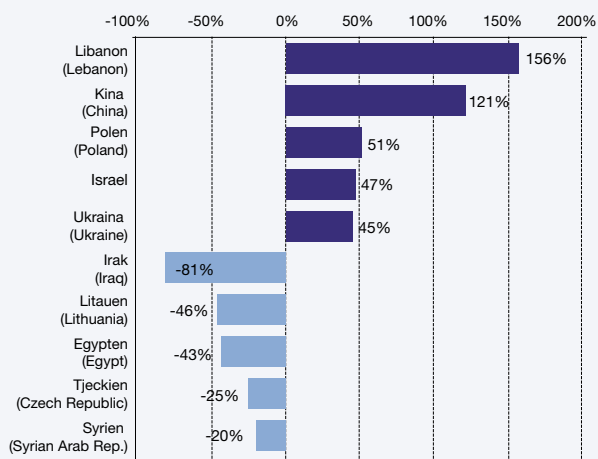
Development of passenger load factor in scheduled and non-scheduled traffic





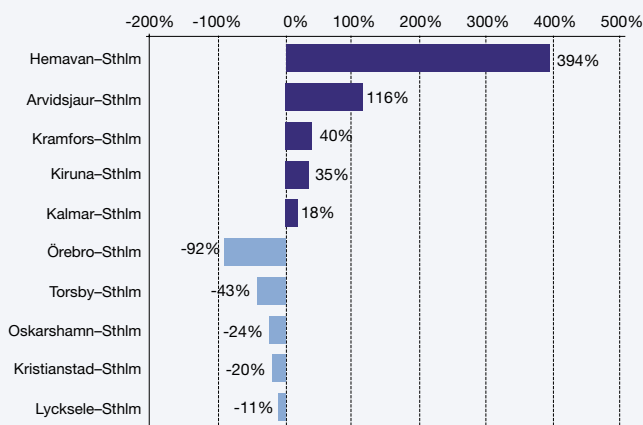
Länder dit trafiken från Sverige ökat/minskat relativt mest under tredje kvartalet 2007

Countries where traffic from Sweden has increased/decreased most during the third quarter 2007



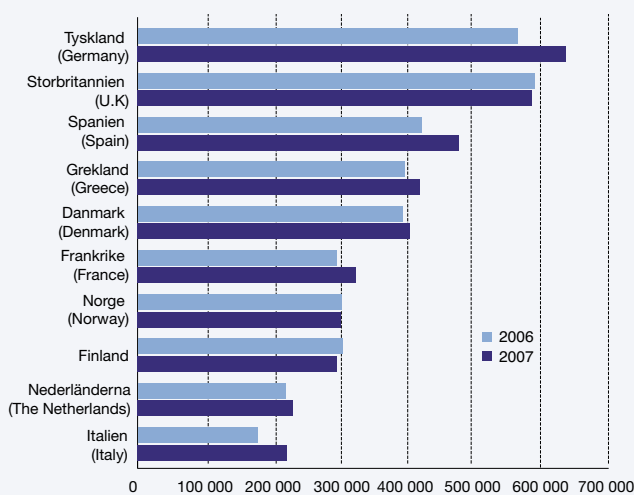
Inrikeslinjer till Stockholm som ökat/minskat relativt mest under tredje kvartalet 2007

Domestic routes to Stockholm where the passenger development has increased/decreased most during the third quarter 2007



