

# Till Statsrådet Åsa Torstensson

Den 1 juni 2006 bemyndigade den dåvarande regeringen chefen för Näringsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över det svenska flygplatssystemet. Syftet med översynen har varit att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser. Direktivet för utredningen (dir. 2006:60) framgår av bilaga 1.

Den 9 november 2006 beslutade den nuvarande regeringen om tilläggsdirektiv till utredningen. Av tilläggsdirektiven (dir. 2006:104, bilaga 2), framgår att utredaren ytterligare ska analysera och ge förslag i de delar som rör internationell tillgänglighet, stöd-systemets utformning, flygfrakt, Luftfartsverkets organisation och finansiering. Genom ytterligare ett tilläggsdirektiv (dir 2007:1, bilaga 3), tidigarelades tidpunkten för redovisning av uppdraget från den 31 december 2007 till den 1 oktober 2007.

Med stöd av bemyndigandet den 1 juni 2006 förordnades från och med den 15 juni 2006 före detta generaldirektören Christina Rogestam som särskild utredare.

Som experter i utredningen förordnades från och med den 23 oktober 2006 utredaren Ulf Andersson, konsulten Lars Berglöf, departementssekreteraren Anders Björklund, departementssekreteraren Edda Eiriksdottir, avdelningschefen Lena Ericsson, departementssekreteraren Anna Ferlin, departementssekreteraren Marina Fransson, ämnesrådet Olof Hedberg, avdelningschefen Michael Heen, enhetschefen Jessica Henricsson, projektledaren Wilhelm Jansson, handläggaren Fredrik Jaresved, avdelningschefen Catrine Petersson, kanslirådet Göran Roos och stabschefen Helena Wiberg. Fredrik Jaresved entledigades den 15 mars 2007 och samma dag förordnades handläggaren John Bennet som expert i utredningen. Från och med den 1 maj 2007 entledigades Anders

Björklund och Marina Fransson samtidigt som ämnesrådet Helena Lefvert och kanslirådet Ingela Englund förordnades som experter.

Som sekreterare i utredningen anställdes från och med den 14 augusti 2006 Nina Andersson och från och med den 12 januari 2007 Johan Holmér. Ann-Charlotte Mc Carthy och Sabina Mittendorf har varit utredningens assistenter. Sabina Mittendorf och Anna Johansson har svarat för produktionen av heloriginal.

Utredningen har antagit namnet Flygplatsutredningen och jag överlämnar härmed mitt betänkande *Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet* (SOU 2007:70).

Stockholm den 3 oktober 2007

Christina Rogestam

/Nina Andersson  
Johan Holmér

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>11</b>
<b>1 Uppdraget</b> .....	<b>17</b>
1.1 Direktiven.....	17
1.2 Mitt arbetssätt .....	18
1.2.1 Expertgrupp .....	18
1.2.2 Besök i länen .....	18
1.2.3 Genomförda kartläggningar och utredningar .....	19
1.2.4 Samråd .....	20
1.2.5 Genomförda seminarier .....	21
1.3 Betänkandets disposition.....	21
<b>2 Flygtrafikens utveckling</b> .....	<b>23</b>
2.1 Trafik- och marknadsutveckling .....	23
2.1.1 Luftfartens globala utveckling .....	23
2.1.2 In- och utrikes passagerartrafik .....	23
2.1.3 Frakt- och postflyg.....	25
2.1.4 Beredskapsflyg .....	26
2.1.5 Liberalisering och marknadsutveckling.....	27
2.2 Tillgänglighetens definition och utveckling .....	30
2.3 Prognoser över framtida utveckling .....	33
2.3.1 Internationella prognoser.....	33
2.3.2 Nationella prognoser.....	34
<b>3 Det svenska flygplatssystemet</b> .....	<b>37</b>
3.1 Systemets omfattning .....	37

3.2	Genomförda och planerade investeringar.....	40
3.2.1	De statliga flygplatserna .....	40
3.2.2	Kommunala och privata flygplatser .....	40
3.3	Utvecklingen vid de olika flygplatserna.....	40
<b>4</b>	<b>Regelverk och myndighetsstruktur inom luftfartssektorn .....</b>	<b>45</b>
4.1	Det internationella regelverket och regelverket inom EU .....	45
4.1.1	En internationellt reglerad sektor .....	45
4.1.2	Regelverk och organisationer inom Europa.....	45
4.1.3	Pågående europeiskt lagstiftningsarbete.....	47
4.2	Myndighetsstruktur och finansieringsformer inom den svenska luftfartssektorn .....	49
4.2.1	Luftfartsstyrelsen .....	50
4.2.2	Luftfartsverket .....	50
4.2.3	Försvarsmakten.....	51
4.2.4	Rikstrafiken .....	52
4.3	Avgifter .....	52
4.3.1	Avgifter vid Luftfartsverkets flygplatser .....	52
4.3.2	Luftfartsstyrelsens avgifter för säkerhetskontroll och myndighetsavgiften.....	53
4.3.3	Avgifter vid icke-statliga flygplatser .....	54
4.4	Statligt stöd till luftfartssektorn .....	54
4.4.1	Korssubventionering inom Luftfartsverket .....	56
4.4.2	Driftbidrag till icke-statliga flygplatser .....	57
4.4.3	Statsbidrag till vissa kollektivtrafikanläggningar.....	58
4.4.4	Upphandling av trafik.....	59
<b>5</b>	<b>Beskrivning av luftfartssektorn i några europeiska länder.....</b>	<b>61</b>
5.1	Europeiska trender .....	61
5.2	Norge .....	61
5.3	Finland .....	63
5.4	Danmark .....	63

5.5	Storbritannien .....	64
5.6	Spanien.....	65
5.7	Frankrike .....	66
5.8	Tyskland .....	68
<b>6</b>	<b>Statens ansvar för den svenska flygplatsinfrastrukturen .....</b>	<b>71</b>
6.1	Statens övergripande ansvar .....	71
6.2	Teoretiskt möjliga modeller för statens ansvar .....	72
6.3	En vidareutveckling av den svenska modellen .....	72
6.3.1	Sammanhållet statligt system.....	72
6.3.2	Utförsäljning av någon storflygplats till regioner/kommuner/privata intressenter.....	76
6.3.3	Utförsäljning av regionalt strategiska flygplatser .....	77
6.3.4	Uppdelning av infrastruktur och drift på flygplatserna.....	78
<b>7</b>	<b>Utgångspunkter för mina förslag .....</b>	<b>79</b>
7.1	De transportpolitiska målen.....	79
7.2	Behov av samverkan mellan trafikslagen och mellan statliga aktörer.....	81
7.2.1	Behov av samverkan utifrån ett miljöperspektiv .....	81
7.2.2	Samverkan kring investeringsplaneringen – förändringar i det totala transportsystemet .....	83
7.2.3	Samverkan mellan statliga aktörer och mellan investeringar och övriga bidragssystem.....	86
7.3	Faktisk utveckling och prognoser över flygtrafikens utveckling .....	87
7.4	Ekonomiska förutsättningar för drift av flygplatser.....	88
7.5	Begreppet tillgänglighet.....	90

<b>8</b>	<b>Mina förslag avseende den samlade flygplatsinfrastrukturen .....</b>	<b>93</b>
8.1	Kategorisering av flygplatser .....	94
8.1.1	Utgångspunkter för kategorisering .....	94
8.1.2	Kategoriseringens effekt på ersättningssystemet.....	96
8.1.3	Flygplatstäta regioner .....	96
8.1.4	Kategoriseringens effekter för de statliga flygplatserna .....	97
8.1.5	Förändringar och administration av kategoriseringen.....	97
8.1.6	Kriterier för kategorisering .....	98
8.1.7	Tillämpning av kriterierna .....	100
8.2	Ersättning för drift av kommunala och privata flygplatser .....	109
8.2.1	Ersättningssystemets värderingsfaktorer .....	111
8.2.2	Omkalibrering.....	113
8.2.3	Effekter av mina förslag.....	113
8.2.4	Administration och utveckling .....	115
8.2.5	Finansiering av ersättningssystemet .....	116
8.3	Samordning av investerings- och bidragssystem.....	116
8.4	Beredskapsfrågor .....	117
<b>9</b>	<b>Luffartsverkets verksamhetsform .....</b>	<b>119</b>
9.1	Tidigare genomförda analyser .....	120
9.2	Kort beskrivning av den nuvarande verksamheten .....	121
9.2.1	Flygplatsverksamheten .....	122
9.2.2	Flygtrafiktjänsten.....	123
9.3	Analys av förutsättningarna för en bolagisering .....	124
9.3.1	Genomförande av och förutsättningar för analysen.....	124
9.3.2	Finansiella förutsättningar för en bolagisering .....	126
9.3.3	Pensionsskuld.....	129
9.4	Analys av övriga frågor kopplat till verksamhetsformen.....	130
9.4.1	Luffartsverket och de transportpolitiska målen .....	130
9.4.2	EG bestämmelser om statsstöd.....	131

9.4.3	Avtal med Försvarsmakten .....	132
9.4.4	Kvarvarande myndighetsuppgifter inom Luftfartsverket .....	133
9.5	Förslag om bolagisering av Luftfartsverket.....	133
9.5.1	Bolagisering och bolagets omfattning .....	133
9.5.2	Styrning av bolagen .....	135
9.5.3	Ägande.....	136
9.5.4	Bolagsstruktur.....	136
9.6	Motiven för mina förslag.....	137
9.6.1	Bolagisering och bolagets omfattning .....	137
9.6.2	Transportpolitik.....	139
9.6.3	Ägande och bolagsstruktur .....	140
9.7	Vikten av att dra nytta av erfarenheter från tidigare genomförda bolagiseringar .....	141
9.7.1	Bolagiseringen av Statens järnvägar .....	141
9.7.2	Överväganden kring hur tidigare gjorda erfarenheter kan tillämpas vid bolagiseringen av Luftfartsverket .....	142
9.8	Återstående arbete kring bolagiseringen .....	144
<b>10</b>	<b>Förslagets konsekvenser .....</b>	<b>145</b>
10.1	Effekter av kategoriseringen av flygplatser ur ett transportpolitiskt perspektiv.....	145
10.2	Ersättningsystemet och förslagets ekonomiska effekter ..	146
10.3	Luftfartsverkets verksamhetsform.....	147
<b>Bilagor</b>		
<i>Bilaga 1</i>	<i>Kommittédirektiv (2006:60) .....</i>	<i>149</i>
<i>Bilaga 2</i>	<i>Tilläggsdirektiv (2006:104) .....</i>	<i>157</i>
<i>Bilaga 3</i>	<i>Tilläggsdirektiv (2007:1) .....</i>	<i>159</i>
<i>Bilaga 4</i>	<i>Statistik – statliga flygplatser .....</i>	<i>161</i>
<i>Bilaga 5</i>	<i>Statistik – kommunala och privata flygplatser .....</i>	<i>181</i>

# Sammanfattning

## Uppdraget

Mitt huvuduppdrag har varit att genomföra en översyn av det samlade svenska flygplatssystemet med syfte att lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser i Sverige.

Uppdraget har omfattat samtliga flygplatser, det vill säga både statliga, kommunala och privata, som i dag har linjetrafik. I uppdraget har ingått att analysera förutsättningar för och effekterna av en omfördelning av ansvaret för statliga och kommunala flygplatser samt att lämna förslag till en robust och långsiktig finansieringsmodell för det samlade flygplatssystemet.

Vidare har det ingått i mitt uppdrag att belysa Luftfartsverkets roll som statlig infrastrukturhållare för flygplatser samt att redovisa förutsättningarna för och konsekvenserna av alternativa verksamhetsformer – både i förhållande till de transportpolitiska målen och till de företagsekonomiska krav som i dag finns på verket.

## Utgångspunkter

Den grundläggande utgångspunkten för mitt utredningsarbete har varit att statens engagemang kring flygplatserna ska utformas så att det bidrar till transportpolitisk måluppfyllelse. Begreppet *tillgänglighet* och dess definition är viktigt för att bedöma flygets bidrag till måluppfyllelsen.

För att uppnå de transportpolitiska målen krävs en samordning mellan trafikslagen och en annan viktig utgångspunkt för mitt arbete och mina förslag har därför varit behovet av *samverkan* mellan trafikslagen och mellan de statliga aktörerna.

Den statliga investeringsplaneringen och infrastrukturens utbyggnad inom väg- och järnvägssektorn kommer enligt min upp-



fattning att i hög grad påverka utvecklingen av det totala transportsystemet och jag har därför kartlagt hur nuvarande investeringsplaner kan tänkas påverka framtida restider och resmöjligheter inom de olika trafikslagen och den inbördes relationen mellan dessa. Den *faktiska och prognostiserade utvecklingen* av flygtrafiken har också varit betydelsefulla utgångspunkter för mina förslag.

### Kategorisering av flygplatser

Jag föreslår att samtliga flygplatser med linjetrafik delas in i följande tre kategorier:

- nationellt strategiska flygplatser
- regionalt strategiska flygplatser
- övriga flygplatser.

Utgångspunkten för kategoriseringen har varit respektive flygplats bidrag till den transportpolitiska måluppfyllelsen. För att kunna genomföra kategoriseringen har jag utgått från ett antal kriterier där trafikvolym, nyttan av flygplatsen och närheten till Arlanda har bedömts. För vissa flygplatser har jag därutöver baserat kategoriseringen på särskilda överväganden.

Följande flygplatser bör enligt min uppfattning ingå i kategorin *nationellt strategiska* flygplatser: Arlanda, Arvidsjaur, Bromma, Kiruna, Landvetter, Luleå, Malmö, 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 det bolagiserade luftfartsverket sker detta genom korssubventionering och för de flygplatser som inte är statligt ägda ges ersättningen via det statliga ersättningsystemet.

I kategorin *regionalt strategiska* flygplatser bör följande flygplatser ingå: Göteborg 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 Luftfartsverkets flygplatser som klassificeras som regionalt strategiska kan man på sikt tänka sig ett alternativt huvudmannaskap. Genom ett regionalt/kommunalt/privat ägande

kan arbetet med att utveckla flygplatsen ingå som en naturlig del i övrigt regionalt utvecklingsarbete. Den positiva trafikutvecklingen vid de flygplatser som under senare år övergått från Luftfartsverket till kommunal ägo talar för att ett ökat regionalt engagemang kan gynna både utvecklingen i regionen och vid själva flygplatsen.

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.

Jag föreslår en inledande nivå på den totala statliga ersättningen på 105 miljoner kronor.

Luftfartsstyrelsen bör få i uppdrag att regelbundet, till exempel vart tredje år, följa upp och vid behov justera indelningen i de olika kategorierna.

### Beredskapsfrågor

Jag föreslår att Luftfartsstyrelsens flygräddningscentral vid Käringberget i Göteborg får ansvaret för att på nationell nivå säkerställa att flygplatser öppnas för akuta ambulanstransporter på tider när den aktuella flygplatsen normalt är stängd.

### Luftfartsverkets verksamhetsform

Aktiebolagsformen omgärdas av ett enkelt, etablerat och allmänt känt regelverk. Min bedömning är att både den inre effektiviteten och möjligheterna för Luftfartsverket att utvecklas skulle förbättras vid en bolagisering. Möjligheterna att samverka med externa parter förenklas också avsevärt vid en bolagisering.

Luftfartsverket bör därför den 1 januari 2009 ombildas till två fristående aktiebolag. I det ena bolaget bör förvaltningen och driften av de flygplatser som Luftfartsverket i dag driver ligga. I det andra bolaget bör flygtrafiktjänsten ligga.

I flygplatsbolaget bör långsiktigt de flygplatser som kategoriserats som nationellt strategiska och som i dag ligger i Luftfartsverket ingå. Dessa flygplatser är Arlanda, Bromma, Kiruna, Landvetter, Luleå, Malmö, Umeå, Östersund och Visby.

Vad gäller flygplatsen i Luleå bör endast driften ingå eftersom flygplatsen förvaltas av Fortifikationsverket.

Möjligheten att till marknadspris sälja ut någon av Luftfartsverkets större flygplatser till regionala/kommunala/privata intressenter bör övervägas. Landvetter och Malmö skulle kunna vara sådana flygplatser. Om en utförsäljning inte genomförs bör flygplatserna långsiktigt ingå i bolaget.

De flygplatser som i dag drivs av Luftfartsverket och som vid kategoriseringen hamnat i kategorin regionalt strategiska flygplatser bör på kort sikt ingå i det nybildade bolaget. Ambitionen bör dock vara att de flesta av dessa flygplatser på sikt lämnar bolaget och övergår i regional/kommunal/privat ägo. I vilken takt och under vilka former detta bör genomföras anser jag bör vara en fråga för bolaget och de regionala intressenterna. De flygplatser som i dag ligger inom Luftfartsverket och som kategoriserats som regionalt strategiska är Jönköping, Karlstad, Ronneby, Skellefteå, Sundsvall, Ängelholm och Örnsköldsvik.

Jag anser att det transportpolitiska uppdrag som Luftfartsverket har i dag i sin helhet bör föras över till det nya bolagen. Min bedömning är att detta enklast görs i form av ägardirektiv.

I och med att verkets nuvarande uppgifter och transportpolitiska ansvar kommer att ligga fast innebär bolagiseringen inte någon förändring i denna del. Bolagets roll och grundläggande uppgift att vara en av de statliga aktörerna som tillhandahåller infrastruktur kommer att vara densamma.

### Nedan följer mina förslag i punktform:

#### *Utgångspunkter för kategorisering*

- Samtliga flygplatser, med linjetrafik, bör delas in i de tre kategorierna nationellt strategiska, regionalt strategiska och övriga flygplatser.
- Flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda på två timmar eller mindre bör kategoriseras som övriga flygplatser. Vissa flygplatser bör ingå i kategorin övriga flygplatser till följd av särskilda överväganden.
- Om en flygplats uppfyller de kriterier som fastställts för passagerarvolym och nytta, och inte kategoriserats som övrig flygplats, bör den betraktas som nationellt strategisk.

- Samtliga flygplatser som inte faller inom någon av kategorierna nationellt strategisk eller övrig bör betraktas som regionalt strategiska.

### *Kategorisering*

- Nationellt strategiska flygplatser: Arlanda, Arvidsjaur, Bromma, Kiruna, Landvetter, Luleå, Malmö, Umeå, Visby och Östersund.
- Regionalt strategiska flygplatser: Göteborg 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.
- Övriga flygplatser: Borlänge, Norrköping, Storuman och Västerås.
- De flygplatser som drivs av Luftfartsverket och som klassificeras som regionalt strategiska bör på sikt övergå till regionalt/kommunalt/privat huvudmannaskap. I vilken takt och under vilka former detta ska ske bör vara en fråga för det bolagiserade verket och de regionala intressenterna.

### *Ersättningsystemet*

- För nationellt strategiska flygplatser bör staten garantera en ersättning som motsvarar 100 procent av det redovisade underskottet för drift av flygplatsen.
- För regionalt strategiska flygplatser bör ersättningen från staten vara upp till 75 procent av det aktuella underskottet för drift av flygplatsen.
- För flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda på mellan 2 och 2,5 timmar bör den ersättning som beräknats i fördelningsmodellen minska med 50 procent.
- För de flygplatser som kategoriserats som övriga flygplatser bör ingen ersättning utgå.
- Den totala ersättningen till icke-statliga flygplatser bör inledningsvis uppgå till 105 miljoner kronor.

*Samordning och beredskapsfrågor*

- Investeringar på flygplatser där Rikstrafiken upphandlar merparten av den reguljära linjetrafiken bör föregås av ett samråd med myndigheten.
- Regionerna bör ta ett ökat ansvar för flygplatsinfrastrukturen vid planering, prioritering och fördelning av medel.
- Luftfartsstyrelsens flygräddningscentral bör få ansvaret för att säkerställa att flygplatser öppnas för akuta ambulanstransporter på tider när den aktuella flygplatsen normalt är stängd.

*Luftfartsverkets verksamhetsform*

- Luftfartsverket bör den 1 januari 2009 ombildas till två fristående aktiebolag – ett bolag för flygplatsdrift och ett bolag för flygtrafiktjänst.
- Staten bör överväga att ta in privata minoritetsägare i flygplatsbolaget för att ytterligare främja effektivitet och utveckling.
- Inledningsvis bör förvaltning och drift av samtliga flygplatser som i dag ligger inom Luftfartsverket ingå i flygplatsbolaget.
- Långsiktigt bör förvaltning och drift av följande nationellt strategiska flygplatser ingå i bolaget: Arlanda, Bromma, Kiruna, Umeå, Visby och Östersund. Även driften vid flygplatsen i Luleå, som förvaltats av Fortifikationsverket, bör ingå i bolaget.
- En utförsäljning, till marknadspris, av Landvetter eller Malmö till regionala/kommunala/privata intressenter bör övervägas. Om en utförsäljning inte genomförs bör även dessa flygplatser långsiktigt ingå i bolaget.
- De flygplatser som kategoriserats som regionalt strategiska och som i dag ingår i Luftfartsverket bör vid lämplig tidpunkt övergå till regionalt/kommunalt/privat ägande. De aktuella flygplatserna är Jönköping, Karlstad, Skellefteå, Sundsvall, Ängelholm och Örnsköldsvik. Även driften vid Ronneby, som förvaltats av Fortifikationsverket, bör övergå till regionalt/kommunalt/privat ägande.
- Det transportpolitiska uppdrag som Luftfartsverket har i dag bör föras över till bolagen.
- Styrelserna i de nya bolagen bör tillsättas i god tid så att de kan agera som en tydlig part i ett tidigt skede av bolagiseringsprocessen.

# 1 Uppdraget

## 1.1 Direktiven

Mitt huvuduppdrag är enligt direktivet 2006:60 (bilaga 1) att se över det samlade svenska flygplatssystemet med syfte att lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser i Sverige.

Uppdraget omfattar samtliga flygplatser som i dag har linjetrafik – oavsett om de ägs av staten eller av kommunala eller privat ägare. I uppdraget ingår även att analysera förutsättningar för och effekter av en omfördelning av ansvaret för statliga och kommunala flygplatser samt att lämna förslag till en robust och långsiktig finansieringsmodell för det samlade flygplatssystemet.

Jag ska också, enligt direktivet, analysera och ge förslag till vilka alternativa möjligheter som finns för att säkerställa goda långväga resmöjligheter med hänsyn till både de transportpolitiska målen och kravet på kostnadseffektivitet. Även potentialen till samverkan med andra trafikslag, vilket kan utgöra kombinationer med flyg och markbunden kollektivtrafik i anslutning till regionala flygplatser, ska belysas och flygplatsernas roll och betydelse för den internationella tillgängligheten ska värderas, särskilt i fråga om direktlinjer till större europeiska nav. Även utländska flygplatsers roll för den svenska transportförsörjningen ingår i denna uppgift.

Vidare ingår i mitt uppdrag att belysa Luftfartsverkets roll som statlig infrastrukturhållare för flygplatser, både i förhållande till de transportpolitiska målen och till de företagsekonomiska krav som finns på verket.

Genom tilläggsdirektivet 2006:104 (bilaga 2) lyftes följande fem frågeställningar fram ytterligare:

- den internationella tillgängligheten
- ett prestationsanpassat driftbidragssystem
- alternativa verksamhetsformer för Luftfartsverket

- på vilket sätt flygfrakten bör beaktas
- frågan om ansvarsfördelning mellan stat, regioner, kommuner och näringslivet vid överväganden kring en långsiktig finansieringsmodell för flygplatssystemet.

Genom ytterligare ett tilläggsdirektiv 2007:1 (bilaga 3) flyttades tidpunkten för slutrapportering av uppdraget från den 31 december 2007 till den 1 oktober 2007.

## **1.2 Mitt arbetssätt**

### **1.2.1 Expertgrupp**

Jag har vid åtta tillfällen sammanträtt med utredningens expertgrupp. I expertgruppen har ingått representanter för Banverket, Försvarsdepartementet, Luftfartsstyrelsen, Luftfartsverket, Näringsdepartementet, Rikstrafiken, Statens institut för kommunikationsanalys, Svenskt flyg, Svenskt Näringsliv, Sveriges kommuner och landsting samt Vägverket.

### **1.2.2 Besök i länen**

Jag har som en del i utredningsarbetet besökt samtliga län som har en eller flera flygplatser som omfattas av uppdraget. Syftet med rundresan har varit att inhämta synpunkter och samla in det utredningsmaterial som tidigare producerats kring flygplatsfrågan. Vid dessa länsvisa möten, som i de flesta fall arrangerats av respektive länsstyrelse, har representanter för de aktuella flygplatserna, kommunerna, regionala organ, turismnäring och övrigt näringsliv deltagit.

Vid samtliga besök har flygets roll som en förutsättning för nyetablering och möjligheten att bibehålla redan etablerad näringsverksamhet betonats mycket kraftig. Vad gäller tillgängligheten har den dominerande synpunkten varit att tillgängligheten till Stockholm i och för sig är betydelsefull men att möjligheten att resa vidare ut i Europa är ännu viktigare. En ytterligare iakttagelse är den mycket breda kommunala politiska enighet kring transportfrågorna och om flygets betydelse för den regionala utvecklingen som jag mött vid samtliga besök.

### 1.2.3 Genomförda kartläggningar och utredningar

#### Internationell kartläggning

Luftfartsstyrelsen har på mitt uppdrag kartlagt de samlade flygplatssystemen och flygtrafiken i Norge, Finland, Danmark, Storbritannien, Spanien, Frankrike och Tyskland.

I kartläggningen beskrivs flygplatssystemet i respektive land. Beskrivningen innehåller bland annat uppgifter om antal flygplatser, uppbyggnad utifrån eventuella nav, driftsformer för flygplatserna och eventuella stöd från det allmänna till drift, investeringar och trafik. En sammanfattning av studien görs i avsnitt 5.

#### Prognoser

Inom ramen för utredningen har en utvärdering och bedömning av olika prognoser över den framtida utvecklingen av flygmarknaden gjorts. Arbetet har letts av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), och representanter för Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen och Svenskt Näringsliv har deltagit.

#### Investeringsplanering

För att belysa hur framtida investeringar inom väg- och järnvägssystemen påverkar flygtrafiksystemet har jag initierat en studie. Luftfartsstyrelsen, Banverket, Vägverket och SIKA har genom att studera utvecklingen av möjlig restid och restidsvinster för resor med bil och järnväg i ett antal relevanta relationer gjort en bedömning av framtida effekterna för flygplatssystemet och för relationerna mellan de olika trafikslagen.

#### Utredning om driftbidragssystemet

Frågan om en robust och långsiktig finansieringsmodell för kommunala och privata flygplatser har utretts och behandlats i en referensgrupp som knutits till utredningen. Gruppen har bestått av representanter från två kommunala flygplatser, Svenska Regionala Flygplatsförbundet (SRFF), Svenskt Flyg och Luftfartsstyrelsen.



## Utredning angående bolagisering av Luftfartsverket

Öhrlings Pricewaterhouse Coopers har på mitt uppdrag analyserat förutsättningar för en bolagisering av Luftfartsverket. Analysen har gjorts både för helheten och för flygtrafiktjänsten och flygplatsdelen var för sig. Analysen och de känslighetsanalyser som gjorts i samband med denna har haft som mål att belysa den ekonomiska bärkraften hos de olika verksamheterna. Känslighetsanalyserna har gjorts med utgångspunkt från förändringar i trafikutvecklingen och förändringar i investeringsbehovet.

### Statistikinsamling

Jag har med hjälp av Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen och Sveriges Kommuner och Landsting sammanställt statistik för den senaste tioårsperioden för samtliga flygplatser som i dag har linjetrafik. Statistiken avser antal passagerare, godsmängder, omfattningen av allmänflyg, ekonomiska data, stöd från samhället samt aktuellt utbud av flygdestinationer till och från de aktuella flygplatserna. Materialet har kvalitetssäkrats genom samråd med de berörda flygplatserna och har därefter använts i utredningsarbetet. Uppgifterna för respektive flygplats återfinns i bilagorna 4 och 5.

#### 1.2.4 Samråd

I enlighet med direktiven har jag samrått med Försvarmakten om de delar av förslagen som berör flygplatserna med militär trafik.

Vidare har samråd skett med SIKa, Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket om arbetet med inriktningsplaneringen inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen.

Samråd har även skett med Hamnstrategiutredningen, (N 2006:09), med utredningen om förutsättningar för att ombilda Statens Väg- och transportforskningsinstitut (VTI) samt vissa funktioner av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) till aktiebolagsform, (N 2007:03) och med utredningen om förutsättningar för att ombilda vissa verksamheter vid Vägverket och Banverket till aktiebolagsform, (N 2007:06).