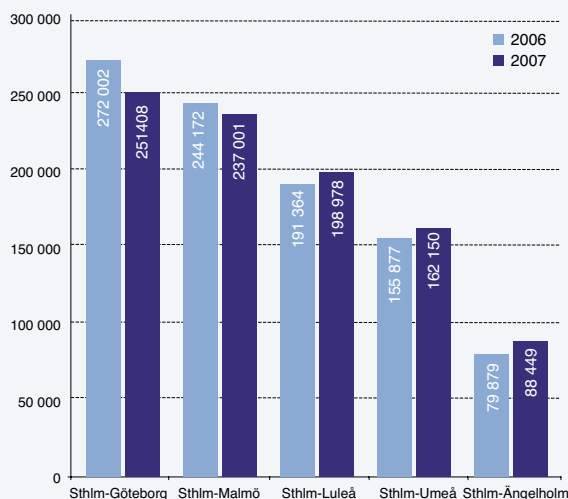
Antalet ankommande och avresande passagerare till de tio största länderna (första destination) tredje kvartalet 2006 och 2007

Number of arriving and departing passengers, top ten countries (first destination), third quarter 2006 and 2007



Antal passagerare på de fem största inrikes destinationer under tredje kvartalet 2006 och 2007

Number of passengers at the five major domestic destinations during the third quarter 2006 and 2007





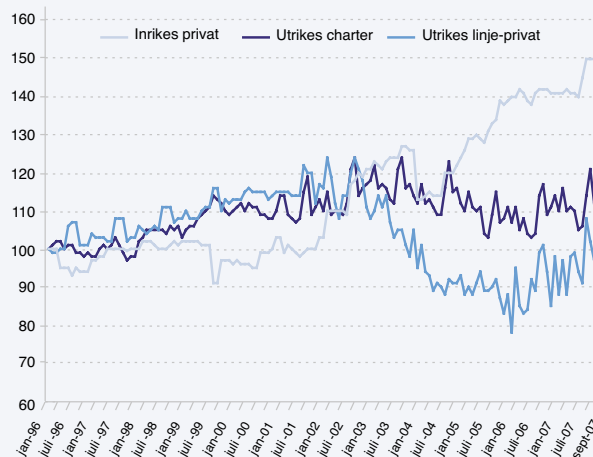
Antalet överflygningar i kontrollerat luftrummet

Number of overflights in controlled airspace



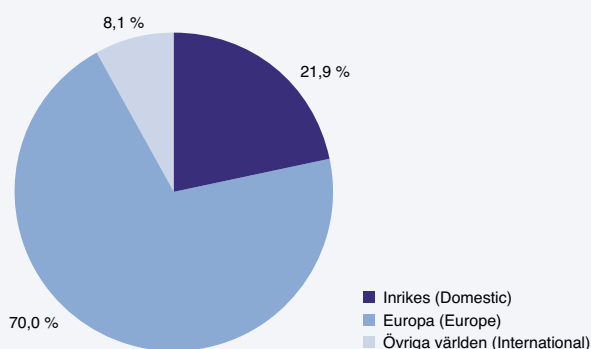
Prisutveckling enligt SCB:s flygindex, fasta priser

Passenger price index, according to Statistics Sweden, fixed price level



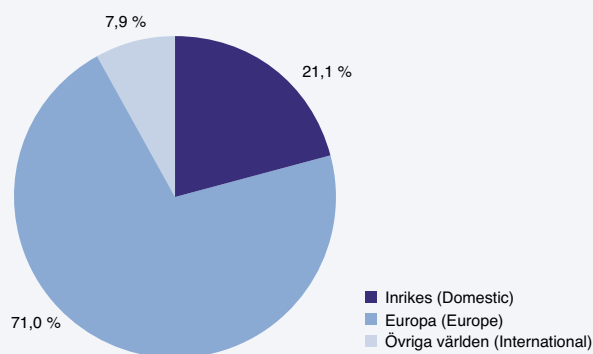
Passagerarnas fördelning efter region under tredje kvartalet 2006 (första destination)

Passengers divided by region during the third quarter 2006 (first destination)



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

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



A

PORTO
BETALT



07-0549 www.jerhammar.se Norrköpings Tryckeri 2007



LUFTFARTSSTYRELSEN

Swedish Civil Aviation Authority

Luftfartsstyrelsen. 601 73 Norrköping

www.luftfartsstyrelsen.se