För att dra nytta av tidigare erfarenheter av bolagiseringar har jag också samrått med Riksrevisionen.

### **1.2.5 Genomförda seminarier**

Den 31 maj och den 4 juni 2007 genomfördes seminarier där bland annat mina förslag om kategorisering och om ersättningsystemet för de kommunala och privata flygplatserna presenterades och diskuterades.

Representanter för samtliga berörda flygplatser, länsstyrelser och regioner var inbjudna och totalt deltog cirka 80 personer i de båda seminarierna.

## **1.3 Betänkandets disposition**

I de inledande kapitlen 2–5 beskriver jag flygtrafikens utveckling, det svenska flygplatssystemet, myndighetsstruktur och regelverk inom luftfartssektorn samt hur luftfartssektorn är organiserad i ett antal andra europeiska länder. I kapitel 6 redogör jag för olika tänkbara modeller för det statliga ansvaret inom flygplatsområdet. I kapitel 7 redovisar jag mina utgångspunkter för de förslag som jag sedan lämnar i kapitel 8 och 9. Betänkandet avslutas med ett kapitel där jag beskriver förslagets konsekvenser.

## 2 Flygtrafikens utveckling

### 2.1 Trafik- och marknadsutveckling

#### 2.1.1 Luftfartens globala utveckling

I ett globalt historiskt perspektiv har flygtrafikens passagerarutveckling i stor utsträckning kunnat förklaras genom ekonomisk tillväxt och reellt sjunkande biljettpriser.

Mätt i antalet passagerare och antalet passagerarkilometer inom flygsektorn har utvecklingen från 1990 och framåt inneburit en mycket kraftig tillväxt. År 2005 uppgick det totala antalet passagerare globalt inom flygsektorn till drygt 2 miljarder vilket innebär en ökning med 73 procent jämfört med 1990. Även antalet passagerare på varje enskild flygning har ökat, vilket innebär att kabinfaktorn, det vill säga hur stor andel av tillgängliga säten på ett flygplan som nyttjas vid en flygning, har höjts från 68 procent 1990 till 75 procent 2005. Större flygplan är en annan anledning till att antalet passagerare per flygning har ökat.

Inom flygfrakten har tillväxten varit ännu kraftigare under perioden 1990–2005. Från 18,4 miljoner ton till 37,7 miljoner ton vilket innebär en ökning med 104 procent. Mätt i antal tonkilometer har frakten under samma period ökat med hela 142 procent.

#### 2.1.2 In- och utrikes passagerartrafik

I början på 1970-talet uppgick antalet in- och utrikespassagerare inom den svenska luftfarten till knappt 6 miljoner varav 2 miljoner flög inrikes. Därefter ökade inrikestrafiken snabbt och översteg i slutet av 1980-talet antalet utrikesresor. Som en följd av bland annat lågkonjunkturen, införandet av 25-procentig moms på persontransporter och Gulfkriget i början av 1990-talet minskade passagerarvolymen inom inrikesflyget från knappt 9 miljoner pas-

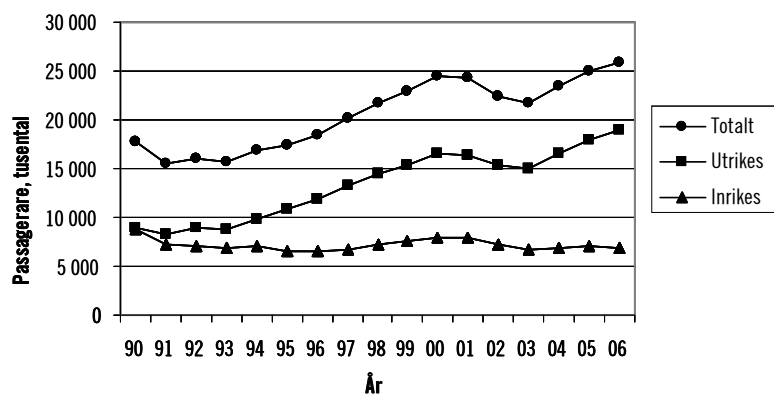
sagerare till drygt 7 miljoner. Antalet inrikesresor stagnerade därefter under ett antal år kring 7 miljoner passagerare per år. Under samma period hade utrikestrafiken en mycket kraftig tillväxt.

År 1996 vände utvecklingen för inrikestrafiken och resandet steg med i genomsnitt 5 procent per år fram till 2001. En konjunkturavmattning i kombination med följderna av terrorattackerna den 11 september 2001 ledde därefter till ett minskat resande såväl inrikes som utrikes under tre år i följd. Från och med andra kvartalet 2004 vände utvecklingen återigen, och det totala antalet passagerare ökade. Ökningen skedde dock främst inom utrikestrafiken där antalet passagerare mellan 2003 och 2006 steg med 26 procent. Under samma period ökade inrikestrafiken med 4 procent. Mellan 2005 och 2006 minskade inrikestrafiken med 106 000 passagerare.

Den svenska inrikestrafiken är väldigt koncentrerad till Stockholm. Enligt statistiken går drygt 97 procent av all inrikestrafik, mätt i antal passagerare, på sträckor till och från eller via Stockholm.

Ser man på både in- och utrikestrafiken transporterades 2006 totalt nära 26 miljoner passagerare inom den svenska luftfarten, vilket är den högsta siffran någonsin – fem procent högre än den tidigare högsta noteringen från 2000. Av figur 2.1 nedan framgår utvecklingen av antalet passager under perioden 1990–2006.

**Figur 2.1** Totalt antal in- och utrikes passagerare på svenska flygplatser 1990–2006



Källa: SIKA och Luftfartsstyrelsen.

Det genomsnittliga antalet passagerare per flygning inom det svenska flyget har ökat kraftigt under perioden och inte minst de

senaste åren. Ökningen är en naturlig följd av att antalet landningar minskar samtidigt som antalet passagerare ökar. Antalet passagerare per flygning i svenskt in- och utrikesflyg uppgick 1990 totalt till 49 stycken. Motsvarande siffra 2005 var 67 stycken passagerare.

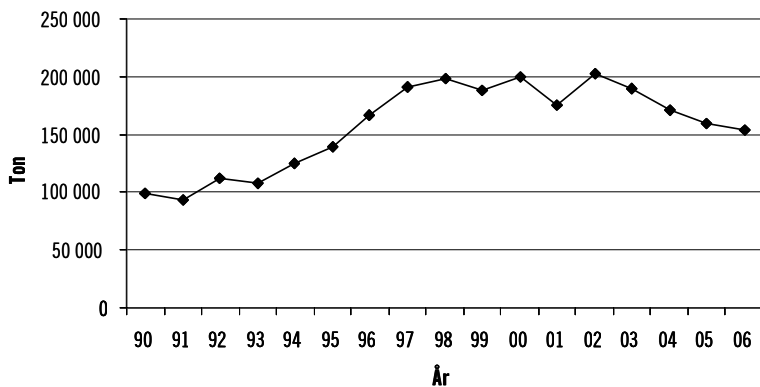
### 2.1.3 Frakt- och postflyg

Som nämnts ovan har det globala fraktflyget ökat mycket kraftigt de senaste åren. Frakten till och från svenska flygplatser uppgick till 153 722 ton 2006. Denna utveckling har inte följt den internationella utvecklingen de senaste åren utan 2006 års volym innebär en minskning med 23 procent jämfört med 2000. Den största delen av minskningen gäller utrikesfrakten, medan inrikesfrakten har minskat i betydligt mindre omfattning. Inrikesfrakten svarar dock endast för cirka 3 procent av den totala fraktvolymen till och från svenska flygplatser.

Det gods som fraktas med flyg är ofta högvärdigt, och om man mäter i värde så fraktas 11 procent av Sveriges totala utrikeshandel med flyg. Av figur 2.2 nedan framgår utvecklingen av fraktflyget inom och till och från Sverige under perioden 1990–2006.

När det gäller flygfrakten har jag samrått med Hamnstrategiutredningen; i utredningens betänkande *Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet – ett framtidsperspektiv* (SOU 2007:59), finns en beskrivning av det svenska fraktflyget.

Figur 2.2 Ankommande och avgående frakt på svenska flygplatser 1990–2006, ton

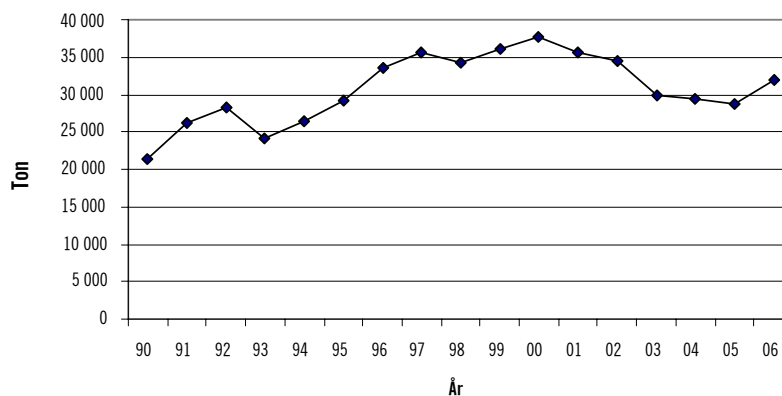


Källa: Luftfartsstyrelsen.

Enligt det regelverk som styr Posten AB:s verksamhet finns ett krav på att minst 85 procent av breven ska ha delats ut inom landet påföljande dag, oavsett var i landet de lämnats in. För att Posten ska kunna upprätthålla detta krav på övernattbefordran krävs att posten flygs till och från vissa orter.

Av figur 2.3 nedan framgår utvecklingen av omfattningen av inrikes och utrikes postflyg från 1990 och framåt. Figuren visar att totalt 31 980 ton post flögs 2006, vilket är en minskning med 15 procent jämfört med 2000 men en ökning från 2005 med 15 procent.

**Figur 2.3 Ankommande och avgående post på svenska flygplatser 1990–2006, ton**



Källa: Luftfartsstyrelsen.

#### 2.1.4 Beredskapsflyg

Luftfartsstyrelsen svarar för flygräddningstjänsten. Det operativa arbetet leds av flygräddningscentralen vid Kåringberget i Göteborg. Flygräddningscentralen är samlokaliserad med sjöräddningscentralen vid Kustbevakningens ledningscentral.

Förutom samverkan med Kustbevakningen samverkar Luftfartsstyrelsen även med Tullverket och Försvarsmakten inom flygräddningscentralen.

Årligen hanterar centralen drygt 1 000 fall, varav knappt en fjärdedel brukar resultera i helikopterinsats. Genom helikopterstöd till övriga myndigheter för bland annat sjuktransporter tillkommer runt 400 fall årligen.

I verksamheten används 5 civila helikoptrar som upphandlas av Sjöfartsverket. Eftersom merparten av insatserna består av sjöräddning finansierar Sjöfartsverket huvuddelen av den årliga kostnaden med Luftfartsstyrelsen och Försvarsmakten som medfinansierare. Totalt kostar upphandlingen 140 miljoner kronor årligen.

Helikoptrarna är utplacerade på flygplatserna i Sundsvall, Arlanda, Visby, Ronneby och Säve.

Sjöfartsverket har ett avtal med dessa flygplatser som innebär ett åtagande att tillhandahålla understöd dygnet runt till sjö- och flygräddningsverksamheten.

För sjuktransporter finns totalt sju ambulanshelikoptrar och fyra ambulansflygplan i Sverige. Dessa drivs av landstingen. Ambulanshelikoptrarna är stationerade i Gällivare, Lycksele, Östersund, Uppsala, Stockholm, Göteborg och Visby. I både Umeå och Göteborg finns två ambulansflygplan. Totalt flyger dessa elva enheter cirka 9 000 patienter varje år.

Regeringen beslutade den 28 juni 2007 att en översyn ska ske av den offentliga sektorns användning av helikopterresurser. En särskild utredare ska se över hur den offentliga sektorns användning av helikoptertjänster kan bli mer effektiv. Avsikten är att man genom ett ökat samnyttjande och lokalisering ska uppnå effektivitets- och rationaliseringseffekter. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 september 2008.

### 2.1.5 Liberalisering och marknadsutveckling

Den svenska inrikesmarknaden liberaliserades i två steg med början 1990, där det första steget innebar en konkurrens mellan de båda statliga bolagen SAS och Linjeflyg, där övriga bolag hade möjlighet att bedriva trafik på de linjer som inte trafikerades av någon av dessa båda. Det andra steget innebar att SAS och Linjeflygs företrädesrätt slopades vilket gjorde det möjligt för andra svenska bolag att konkurrera på alla linjer. År 1997 blev det också möjligt för bolag från övriga EU-länder att bedriva inrikestrafik i Sverige.

Före liberaliseringen dominerades den svenska marknaden för inrikesflyg sedan länge av SAS och Linjeflyg och när SAS köpte Linjeflyg 1991 innebar det att man fick en marknadsandel på över 95 procent. Vid sidan av SAS fanns ett begränsat antal regionala flygbolag.

Det första flygbolaget som utmanade SAS var Transwede som 1992 startade trafik på tre linjer från Stockholm–Malmö, Stockholm–Luleå och Stockholm–Umeå. Bolaget startade även trafik på linjer med betydligt mindre passagerarunderlag, till exempel Gällivare. I samband med att marknaden stagnerade utvecklade dock Transwede samtliga linjer fram till 1999.

Sedan 2001 har flera nya aktörer kommit in på inrikesmarknaden men marknadskoncentrationen är fortfarande förhållandevis hög. I slutet av 2005 fanns cirka 45 inrikes flyglinjer som flögs av 13 bolag. Sett till antalet linjer var Skyways det största bolaget med 16 linjer, följt av SAS med 12 linjer och Direktflyg med 7 linjer. Mätt i antalet passagerare var dock SAS det klart största flygbolaget.

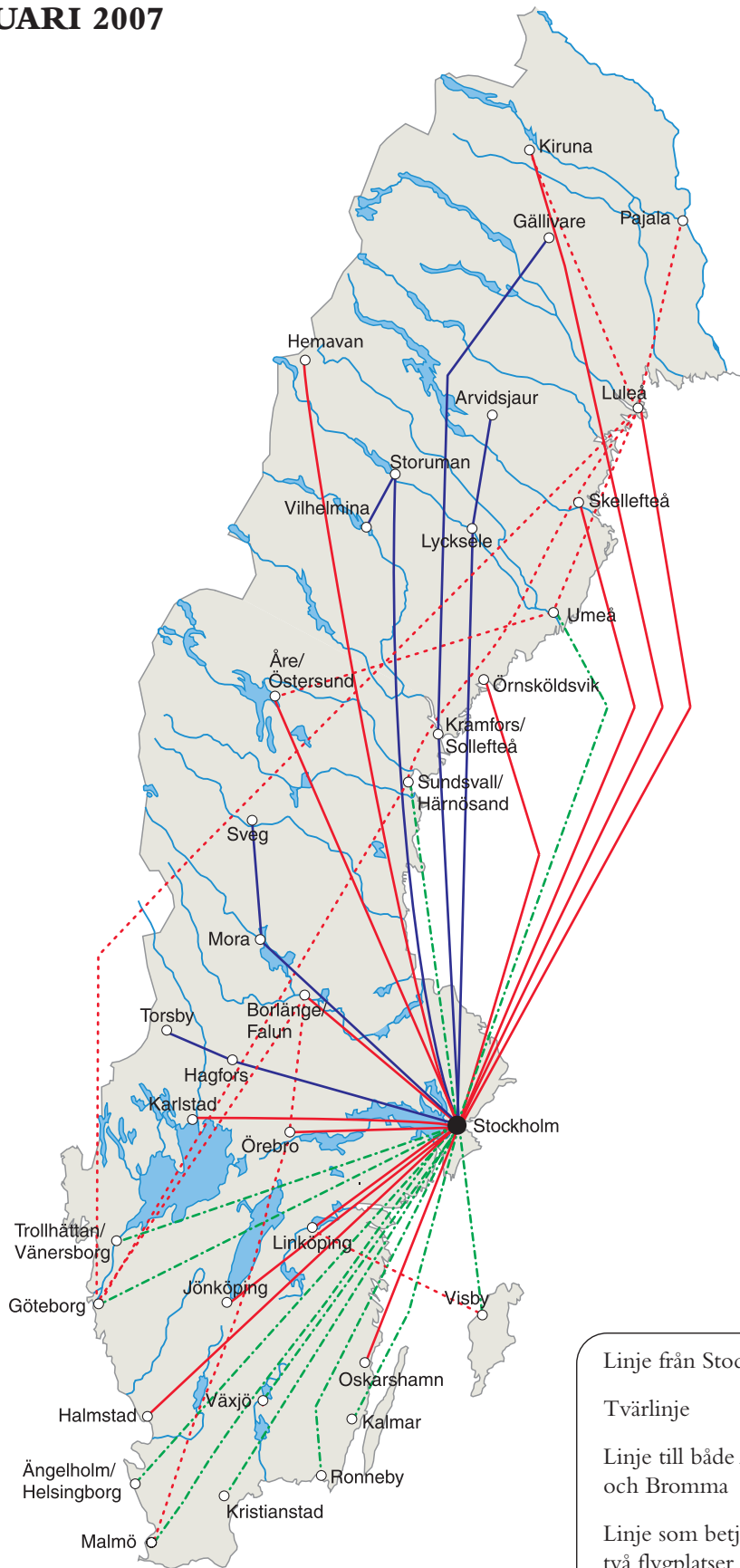
Det totala antalet inrikes avgångar från svenska flygplatser har minskat med 50 procent från 1990 fram till i dag.

Av bilden på följande sida framgår de flyglinjer där det bedrevs inrikestrafik i februari 2007. Bilden kommer från Luftfartsstyrelsen.



# INRIKES FLYGLINJER

## FEBRUARI 2007



Linje från Stockholm	— (solid red)
Tvårlinje	- - - (dashed red)
Linje till både Arlanda och Bromma	- - - (dashed green)
Linje som betjänar två flygplatser	— (solid blue)

Mindre felaktigheter kan förekomma.

Lågkostnadsflyget till och från Sverige har haft en stark tillväxt under senare år, detta är en utveckling som förväntas öka ytterligare under de kommande åren. Ett antal nya aktörer har etablerat sig inom området och det är främst på de icke-statliga flygplatserna som lågkostnadsbolagen expanderar. Tillväxten har varit störst på Stockholm Skavsta och Göteborg City.

De flygplatser som helt domineras av lågkostnadsflyget har dock inte redovisat positiva ekonomiska resultat, trots mycket kraftiga trafikökningar. Detta är en följd av bland annat stora investeringar i kombination med låga flygplatsavgifter.

Den företagsekonomiska utvecklingen för de flygbolag som verkar på den svenska inrikesmarknaden fluktuerade under 1990-talet. Under perioden strax efter liberaliseringen uppvisade branschen som helhet negativa nettomarginaler, det vill säga resultat efter finansiella poster i relation till nettoomsättning. De negativa resultaten var en följd av bland annat införandet av 25 procents moms på persontransporter, införandet av koldioxid-skatt på inrikesflyget samt Gulfkriget. SAS genomförde också stora investeringar under denna period.

Nettomarginalen förbättrades från 1994 och uppgick i genomsnitt till 5 procent fram till 2000. År 2001 sjönk nivåerna återigen till en negativ nivå. De senaste två åren har branschen uppvisat positiva resultat. I jämförelse med näringslivet i stort har nettomarginalen inom flygbranschen dock varit lägre än inom näringslivet i stort under hela perioden från 1990 och framåt.

## 2.2 Tillgänglighetens definition och utveckling

Ett sätt att mäta tillgängligheten med flygtrafik är genom att använda begreppen *tillgänglighet* och *åtkomlighet*. Luftfartsstyrelsen följer utvecklingen av dessa mått.

Genom att studera aktuella tidtabeller för en utvald dag kan man för olika flygplatser beräkna hur lång tid det är möjligt att vistas på destinationsorten vid ett besök över dagen. De båda begreppen definieras på följande sätt:

- *Tillgänglighet* – hur många timmar man kan vistas på den aktuella orten om man flyger in med första flygturen och hem med den sista. Måttet är ett genomsnitt för de destinationer som har flyg till orten.

- *Åtkomlighet* – hur många timmar man kan vistas på en annan ort som man flyger till från den aktuella orten. Måttet är ett genomsnitt för de destinationer som finns från orten.

Luftfartsstyrelsen har ännu inte preciserat vad som avses med en god eller tillfredställande tillgänglighet men genom att följa förändringar mellan åren kan man få en uppfattning av i vilken riktning tillgängligheten utvecklas.

Tillgänglighet och åtkomlighet mäts såväl inrikes som utrikes. Eftersom Arlanda är nav i den svenska trafiken har Stockholm också den klart bästa tillgängligheten och åtkomligheten. Detta är naturligt, eftersom Arlanda har direktförbindelser med de flesta andra flygplatser i landet. Övriga flygplatser har i regel endast en direktförbindelse, till och från Stockholm.

Generellt sett har både den inrikes åtkomligheten och tillgängligheten vad gäller flyget försämrats de senaste åren. Förändringarna beror i huvudsak på tidtabellsförändringar men också i viss mån på att vissa inrikeslinjer upphört.

För att mäta den internationella tillgängligheten beräknar och redovisar Luftfartsstyrelsen vistelsetider på 33 av de europeiska orter som har störst trafikvolym till och från Sverige. Generellt gäller för den internationella trafiken att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten, det vill säga att vistelsetiderna när man åker utomlands från Sverige är längre än när man ska resa över dagen till svenska orter från utlandet. Stockholm och Göteborg har den högsta tillgängligheten och åtkomligheten. Sett över tid har både den internationella åtkomligheten och tillgängligheten försämrats.

Förutom den metod för att beskriva och mäta tillgängligheten som beskrivits ovan finns ett antal andra sätt som tillämpas av olika aktörer.

Det transportpolitiska delmålet för tillgängligheten konkretiseras i följande, för flyget relevanta, etappmål:

- Tillgängligheten för medborgare och näringsliv inom regioner samt mellan regioner och omvärlden bör successivt förbättras.
- Tillgängligheten inom storstadsområden och mellan tätortsområden bör öka.
- Kollektivtrafikens andel av antalet resor bör öka.

Regeringen har vidare i propositionen *Infrastruktur för ett hållbart transportsystem* (prop. 2000/01:20) konkretiserat tillgänglighetsbegreppet och gett det en bred innebörd. Begreppet innefattar res- och transporttid, pris, förekomst av alternativ och turtäthet.

Rikstrafiken utvecklar för närvarande en generell modell där man med hjälp av sex kriterier mäter tillgängligheten i olika delar av landet och hur tillgängligheten förändras om transportmöjligheter faller bort. Modellen är kopplad till aktuella tidtabeller via Resplus<sup>1</sup> och den är tänkt att kunna användas för bedömningar av förändringar inom samtliga trafikslag.

Modellen bygger på 6 kriterier vilka alla indelas i grön, gul och röd standard där grön är den bästa standarden. Följande kriterier ingår i modellen:

- resmöjligheter till Stockholm
- resmöjligheter från Stockholm
- internationella resor
- kultur, service och speciella inköp
- region och universitetssjukhus
- universitet och högskolor.

För flygresor är det de tre första kriterierna som är aktuella för de flesta orter eftersom övriga kriterier i stor utsträckning rör interregionala resor som i normalfallet inte görs med flyg.

Kriteriet *resmöjligheter till Stockholm* testar om det från en aktuell kommun är möjligt att – måndag till fredag – göra en tur- och returresa till Stockholm över dagen. För att grön standard ska uppnås ska ankomsttiden till Stockholm vara senast klockan 10.00 och återresan ska kunna påbörjas efter klockan 16.00. Restiden för någon av enkelresorna får inte vara över 4 timmar.

För att uppnå grön standard i kriteriet *resmöjligheter från Stockholm* ska det vara möjligt att måndag till fredag resa tur och retur från Stockholm till respektive kommun. Resan från Stockholm ska påbörjas tidigast klockan 6.00 och resenären ska vara tillbaka senast klockan 24.00. Vistelsetiden i den aktuella kommunen ska vara minst 6 timmar och ingen av enkelresorna får vara mer än 4 timmar.

Vid internationella resor testar kriteriet om det är möjligt att från respektive kommun resa vidare internationellt genom att nå

---

<sup>1</sup> Resplus – ett system som innebär att man kan kombinera tågresan med buss, båt, tunnelbana och spårvagn och få hela resan på en biljett.

någon av flygplatserna Arlanda, Landvetter, Kastrup eller Gardemoen. För att uppnå grön standard ska det vara möjligt att sju dagar i veckan nå någon av dessa flygplatser men en restid för en enkel resa på högst 4 timmar.

I avsnitt 7.5 återkommer jag med mina överväganden kring tillgänglighet.

## 2.3 Prognoser över framtida utveckling

### 2.3.1 Internationella prognoser

Flygtrafikens passagerartillväxt har i stor utsträckning kunnat förklaras med ekonomisk tillväxt och Realt sjunkande biljettpriser.

De globala prognoser som finns pekar på en fortsatt ökning av antalet flygpassagerare. Bakgrunden till de positiva globala prognoserna är den förväntade ekonomiska tillväxten, den pågående globala liberaliseringen av flygmarknaden och de låga biljettpriserna som i sin tur leder till fler direktflyg, fler flyglinjer och ett ökat antal resenärer. Ökad hänsyn till flygets negativa miljöpåverkan kan dock komma att dämpa tillväxttakten.

Ett antal internationellt verksamma organisationer gör prognoser över bland annat luftfartens förväntade utveckling i Europa. Bland dessa organisationer kan nämnas Airports Council International (ACI) och flygplanstillverkarna Airbus och Boeing.

Av tabell 2.1 nedan framgår de tre organisationernas prognoser för perioden fram till 2025. Prognoserna avser personkilometer och trots att aktörerna använt en utvecklad prognosmetodik kan man anta att främst flygplanstillverkarna har intresse av att argumentera för en stark tillväxt.

**Tabell 2.1** Prognoser över flygtrafikens utveckling under perioden fram till 2025

Organisation	Geografiskt område	Årlig tillväxttakt, personkilometer
ACI	Europa	3,6 %
Airbus	Västeuropa	4,1 %
Boeing	Europa	3,4 %

Källa: SIKA.

### 2.3.2 Nationella prognoser

Nationellt görs prognoser av ett antal aktörer bland annat SIKA som gör prognoser för samtliga typer av transporter och myndigheterna inom luftfartssektorn som gör prognoser över flygets utveckling.

Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket använder en prognosmodell där antalet passagerare förklaras av den ekonomiska tillväxten mätt som BNP och priset på flygresor. I modellen finns också en slumpfaktor för att fånga den del av den historiska utvecklingen som inte förklaras av modellen. Vad gäller den svenska utrikestrafiken kompletteras modellen med antaganden om oljeprisets förväntade utveckling och hur handeln med utsläppsrätter kan komma att påverka utvecklingen av flygtrafiken. För prognostiseringen av utvecklingen av BNP används Långtidsutredningens (SOU 2004:19) huvudscenario, det vill säga en tillväxt med 1,8 procent per år från 2011 till 2020. För närvarande pågår en ny långtidsutredning som kommer att presentera ett betänkande under 2008.

I myndigheternas prognos har följande generella antaganden gjorts för både inrikes och utrikes trafik:

- Det finns inga kapacitetsproblem som påverkar volymerna i svenskt luftrum eller på svenska flygplatser.
- Trafiktillväxten ryms inom gällande eller framtida miljötillstånd.
- Dagens villkor för Bromma antas i prognosen gälla fram till 2020.

Utifrån dessa antaganden prognostiseras sedan olika scenarier – hög, medel och låg.

I *hög-scenariot* antas få förändringar jämfört med dagens situation och den historiska tillväxten för utrikesflyget förväntas fortsätta fram till 2020. Oljepriserna antas reellt oförändrade och eventuella ekonomiska styrmedel för att minska flygets miljöpåverkan antas inte påverka trafiktillväxten.

Sedan slutet av 1980-talet har antalet inrikespassagerare varierat i ett spann mellan cirka 6,5 och 8 miljoner inrikes passagerare per år utan någon tydlig långsiktig trend. Detta kan ses som en indikator på att inrikesmarknaden kan ha mättats. I *medel-scenariot* antas därför nolltillväxt för inrikestrafiken efter 2010. I medel-scenariot minskar vidare efterfrågan genom antaganden om handel med utsläppsrätter och antaganden om stigande oljepris.

I *låg-scenariot* antas en ytterligare minskning av tillväxttakten till följd av en konsolidering av flygmarknaden med minskat utbud och högre priser som följd samt effekterna av en ökad miljömedvetenhet bland konsumenterna.

I tabellen nedan sammanfattas resultaten av prognoserna för total respektive årlig procentuell tillväxt från 2006 till 2010 respektive 2006 till 2020 för de tre olika scenarierna.

**Tabell 2.2** Prognostiserad procentuell förändring av antalet passagerare från 2006 gällande inrikes och utrikes flygtrafik

		Låg		Medel		Hög	
		Totalt	Årlig	Totalt	Årlig	Totalt	Årlig
<b>Inrikes</b>	2010	-8,3%	-2,2%	-3,1%	-0,8%	2,8%	0,7%
	2020	-18,7%	-1,5%	-3,1%	-0,2%	12,5%	0,8%
<b>Utrikes</b>	2010	19,4%	4,5%	26,2%	6,0%	33,9%	7,6%
	2020	42,9%	2,6%	68,2%	3,8%	98,0%	5,0%
<b>Totalt</b>	2010	11,9%	2,9%	18,3%	4,3%	25,5%	5,8%
	2020	26,3%	1,7%	49,0%	2,9%	75,0%	4,1%

*Källa:* Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket.

Som framgår av tabellen ovan är skillnaden i prognostiserad tillväxt stor mellan de olika scenarierna. Från en total tillväxt under perioden 2006–2020 på 26 procent i låg-scenariot till 75 procent i hög scenariot. Även utvecklingen för inrikesflyget varierar mellan alternativen, om än inte riktigt lika kraftigt. I låg-scenariot förutses en minskning med drygt 18 procent fram till 2020, vilket ska jämföras med en ökning med 12,5 procent i hög-scenariot.

Jag återkommer i avsnitt 7.3 till mina bedömningar kring den framtida utvecklingen av flygtrafiken.

## 3 Det svenska flygplatssystemet

### 3.1 Systemets omfattning

De första svenska trafikflygplatserna byggdes i slutet på 1920-talet i kommunal regi. Under andra världskriget tillkom ett antal militär-flygplatser som även trafikerades av civilflyget. Uppbyggnaden av det nuvarande svenska flygplatssystemet var allra mest intensivt under 1960-talet. Den senaste uppförda flygplatsen är Pajala som invigdes så sent som 1999.

I dag är det svenska flygplatssystemet omfattande, med totalt 41 flygplatser med reguljär linjetrafik i ett nät som täcker stora delar av landet.

Av dessa flygplatser äger staten, från och med 1 januari 2007, 16 stycken. De statligt ägda flygplatserna är Arlanda, Bromma, Jönköping, Karlstad, Kiruna, Landvetter, Luleå, Malmö, Ronneby, Skellefteå, Sundsvall, Umeå, Visby, Ängelholm, Östersund och Örnsköldsvik.

Förutom flygplatserna i Luleå och Ronneby, som förvaltas av Fortifikationsverket och hyrs och disponeras av Försvarmakten, förvaltas de statliga flygplatserna av Luftfartsverket. Verket svarar även för den civila driften vid de båda flygplatserna med militär trafik.

Luftfartsverket äger därutöver 40 procent av Göteborg City. Resterande del ägs gemensamt av Volvo AB (40 procent) och kommunen (20 procent). År 2006 övergick förvaltningen av flygplatserna i Halmstad, Norrköping och Kalmar från Luftfartsverket till respektive kommun.

Två svenska flygplatser har privata ägare – Linköping som ägs av Saab AB och Skavsta där de spanska infrastrukturlagen Abertis och Aena Internacional äger 90 procent och Nyköpings kommun resterande 10 procent. Flygplatsen i Hemavan ägs till 49 procent av privata intressenter och resterande andel ägs av kommunen.



Övriga flygplatser ägs av enskilda kommuner eller gemensamt av ett antal kommuner tillsammans med regioner och landsting. Flygplatsen i Örebro ägs av Länstrafiken Örebro AB.

Sedan 1998 har den reguljära flygtrafiken upphört vid sex flygplatser, nämligen Gävle/Sandviken, Söderhamn, Hudiksvall, Idre, Skövde och Hultsfred.

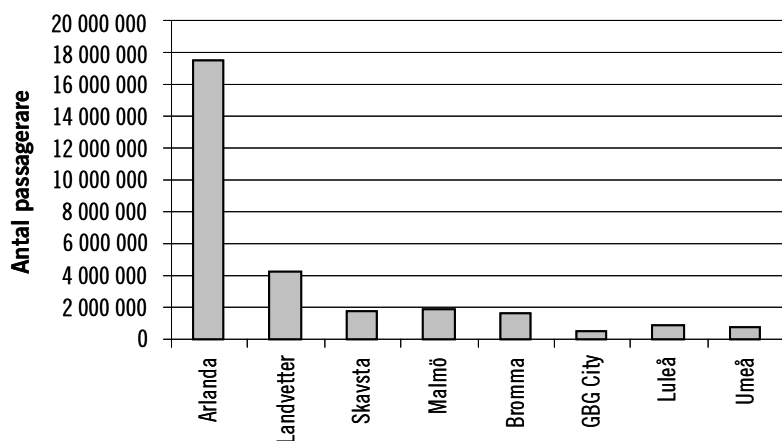
**Bild 3.1** Karta över statliga, kommunala och privata svenska flygplatser med linjetrafik den 1 januari 2007



Källa: SIKI.

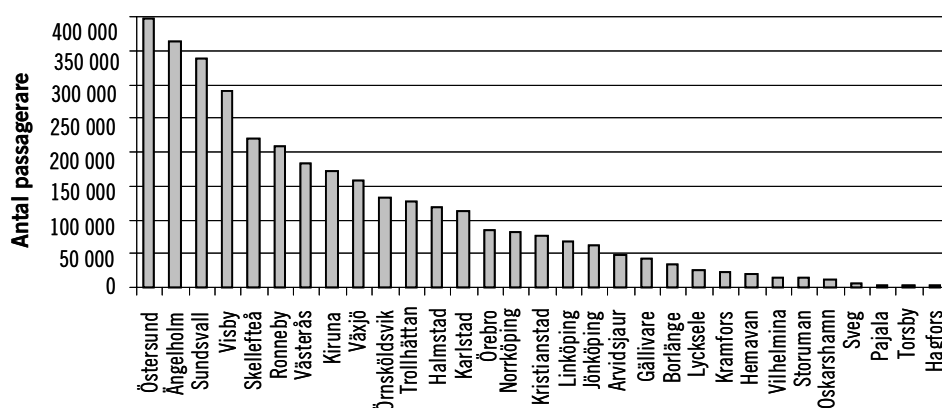
Antalet passagerare på flygplatserna i det svenska systemet varierar mycket kraftigt från Arlandas drygt 17,5 miljoner passagerare till Hagfors 2 366 passagerare 2006. Av nedanstående figurer framgår antalet passagerare på de åtta största flygplatserna samt på övriga flygplatser. Totalt uppgick antalet avresande och ankommande passagerare 2006 på de åtta största flygplatserna till drygt 29 miljoner passagerare. Sammantaget för de övriga flygplatserna var motsvarande siffra 3,4 miljoner passagerare.

Figur 3.1 Totalt antal passagerare 2006 på de åtta största flygplatserna



Källa: Luftfartsstyrelsen.

Figur 3.2 Totalt antal passagerare 2006 på övriga flygplatser



Källa: Luftfartsstyrelsen.

## **3.2 Genomförda och planerade investeringar**

### **3.2.1 De statliga flygplatserna**

Under den senast tioårsperioden har Luftfartsverket sammanlagt investerat över 15 miljarder kronor i det statliga flygplatssystemet. Investeringsnivån var som högst 2000 och 2001 då investeringarna uppgick till 3 miljarder per år. Merparten av investeringarna har gjorts i form av utbyggnad och modernisering på Arlanda.

Under de senaste åren har investeringarna legat på en betydligt lägre nivå och investeringarna under de kommande åren inom det statliga flygplatssystemet bedöms framför allt vara reinvesteringar och investeringar i kommersiell verksamhet. Under perioden fram till 2010 planeras inga mer omfattande kapacitetshöjande investeringar och investeringsvolymen beräknas ligga runt 850 miljoner kronor per år.

Beräknat investeringsbehov vid samtliga Luftfartsverkets flygplatser under den kommande planperioden från 2010 till 2019 uppgår till 7 360 miljoner kronor.

### **3.2.2 Kommunala och privata flygplatser**

För de kommunala och privata flygplatserna finns i dagsläget ingen samlad statistik över historiskt gjorda investeringar.

I samband med att Luftfartsstyrelsen deltog i arbetet med att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010–2019 gick man ut med en enkät till de privata och kommunala flygplatserna. Det samlade investeringsbehovet under perioden bedömdes av flygplatserna uppgå till 1 500 miljoner kronor. De flesta av de planerade investeringarna gäller förbättring av rullbanor. Flygplatsernas bedömningar av investeringsbehoven bygger på antaganden om en mycket kraftig trafiktillväxt.

## **3.3 Utvecklingen vid de olika flygplatserna**

Av tabell 3.1 nedan framgår passagerarantalet 2006 och den procentuella förändringen av antalet passagerare från 1990 till 2006 på de statliga flygplatserna. Även flygplatsernas rörelseresultat för 2006 framgår.

**Tabell 3.1 Förändring av totalt passagerarantal mellan 1990 och 2006 samt resultat 2006 för de statliga flygplatserna**

Statliga flygplatser	Totalt antal passagerare, 2006	Förändring jämfört med 1990	Resultat <sup>1</sup> 2006, miljoner kronor
Arlanda	17 500 350	18 %	713
Bromma	1 632 198	-	27
Landvetter	4 279 247	49 %	162
Malmö	1 882 428	45 %	34
Jönköping	126 124	-62 %	-16
Karlstad	113 061	-63 %	-17
Kiruna	171 524	-16 %	-17
Luleå	913 395	-10%	13
Ronneby	209 839	-12 %	-7
Skellefteå	220 419	-33 %	-14
Sundsvall	337 735	-40 %	-9
Umeå	801 635	11 %	8
Visby	289 985	-42 %	-9
Ängelholm	363 767	-13 %	-5
Örnsköldsvik	131 657	-28 %	-19
Östersund	396 300	-15 %	-19

Källa: Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket.

Av tabell 3.2 nedan framgår den totala passagerarutvecklingen vid de nordiska navflygplatserna under perioden 2000–2006.

**Tabell 3.2 Förändring av totalt passagerarantal mellan 2000 och 2006 vid de nordiska navflygplatserna, miljoner passagerare**

Flygplats	Totalt antal passagerare, 2000	Totalt antal passagerare, 2006	Förändring
Arlanda	18,3	17,5	-4 %
Köpenhamn	18,1	20,9	15 %
Oslo	14,2	17,7	24 %
Helsingfors	10,0	12,1	21 %

Källa: Travelutions.

Det totala passagerarantalets utveckling för de kommunala och privata flygplatserna under perioden 1990–2006 och justerat resultat för 2005 framgår nedan av tabell 3.3.

<sup>1</sup> Rörelseresultat – det vill säga resultat före finansiella intäkter och kostnader.

**Tabell 3.3** Antal passagerare 2006, procentuell förändring jämfört med 1990 och justerat resultat 2005 vid de kommunala och privata flygplatserna

Kommunala flygplatser	Totalt antal passagerare 2006	Förändring jämfört med 1990, procent	Justerat resultat 2005 <sup>2</sup> , miljoner kronor
Arvidsjaur	48 348	-	-9
Borlänge	33 476	-84%	-15
Gällivare	42 062	-43%	-18
Göteborg City	535 997	-	-7
Hagfors	2 366	5 %	-4
Halmstad	177 135	-41 %	-45 <sup>3</sup>
Hemavan	18 585	-	-9
Kalmar	157 019	-41 %	-10
Kramfors	22 675	-78 %	-7
Kristianstad	75 036	-61 %	-13
Lycksele	26 191	141 %	-11
Mora	5 823	-90 %	-9
Norrköping	82 580	-55 %	-54 <sup>4</sup>
Oskarshamn	12 620	53 %	-7
Pajala	2 978	-	-9
Storuman	12 753	-	-8
Sveg	4 258	-21 %	-7
Torsby	2 788	-	-4
Trollhättan	64 205	-58 %	-6
Vilhelmina	14 392	115 %	-9
Västerås	182 700	107 %	-19
Växjö	158 064	-32 %	-6
Örebro	85 158	13 %	-18
<b>Privata flygplatser</b>			
Linköping	66 225	-29 %	-14
Skavsta	1 773 330	-	-18

*Källa:* Luftfartsstyrelsen och Sveriges Kommuner och Landsting.

På 6 av de kommunala och privata flygplatserna (Skavsta, Göteborg City, Västerås, Växjö, Halmstad och Kalmar) översteg det totala

<sup>2</sup> Justerat resultat – resultat efter finansiella poster men före eventuella bokslutsdispositioner och skatt samt exklusive erhållna bidrag. Motsvarande resultat för 2006 ej fastställt.

<sup>3</sup> Rörelseresultat som inkluderar 30 miljoner kronor för Luftfartsverkets kostnader för avveckling av driften av flygplatsen.

<sup>4</sup> Rörelseresultat som inkluderar 36 miljoner kronor för Luftfartsverkets kostnader för avveckling av flygplatsen.

antalet passagerare motsvarande antal på den av de statligt ägda flygplatserna med minst antal passagerare nämligen Karlstad.

Det är främst på de icke-statliga flygplatserna som lågkostnadsbolagen expanderar. Tillväxten har varit störst på Stockholm Skavsta men även på Göteborg City har lågkostnadsflyget expanderat kraftigt.

## 4 Regelverk och myndighetsstruktur inom luftfartssektorn

### 4.1 Det internationella regelverket och regelverket inom EU

#### 4.1.1 En internationellt reglerad sektor

Luftfarten är en i grunden internationell företeelse. Mycket tidigt insåg man inom trafikflyget att det krävs enhetliga regler och överenskommelser för att sektorn ska fungera. De flesta regler som i dag styr den svenska luftfarten har därför sin grund i internationella avtal.

Det övergripande internationella organet är *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Organisationen grundar sig på en konvention från 1944 som i dagsläget undertecknats av 189 länder som genom undertecknandet också är medlemmar i organisationen. I konventionen behandlas bland annat frågor om medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter, regler för införande av internationella standardbestämmelser, riktlinjer för tull- och passfrågor samt luftfartspolitiska frågor. ICAO har till uppgift att utveckla principerna och tekniken för internationell luftfart samt att främja planläggning och utveckling av den internationella luftfarten.

De nordiska länderna samarbetar inom ICAO och har en gemensam delegation för arbetet, NORDICAO.

#### 4.1.2 Regelverk och organisationer inom Europa

##### Det tredje luftfartspaketet

Inom EG-rätten finns tre, för luftfarten, centrala förordningar som gemensamt brukar benämnas *det tredje luftfartspaketet*. De tre förordningarna behandlar frågor om:

- tillstånd för lufttrafikföretag – licensieringsförordningen
- lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen – marknadstillträdesförordningen
- biljettpriser och tariffer för lufttrafik – tarifförordningen.

Förordningarna i paketet utgör den sista etappen i den avreglering av luftfarten inom gemenskapen som påbörjades 1987.

För närvarande pågår en revision av paketet som innebär att de tre nuvarande förordningarna upphävs och omarbetas till en ny gemensam förordning om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster i gemenskapen.

### **Gemensamt europeiskt luftrum**

Under 2004 infördes en lagstiftning inom EU för att effektivisera och höja säkerheten i det europeiska luftrummet. Bakgrunden till lagstiftningen var de påfrestningar som trafiktillväxten inom flygsektorn ledde till i form av förseningar och ineffektivitet i systemet. Flygkontrolltjänsten var uppsplittrad och kunde inte möta den kraftiga tillväxten i trafiken.

Genom inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum (Single European Sky) kan kapaciteten och säkerheten i systemet förbättras.

Genomförandet av det gemensamma luftrummet fortsätter, bland annat genom SESAR, ett europeiskt projekt som syftar till att införa nya tekniska system och metoder inom flygtrafik-tjänsten.

### **European Civil Aviation Conference**

European Civil Aviation Conference (ECAC) bildades 1955 av de europeiska stater som då var medlemmar i ICAO. Organisationen har i dag 42 medlemsstater och är ett samrådsorgan för de europeiska luftfartsmyndigheterna. Målsättningen med organisationen är att gynna utvecklingen av ett säkert, effektivt och uthålligt europeiskt flygtransportsystem. ECAC utfärdar resolutioner och rekommendationer som måste inkorporeras i respektive lands lagstiftning för att bli rättsligt bindande. ECAC:s inflytande har minskat med åren främst som en konsekvens av att flertalet av de



aktuella frågorna numera hanteras inom ramen för EU:s lagstiftning.

## Eurocontrol

Organisationen Eurocontrol bildades i slutet av 1950-talet för att effektivisera den europeiska flygtrafikledningen. Organisationen har 37 medlemsstater och verksamheten utgår från en konvention som reviderades 1997. Syftet är att utöka medlemsstaternas samarbete kring flygtrafiktjänsten i Europa. Organisationen har mandat att ta fram genomförandebestämmelser inom flygledningsområdet som kommissionen fastställer inom ramen för EG-förordningarna om det gemensam europeiska luftrummet.

### 4.1.3 Pågående europeiskt lagstiftningsarbete

Inom ramen för revideringen av det tredje luftfartspaketet behandlas för närvarande förslag om flygplatsavgifter, en åtgärdsplan för flygkapaciteten i Europa samt en utvärdering av tillämpningen av direktivet om tillträde till marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen. Syftet med paketet är att uppnå ett mer effektivt nyttjande av flygplatskapaciteten, och det är en följd av den avreglering av det europeiska luftrummet som genomförts det senaste årtiondet.

## Flygplatsavgifter

I januari 2007 lade EG-kommissionen fram ett förslag till direktiv om flygplatsavgifter för de större flygplatserna i gemenskapen. Förslaget innehåller generella principer som ska tillämpas när flygplatsavgifter fastställs på nationell nivå.

Avgifterna ska vara transparenta och icke-diskriminerande, det vill säga de får inte variera mellan olika flygbolag eller passagerarkategorier. Möjlighet finns dock att differentiera avgifterna utifrån de tjänster som erbjuds vid terminalerna. I direktivet föreslås att samråd mellan flygplatsförvaltare och brukare ska genomföras regelbundet.

En oberoende tillsynsmyndighet föreslås övervaka tillämpningen av direktivet och bland annat ta ställning till klagomål

rörande förändringar av avgifterna. Genom ett remissförfarande har Luftfartsstyrelsen under våren 2007 berett förslaget nationellt. Under andra halvåret 2007 har behandlingen av förslaget i ministerrådet påbörjats.

### **Riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser**

Under 2005 trädde kommissionens riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser i kraft. Kommissionen föreslog att medlemsstaterna vid behov ska ändra regelverket för stöd som täcks av riktlinjerna senast den 1 juni 2007.

Luftfartsstyrelsen har på regeringens uppdrag analyserat vilka åtgärder som eventuellt måste vidtas.

Som grundprincip gäller att ekonomiskt stöd ska förhandsanmälas och granskas av kommissionen. I riktlinjerna undantas dock de verksamheter som normalt är ett statligt ansvar genom myndighetsutövning, till exempel flygtrafikledning och säkerhet. Vidare kan stöd för tjänster som grundar sig på regionalpolitiska eller näringspolitiska överväganden undantas från statsstödsreglerna om vissa villkor är uppfyllda. Igångsättningsstöd kan i princip endast godkännas i glest befolkade områden där passagerarunderlaget är otillräckligt för en företagsekonomiskt lönsam trafik.

Luftfartsstyrelsen konstaterade att regelverket inom följande områden måste följa bestämmelserna i de av kommissionen beslutade riktlinjerna:

- det statliga driftstödet till icke-statliga flygplatser
- statsbidraget till vissa kollektivtrafikanläggningar
- behovet av föreskrifter om avgiftssättning vid samtliga flygplatser beträffande igångsättningsstöd vid etablerade av ny trafik.

Vidare konstaterar styrelsen att regeringen bör ta ställning till om Luftfartsverket omfattas av statsstödsreglerna, det vill säga om verksamheten faller inom ramen för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller om verksamheten ska betraktas utifrån principen om den private investeraren. Regeringen bör också, enligt styrelsen,

initiera en granskning av omfattningen av kommunala stöd på de icke-statliga flygplatserna för att säkerställa att det svenska offentliga stödet sker i enlighet med kommissionens riktlinjer.

### **Det gemensamma europeiska luftrummet**

För att ytterligare utveckla arbetet med det gemensamma luftrummet har kommissionen bildat Single Sky Committee. Inom ramen för kommitténs arbete har ny lagstiftning successivt utarbetats avseende utformning av luftrummet, gemensamt avgiftssystem, flexibel luftrumsanvändning samt kring olika driftkompatibilitetsfrågor.

### **Förslag om handel med utsläppsrätter**

EG-kommissionen lade i december 2006 fram ett förslag om att inkludera luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Enligt förslaget ska kraven att övervaka och rapportera utsläppen från luftfarten börja gälla 2010.

Flyg mellan flygplatser inom EU föreslås omfattas från och med 2011, medan alla flyg som ankommer till eller avgår från EU:s flygplatser omfattas från och med 2012. Den totala årliga tilldelningen av utsläppsrätter till luftfarten föreslås vara snittet av sektorns utsläpp åren 2004–2006. Tilldelningen till varje flygoperatör föreslås vara en kombination av auktionering och gratis tilldelning baserad på riktmärken. Tilldelningen harmoniseras på EU-nivå.

Sverige har välkomnat kommissionens förslag och är positiv till att inkludera luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter.

## **4.2 Myndighetsstruktur och finansieringsformer inom den svenska luftfartssektorn**

Inom den civila luftfarten har staten två huvudaktörer, Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket, som båda har till uppgift att verka och skapa förutsättningar för att de transportpolitiska målen uppnås. Försvarsmakten disponerar två flygplatser och bedriver

flygtrafik vid dessa. Därutöver svarar Rikstrafiken för den statliga upphandlingen av flygtrafik.

Finansieringen av luftfartssektorn skiljer sig från väg- och järnvägssektorn eftersom luftfartssektorn nästan helt finansieras genom avgifter från brukarna och genom korssubventioneringar inom sektorn. Även sjöfartssektorn finansieras i huvudsak med avgifter från brukarna.

#### 4.2.1 Luftfartsstyrelsen

Luftfartsstyrelsen, som bildades 2005, är en central förvaltningsmyndighet med sektorsansvar för den civila luftfarten. Styrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och dess huvuduppgifter är att:

- främja en säker, kostnadseffektiv och miljösäker civil luftfart
- pröva frågor om tillstånd inom civil luftfart
- utöva tillsyn över densamma
- följa marknadens utveckling
- ha ett övergripande ansvar för flygtransportsystemets miljöanpassning
- verka för att hänsyn tas till funktionshindrades behov
- ha samordningsansvar för trafiksäkerhetsarbete och krisberedskap
- svara för myndighetsuppgifter som rör flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart.

Till Luftfartsstyrelsen uppgifter hör också att genomföra utredningar och medverka vid tillkomsten av luftfartsöverenskommelser med andra länder samt övervaka tillämpningen av sådana överenskommelser.

Myndighetens verksamhet finansieras med avgifter från brukarna. Luftfartsstyrelsen beslutar från och med 2007 om fördelningen av det statliga driftbidraget till icke-statliga flygplatser.

#### 4.2.2 Luftfartsverket

Även Luftfartsverket är en central förvaltningsmyndighet men verket drivs i form av ett affärsverk. Det innebär att verket är en myndighet under regeringen med större finansiella befogenheter än

vanliga verk. Verket ska på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Verkets huvuduppgifter är att ansvara för drift och utveckling av statens 16 flygplatser för civil luftfart och för flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart samt utbildning av flygledare.

Den nuvarande driften av de statliga flygplatserna kan delas in i följande delar:

- tillhandahållande av infrastruktur för flygtrafiktjänst, lokal flygtrafiktjänst samt flygtrafiktjänst En route
- övriga start och landningstjänster, passagerartjänst och security-tjänster
- marktjänster, vilket innefattar representationstjänster, expeditionstjänst, ramptjänst, frakthanteringstjänst och teknisk tjänst
- kommersiell service, det vill säga bilparkering, lokaluthyrning, konferensverksamhet samt reklamplatsuthyrning.

Luftfartsverket är i dag ensamt om att tillhandahålla flygkontrolltjänst i Sverige dels vid kontrollcentralerna i Stockholm och Malmö, dels i 33 torn och terminalkontroller runt om i landet. Därutöver driver verket flyginformationstjänst vid flera flygplatser.

#### 4.2.3 Försvarsmakten

Som tidigare nämnts förvaltas flygplatserna i Luleå och Ronneby av Fortifikationsverket och hyrs och disponeras av Försvarsmakten. De båda flygplatserna är militära flygplatser med militär trafik som även är upplåtna för civil trafik genom avtal med Luftfartsverket. Verket svarar för den civila trafiken inklusive flygtrafikledningen vid dessa två flygplatser.

Som en följd av försvarsbeslutet 2004 avvecklades flygtrafikledningen vid Berga under 2005. Flygledningen i Boden har också upphört.

Nedläggningen av flygflottiljen på Frösön innebar att Luftfartsverket övertog förvaltningen av Östersunds flygplats från Fortifikationsverket.

#### 4.2.4 Rikstrafiken

Rikstrafiken ska verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektivtrafiken samt för att de transportpolitiska målen uppfylls. Myndigheten ska vidare följa kollektivtrafikens utveckling och särskilt kartlägga brister i den interregionala kollektivtrafiken.

Rikstrafiken svarar för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional trafik som inte upprätthålls av trafikhuvudmännen och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. I dagsläget upphandlar myndigheten färjetrafik till och från Gotland, flygtrafik, tågtrafik och busstrafik.

För närvarande finns avtal om flygtrafik på elva relationer i glest befolkade delar av landet. Vissa av relationerna är slingade vilket innebär att flera orter kan betjäna av en linje med mellanlandningar. De nuvarande avtalen löper ut i oktober 2008 och Rikstrafiken arbetar för närvarande med att förbereda nästa upphandling. Den upphandlade trafiken beskrivs utförligare i avsnitt 4.4.4.

### 4.3 Avgifter

#### 4.3.1 Avgifter vid Luftfartsverkets flygplatser

Verksamheten vid Luftfartsverkets flygplatser finansieras till största delen med luftfartsavgifter. Under 2005 stod dessa avgifter för cirka 60 procent av de totala rörelseintäkterna vid flygplatserna. Avgifterna utformas i enlighet med de principer som fastställts av *International Civil Aviation Organization* (ICAO) vilka innebär att avgifterna ska vara icke-diskriminerande, kostnadsbaserade och transparenta. Detta leder bland annat till att det inte är möjligt att ta ut olika avgifter från olika flygbolag. Luftfartsverket ger dock rabatter för nyetablerad trafik i enlighet med ett beslut från kommissionen som tillåter rabatterade avgifter för ny trafik under en femårsperiod.

Avgifterna är proportionerliga mot flygplanens storlek och antalet landningar. Avgifterna består av passageraravgift, startavgift, undervägsavgift, avgift för flygtrafiktjänst (TNC) samt avgas- och bulleravgift. Passageraravgifterna baseras på antalet avresande passagerare och startavgiften på flygplanens vikt och avgasutsläpp. Genom avgas- och bulleravgiften premieras använ-

dandet av mer miljövänliga flygplan. Avgiften för flygtrafiktjänst täcker kostnaderna för flygledning på flygplatsen och i dess närhet.

Avgiftsutvecklingen regleras i samband med att de ekonomiska målen för verket fastställs i budgetpropositionen. Som restriktion för prisökningar gäller för närvarande att verkets trafikavgifter, exklusive undervägsavgifter, luftfartsskyddsavgifter och bulleravgifter, i genomsnitt får öka med högst nettoprisindex räknat från och med 2001. Luftfartsverket har dock inte använt möjligheten att höja avgifterna fullt ut och verket har ambitionen att dagens avgiftsnivå ska kunna hållas oförändrad eller sänkas. En oförändrad avgiftsnivå bedöms kräva en genomsnittlig trafiktillväxt på minst 2 procent per år. I årsredovisningen för 2005 skriver verket att inriktningen är att ytterligare sänka avgiftsnivån för att stimulera marknadens tillväxt, om detta är förenligt med resultatutvecklingen.

Under 2005 sänktes undervägsavgiften med 19 procent jämfört med 2004. Under 2005 och 2007 sänktes vidare passagerar- och startavgifterna med 10 procent vid vardera tillfället.

De totala luftfartsavgifterna för en enkelresa på några av de volymmässigt största inrikessträckorna uppgick 2005 till cirka 130 kronor.

#### **4.3.2 Luftfartsstyrelsens avgifter för säkerhetskontroll och myndighetsavgiften**

Utöver de ovan nämnda avgifterna tar Luftfartsstyrelsen från och med 2005 ut en avgift för säkerhetskontroll.

Fram till 2004 tog Luftfartsverkets flygplatser ut en särskild avgift för säkerhetskontroll. På övriga flygplatser skötte kontrollen av polisen och någon avgift togs inte ut. Efter terrorattentaten den 11 september 2001 beslutade EU om en rad säkerhetsbestämmelser som medförde kraftigt ökade kostnader.

De ökade kostnaderna och konsekvenserna av dessa för främst de mindre flygplatserna ledde till att ett nytt system infördes. Systemet innebär att Luftfartsstyrelsen tar ut en avgift av flygbolagen per avresande passagerare. Avgiften baseras på flygplatsernas budgeterade kostnader för säkerhetskontroll och på prognoser över antal passagerare. Luftfartsstyrelsen betalar sedan ut ersättning till flygplatserna för de kostnader man haft för säkerhetskontrollen.

Systemet innebär en utjämning mellan flygplatserna och att avgiften är densamma för flygbolagen och därigenom för passagerarna oavsett vilken flygplats man flyger ifrån. Avgiften uppgår för närvarande till 30 kronor per passagerare. Från och med den 1 november 2007 kommer avgiften att höjas till 32,50 kronor.

Passagerare som reser med flygplan med högst 19 säten är undantagna från avgift.

För att finansiera Luftfartsstyrelsens verksamhet tas vidare en myndighetsavgift ut för samtliga passagerare som reser från en svenska flygplats. 2006 uppgick den avgiften till 8,50 kronor per avresande passagerare.

### 4.3.3 Avgifter vid icke-statliga flygplatser

För de icke-statliga flygplatserna finns inga särskilda regler för avgifterna vilket innebär att dessa flygplatser kan variera avgifterna mellan flygbolagen. I dagsläget finns ingen sammanställning över hur avgifterna ser ut. Den avgift för säkerhetskontroll och myndighetsavgiften som beskrivits ovan är dock generell och tas ut på samtliga flygplatser.

## 4.4 Statligt stöd till luftfartssektorn

Det statliga stödet till luftfartssektorn, inklusive flygtrafiken, sker genom följande åtgärder:

- korssubventionering mellan olika flygplatser inom Luftfartsverket
- driftbidrag till icke-statliga flygplatser
- bidrag till investeringar via länstransportplaner, länsstyrelser och direkt från regeringen
- upphandling av flygtrafik.

Under 2006 uppgick korssubventioneringen inom Luftfartsverket till 152 miljoner kronor om man utgår från det samlade rörelseresultatet för de 12 flygplatser som under året gick med förlust.

Driftbidraget till de icke-statliga flygplatserna uppgick under 2006 till 103 miljoner kronor varav Luftfartsverket finansierade 22 miljoner kronor.



Via anslaget statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar lämnades 2006 bidrag till investeringar vid flygplatser med 22 miljoner kronor och 2006 upphandlade Rikstrafiken flygtrafik för 76 miljoner kronor.

Av tabell 4.1 nedan framgår det samlade statliga stödet till de icke-statliga flygplatserna 2006. Investeringsbidraget är naturligtvis av mer långsiktig karaktär men har ändå tagits med i sammanställningen för att belysa statens samlade kostnader under det aktuella året.

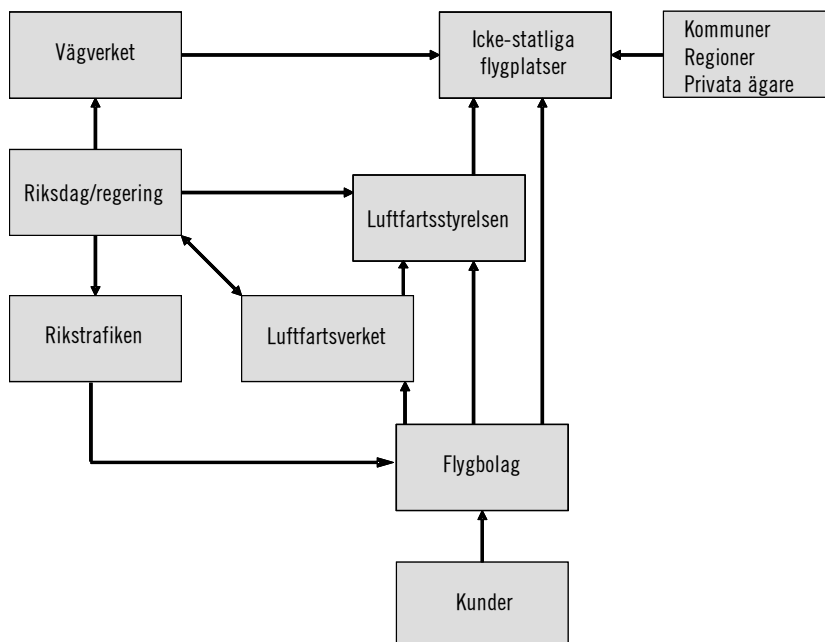
**Tabell 4.1 Statligt stöd 2006 till icke-statliga flygplatser, kronor**

	<b>Totalt antal passagerare</b>	<b>Driftbidrag</b>	<b>Upphandling</b>	<b>Investbidrag</b>	<b>Bidrag/ passagerare</b>
Arvidsjaur	48 348	8 280 000	6 372 788		303
Borlänge	33 476	3 502 000			105
Gällivare	42 062	9 656 000	11 929 306		513
Göteborg City	535 997				-
Hagfors	2 366	2 931 000	3 330 000		2 646
Halmstad	117 135				-
Hemavan	18 585	8 947 000	3 128 000		650
Hultsfred	1 255	3 364 000			2 680
Kramfors	22 675	5 152 000		5 179 000	456
Kristianstad	75 036	2 557 000			34
Linköping	66 225	5 841 000			88
Lycksele	26 191	7 484 000	7 481 099	4 000 000	724
Mora	5 823	4 223 000			725
Norrköping	82 580				-
Oskarshamn	12 620	3 528 000			280
Pajala	2 978	4 730 000	7 728 195		4 183
Skavsta	1 773 330				-
Storuman	12 753	8 163 000	8 094 123	4 416 000	1 621
Sveg	4 258	4 012 000	7 634 676		2 735
Torsby	2 788	1 159 000	3 330 000	3 000	1 611
Trollhättan	64 205	2 356 000		431 200	43
Vilhelmina	14 392	8 050 000	7 174 336		1 058
Västerås	182 700	1 069 000		5 000 000	33
Växjö	158 064	3 131 000			20
Örebro	85 158	3 708 000		2 627 000	74

*Källa:* Luftfartsstyrelsen och Rikstrafiken.

Av figur 4.1 nedan framgår de finansiella strömmar som finns mellan aktörerna inom luftfartssektorn inklusive de statliga bidrag som nämnts ovan.

**Figur 4.1 Finansiella strömmar inom Luftfartssektorn**



#### 4.4.1 Korssubventionering inom Luftfartsverket

Inom Luftfartsverket sker en korssubventionering mellan lönsamma och icke lönsamma flygplatser. Sex flygplatser (Arlanda, Bromma, Landvetter, Luleå, Malmö och Umeå) uppvisade 2006 ett samlat positivt rörelseresultat på 957 miljoner kronor. De övriga 10 flygplatserna hade ett samlat negativt rörelseresultat på -132 miljoner kronor. Därutöver redovisade de två flygplatser som under 2006 och vid årsskiftet 2006/07 övergick till kommunal ägo, Norrköping och Kalmar, ett negativt rörelseresultat på sammanlagt 75 miljoner kronor.

#### 4.4.2 Driftbidrag till icke-statliga flygplatser

Under 1980- och 1990-talen fanns två olika stöd till de kommunala och privata flygplatserna. Det ena var det så kallade skogslänsbidraget som var ett regionalpolitiskt stöd och fördelades endast till skogslänen främst i inre Norrland. Bidraget finansierades via statsbudgeten och uppgick 1998 till 15 miljoner kronor. Det andra stödet var ett resultatutjämningsbidrag i form av ett bidrag till vissa flygplatser för att de genererade trafik och därigenom också intäkter till det totala flygtransportsystemet. Bidraget finansierades av Luftfartsverket och uppgick 1998 till 10 miljoner kronor.

Riksdagen beslutade 1998 att staten skulle ta ett större ekonomiskt ansvar än tidigare för driften av kommunala och privata flygplatser. Som en följd av detta introducerades 1999 det statliga driftbidraget och de båda stöden som nämnts ovan upphörde. Syftet med det nya bidraget var att säkerställa en tillfredställande interregional flygtrafikförsörjning i hela landet. För att bidra till de transportpolitiska delmålen om tillgänglighet och regional utveckling är bidraget utformat så att perifera flygplatser tilldelas en proportionellt större andel av det tillgängliga bidraget.

Fördelningen av bidraget bygger på ett antal kostnads- och intäktsp parametrar där de olika flygplatserna ges schablonvärden som ska spegla faktiska kostnader och intäkter. Anledningen till att schablonvärden används är att modellen ska vara enkel och lättförståelig samtidigt som den ska bidra till att flygplatsdriften effektiviseras. De ingående parametrarna är tydligt definierade och ingår i den statistik som är allmänt tillgänglig.

De kostnadsparametrar som ingår i modellen är:

- flygtrafiktjänst
- brand- och räddningstjänst
- klimatfaktor.

Intäktsp parametrarna är följande:

- antalet passagerare
- antalet landningar
- fraktvolym
- volymen av postflyg.

Förutom dessa kostnads- och intäktsp parametrar har modellen en avståndsfaktor som ska spegla hur perifer flygplatsen är.

Eftersom modellen bygger på schablonkostnader och inte faktiska kostnader elimineras risken att systemet blir kostnadsdrivande vilket skulle kunna bli fallet om ökade kostnader ledde till ökat bidrag.

Det totala driftbidraget för drift av icke-statliga flygplatser uppgick 2006 till 103 miljoner kronor. Stödet fördelades till 21 av landets icke-statliga flygplatser. Luftfartsverket finansierade 22 miljoner kronor av detta stöd. Resterande del anslogs från statsbudgeten till Luftfartsstyrelsen som fördelar och administrerar stödet.

#### **4.4.3 Statsbidrag till vissa kollektivtrafikanläggningar**

Staten ger via Vägverket och Banverket bidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar som en trafik huvudman eller kommun ansvarar för. För flygtrafik kan bidrag ges till terminalbyggnader, väntehallar, rullbanor och hjälpmedel för inflygning oavsett vem som är ägare av anläggningen.

Statsbidraget ges till anläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. För övriga trafikslag krävs även att trafik huvudmannen ansvarar för trafiken i anslutning till anläggningen. Detta gäller dock inte för flygplatsanläggningar.

Endast trafik huvudmännen har rätt att ansöka om bidraget men huvudmannen kan dock ge fullmakt till ett bolag eller en stiftelse att ansöka. Kommuner och enskilda organisationer har möjlighet att ge förslag till åtgärder på de egna anläggningarna genom trafik huvudmannen.

Ansökningarna prövas gemensamt av berörd länsstyrelse (eller motsvarande), Luftfartsstyrelsen och Vägverket. Under 2006 fick 7 flygplatser del av bidraget med ett totalt belopp på 21,6 miljoner kronor (se tabell 4.2 nedan).

**Tabell 4.2 Statligt investeringsbidrag till flygplatsanläggningar 2006, kronor**

Flygplats	Belopp	Investeringsobjekt
Kramfors	5 179 000	Omtoppning, rullbana
Lycksele	4 000 000	Breddning, rullbana
Storuman	4 416 000	Terminalbyggnad
Torsby	3 000	Terminalbyggnad m.m.
Trollhättan	431 200	Inhängnad av flygplatsområde
Västerås	5 000 000	Inflygningsljus
Örebro	2 627 000	Terminalbyggnad
<i>Summa</i>	<i>21 656 000</i>	

Utöver ovanstående anslogs statliga medel via länsstyrelsernas utvecklingsanslag.

Rikstrafiken har i rapporten *Flyg i glesbygd* (RT 2006-94/41) kartlagt de totala investeringarna under en tioårsperiod på de tio flygplatser som omfattas av allmän trafikplikt. Under åren 1997–2006 investerades totalt 468 miljoner kronor på dessa flygplatser. Av dessa var 177 miljoner kronor finansierade med statliga medel.

#### 4.4.4 Upphandling av trafik

Som nämnts i avsnitt 4.2.4 svarar Rikstrafiken för upphandling av transportpolitiskt motiverad flygtrafik där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

Möjligheten för staten att betala ersättning för flygtrafik regleras i rådets förordning om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen. I förordningen anges att det i princip är fritt för alla lufttrafikföretag inom gemenskapen att bedriva flygtrafik på de flyglinjer man önskar. Medlemsländerna har dock möjlighet att införa allmän trafikplikt för regelbunden trafik till ett ytterområde, ett utvecklingsområde eller på en flyglinje med låg trafikintensitet det senare dock under förutsättning att flyglinjen anses väsentlig för den ekonomiska utvecklingen i den region där flygplatsen är belägen.

I samband med att trafikplikten införs på en linje har medlemsstaterna rätt att begränsa tillträdet till linjen till ett flygföretag under en period på högst tre år. Denna möjlighet finns oavsett om det företag som trafikerar linjen får statlig ersättning eller inte.

Rättigheten att bedriva trafik på en sådan linje ska erbjudas genom ett offentligt anbudsförfarande.

I Sverige har staten sedan 1980-talet bekostat flygtrafik på sträckan Östersund-Umeå för att möjliggöra tillgång för patienter till högspecialiserad vård. Initialt skedde detta genom korssubventionering inom Linjeflyg men vid avregleringen av flygmarknaden 1992 handlade staten upp trafiken genom Delegationen för köp av viss kollektivtrafik. När Rikstrafiken bildades fick den överta denna trafik tillsammans med sedan tidigare upphandlad järnvägs- och färjetrafik. Sedan 2002 har Rikstrafiken även upphandlat de övriga flyglinjer som upphandlas i dag. Dessa linjer fick under en tioårsperiod före 2002 offentliga subventioner via de berörda kommunerna

De aktuella relationerna är:

- Torsby/Hagfors – Arlanda
- Sveg – Arlanda
- Vilhelmina – Arlanda
- Storuman – Arlanda
- Lycksele – Arlanda
- Hemavan – Arlanda
- Arvidsjaur – Arlanda
- Gällivare – Arlanda
- Luleå – Pajala
- Östersund – Umeå

Kostnaden för den upphandlade trafiken uppgick 2005 till cirka 126 miljoner kronor. I genomsnitt utgör ersättningen från Rikstrafiken 30 procent av flygtrafikföretagens intäkter från den avtalade trafiken. Genom en ny upphandling har kostnaderna minskat och uppgick 2006 till cirka 76 miljoner kronor.

## 5 Beskrivning av luftfartssektorn i några europeiska länder

### 5.1 Europeiska trender

Under de senaste två decennierna har luftfartssektorn i Europa förändrats i ett antal avseenden. Förutom den utveckling av regelverket som jag tidigare beskrivit i avsnitt 4.1 är det framförallt ägande av flygplatserna som varit föremål för reformering.

Allt fler av de större europeiska flygplatserna har övergått eller befinner sig i en övergång från statligt ägande till någon form av privat eller regionalt ägande. Graden av privat ägande varierar.

Intresset från privata aktörer för att äga och driva flygplatser har ökat under det senaste decenniet.

I Sveriges grannländer är dock fortfarande de flesta flygplatserna i endera statlig eller kommunal/regional regi. Undantaget är Köpenhamn/Kastrups flygplats där staten sedan 1994 minskat sin ägarandel. I dag är danska staten minoritetsägare med 39 procent av aktierna.

Jag har valt att nedan redovisa hur luftfartssektorn ser ut i Norge, Finland, Danmark, Storbritannien, Spanien, Frankrike och Tyskland.

### 5.2 Norge

I Norge finns 50 flygplatser med linjetrafik. Av dessa ägs och drivs 46 av Avinor Aksjeselskap. De övriga 4 flygplatserna är privatägda, där Sandefjord/Torp med 1 miljon passagerare per år är den dominerande.

Fram till 1997 var de flesta flygplatserna kommunala men staten valde då att förstatliga samtliga flygplatser som vid tillfället hade linjetrafik.

Avinor är ett av staten helägt aktiebolag som finansierar den egna verksamheten men är underställt Samferdselsdepartementet. Bolaget äger och driver de 46 flygplatserna och ansvarar för flygtrafiktjänsten vid dessa. Departementet fastställer årligen genom en motsvarighet till regleringsbrev direktiv och riktlinjer för Avinor. Jämfört med de svenska regleringsbrev är dock den norska varianten betydligt mer omfattande och detaljerad. Nedan anges exempel på några av de områden där departementet fastställer direktiv för bolaget:

- vilka flygplatser som ska ingå i systemet med utjämning mellan lönsamma och icke lönsamma flygplatser
- bolagets deltagande i arbetet med nationell transportplan; här ingår att ta fram statistik, resvaneundersökningar och strategier för utvecklingen av sektorn
- ett uppdrag om ambulansberedskap där samtliga flygplatser ska vara tillgängliga för ambulansflyg dygnet runt, ingen statlig ersättning utgår för detta uppdrag
- ett uppdrag om tillgänglighet för funktionshindrade
- målsättning att 50 procent av resorna till och från Gardermoen ska ske med kollektivtrafik
- ett avkastningskrav på 10 procent av det egna kapitalet

Av Avinors 46 flygplatser genererar 4 stycken ekonomiskt överskott, 4 flygplatser uppvisar nollresultat och resterande 38 redovisar finansiellt underskott av verksamheten. Korssubventioneringen mellan de olika flygplatserna uppgick 2006 till 1,1 miljarder norska kronor, vilket var en ökning med 295 miljoner norska kronor jämfört med 2005.

Från det att bolaget tog över flygplatserna 1997 fram till 2005 har man fått en årlig ersättning för att täcka underskotten på de regionala flygplatserna. Från och med 2006 upphörde dock denna ersättning och samtliga kostnader för Avinors verksamhet ska numera finansieras inom den egna organisationen. Ersättningen uppgick som mest till 263 miljoner norska kronor.

I januari 2000 bildades Luftfartstilsynet som är en myndighet med uppgift att säkerställa en säker och samhällsnyttig luftfart. Myndigheten finansieras till 68 procent med avgifter från brukarna.



Utöver det indirekta stödet till flygplatserna genom Avinors korssubventionering upphandlar staten sedan lång tid tillbaka trafik på ett 40-tal linjer till en kostnad av totalt 476 miljoner norska kronor. Detta innebär en genomsnittlig kostnad per passagerare på 500 norska kronor.

### 5.3 Finland

Det finska flygplatssystemet omfattar totalt 27 flygplatser. Av dessa ägs och drivs 25 i statlig regi av den finska motsvarigheten till Luftfartsverket, Finavia. Av de övriga 2 ägs den ena av en kommun och den andra av en stiftelse. Staten anslog under 2006 sammanlagt 1,3 miljoner euro till de båda icke-statliga flygplatserna.

Finavia är ett affärsverk som finansieras via avgifter från brukarna. Verket levererade 2005 in 11 miljoner euro i avkastning till finska staten. Finavia bidrar även till finansieringen av den finska motsvarigheten till Luftfartsstyrelsen som inrättades 2006. Finavias bidrag till luftfartsmyndigheten uppgick 2006 till 6 miljoner euro; resterande kostnader inom myndigheten täcktes av avgifter från brukarna.

Flygtrafiktjänsten drivs av Finavia och är organiserad i en nordlig och en sydlig del. Vid de båda icke-statliga flygplatserna bedrivs flygtrafiktjänsten i kommunal regi med kommunalt anställd personal. Staten äger dock infrastrukturen som är kopplad till flygtrafiktjänsten vid de båda flygplatserna och staten ansvarar även för underhåll och utveckling av de tekniska systemen.

I Finland upphandlas trafik mellan Mariehamn på Åland och Stockholm. Vidare pågår för närvarande upphandling av linjen mellan Helsingfors och Savonlinna i östra Finland.

### 5.4 Danmark

I Danmark finns 9 flygplatser med linjetrafik och omfattningen av inrikesflyget är begränsad till trafik på 8 linjer. Utrikestrafiken är dock betydande.

Flygplatserna i Vagar (Färöarna) och på Bornholm ägs av staten, Kastrup och Roskilde har privata majoritetsägare och övriga flygplatser ägs av kommuner. Under 2007 kommer Vagar att övergå från statligt till kommunalt ägande.

Nordens största flygplats Kastrup med över 20 miljoner årliga passagerare är ett eget bolag. I bolaget ingår även flygplatsen i Roskilde. År 1990 börsnoterades det då helägda statliga bolaget och 1994 sålde staten 25 procent av aktierna. Därefter har man sålt ut mindre delar. Vid utgången av 2005 blev Macuarie Airports Copenhagen Aps huvudägare genom ett innehav av drygt 53 procent av aktierna. Danska staten äger i dagsläget 39 procent av aktierna och andra privata aktörer de resterande 8 procenten. Kastrup är i dag den enda nordiska flygplatsen som är börsnoterad.

Bakgrunden till försäljningen av Kastrup var den trend av utförsäljningar av flygplatser som startats i Storbritannien men också behovet av kapital för att genomföra omfattande investeringar i bland annat terminaler och banor.

Kastrup anses i dag vara en av de vinstrikaste flygplatserna i Europa. Flygplatsbolaget har sedan 1998 investerat i elva flygplatser runt om i världen, främst i Centralamerika. En stor andel av Kastrups passagerare kommer från Norge och Sydsverige. Under 2006 minskade antalet svenska passagerare vid flygplatsen med drygt 3 procent.

Flygtrafiktjänsten i Danmark tillhandahålls av det statliga Naviair som är en verksamhet under Transport- och Energiministeriet. Finansieringen bygger på kostnadsbaserade avgifter vilket innebär att man inte har något krav på avkastning.

Myndigheten Statens Luftfartsvesen (SLV) har det totala ansvaret för säkerhet och tillsyn inom den civila luftfarten. SLV äger också de två statliga flygplatserna Vagar och Bornholm. Myndigheten finansieras till övervägande del av avgifter som tas ut av flygbolag, flygplatser och Naviair.

I Danmark förekommer ingen upphandling av flygtrafik.

## 5.5 Storbritannien

Till följd av en mycket kraftig passagerartillväxt, från 100 miljoner passagerare 1991 till 228 miljoner 2006, präglas det brittiska flygplatssystemet av kapacitetsbrist.

I Storbritannien finns cirka 60 flygplatser med linjetrafik, varav de flesta drivs i bolagsform. Övervägande delen är helt privata, några ägs gemensamt av kommuner och privata aktörer och ett antal ägs gemensamt av flera kommuner. Inom systemet finns 10 statliga flygplatser som samtliga ligger i Skottland. Till dessa betalas

ett årligt driftstöd ut från det skotska transportministeriet. Bland de privatägda finns de flesta av de stora flygplatserna medan de små flygplatserna oftast ägs av offentliga aktörer.

Fram till mitten av 1980-talet, när privatiseringen av de större flygplatserna genomfördes, var de flesta brittiska flygplatserna statliga eller kommunala. I dag finns 3 stora flygplatsoperatörer som äger och sköter driften på 12 av de största brittiska flygplatserna.

Det förut statliga British Airport Authority (BAA) är i dag privat och driver förutom Heathrow och Gatwick i London även flygplatser i ett stort antal länder världen över.

Det näst största flygplatsbolaget är Manchester Airport Group som äger 4 flygplatser med totalt 28 miljoner passagerare årligen. Bolaget ägs till sin helhet av 9 kommuner med Manchester som majoritetsägare med 55 procent av aktierna.

Civil Aviation Authority har sedan 1972 myndighetsansvaret för regleringen av den civila luftfarten i Storbritannien. Myndighetens huvudsakliga ansvarsområden är flygsäkerhet, ekonomisk reglering av luftfarten, reglering av luftrummet, luftfartens miljöfrågor och konsumentskyddsfrågor. Myndigheten finansieras helt av avgifter från brukarna.

Fram till 2001 svarade Civil Aviation Authority även för flygtrafiktjänsten i Storbritannien. Flygtrafikverksamheten övergick vid årsskiftet 2001/2002 till bolaget National Air Traffic Services där staten i dag äger 49 procent och resterande del ägs av personalen och privata aktörer.

I Storbritannien upphandlas 28 flyglinjer, främst i Skottland.

## 5.6 Spanien

Flertalet av de 47 spanska flygplatser där det bedrivs linjetrafik förvaltas av Aeropuertos Españoles Navegación Aérea (AENA). AENA är ett aktiebolag som till 100 procent ägs av den spanska staten. Bolaget äger och förvaltar flygplatser och svarar för all flygtrafiktjänst i landet. Bolaget har 10 000 anställda varav 4 000 inom flygtrafiktjänsten.

Av de 47 flygplatserna har 8 stycken fler än 5 miljoner passagerare årligen.

Enligt den spanska grundlagen betraktas flygplatserna som ett allmänintresse och bör som sådana vara kontrollerade av staten.

Målsättningen för bolaget är att bidra till utvecklingen av flygtransporterna i Spanien och garantera säker, tillförlitlig och effektiv flygtrafik med en service som svarar upp mot kundernas efterfrågan. Detta ska ske inom ramen för regeringens transportpolitik i stort.

I den långsiktiga planeringen som sträcker sig till 2020 har regeringen aviserat att man tänker föra en dialog med regionala, lokala och andra aktörer om eventuellt ägande och drift av vissa flygplatser. Målsättningen är att även aktörer ute i landet i framtiden ska äga och driva flygplatser.

Endast några få procent av investeringarna i flygplatssystemet finansieras via statsbudgeten; den övervägande delen av investeringarna finansieras inom AENA.

AENA är sedan länge aktiv som ägare av flygplatser utanför Spanien. Totalt äger man 29 flygplatser utanför landet, de flesta i Centralamerika. AENA äger bland annat 10 procent av Skavsta och delar av London Luton.

Flygmarknaden i Spanien haft en mycket kraftig tillväxt till följd av bland annat turismen. Efter etableringar av lågkostnadsbolag räknas Spanien i dag till ett av de länder i Europa som har den hårdaste konkurrensen på flygmarkanden. Spanien är Europas största marknad för chartertrafik.

Spanish Civil Aviation Authority är en del av transportministeriet och har till uppgift att ansvara för föreskrifter, säkerhet och inspektion inom flygsektorn. Myndigheten har också till uppgift att ansvara för tillsyn över flygtrafiktjänsten och för utveckling av de tekniska systemen inom flygtrafiktjänsten.

I Spanien upphandlas totalt 16 linjer, samtliga till och från olika delar av Kanarieöarna.

## 5.7 Frankrike

I Frankrike bedrivs linjetrafik på 78 flygplatser, vilket är det största antalet i något enskilt europeiskt land. De flesta ägs av staten som därefter med koncession upplåter driften till lokala och regionala offentliga aktörer. Graden av statlig styrning är hög; som exempel kan nämnas att flygplatsavgifterna godkänns av ministeriet. Det är också staten som har stått för investeringarna och för tillkomsten av flygplatserna.

Kommunerna och regionerna har gått samman i gemensamt ägda bolag för att sköta driften av flygplatserna. För driften av flygplatserna i Paris finns ett särskilt flygplatsbolag, Aéroports De Paris (ADP), som tidigare ägdes till 100 procent av staten. Under 2005 inleddes en utförsäljning av ADP genom att privat aktörer erbjöds att köpa 30 procent av bolagets aktier. Bakgrunden till utförsäljningen var behovet av kapital för investeringar i nya terminaler och förberedelser för att ta emot trafik med större flygplanstyper.

Även vad gäller de regionala flygplatserna diskuteras nu att man vill få in privata aktörer för att förbättra effektiviteten som i ett internationellt perspektiv bedöms vara låg. Tolv av de större flygplatserna utanför Parisområdet bedöms dock vara av sådan strategisk vikt för det totala systemet att de även fortsättningsvis bör ägas av staten och att driften bör skötas av det offentliga genom regionala och lokala aktörer.

Vid flygplatsen i Grenoble sköts dock driften av privata aktörer genom en koncession från staten. Denna förändring genomfördes 2004 och var ett led i att utveckla flygplatsen med inriktning på lågkostnadsbolag och skidcharter. I dag anses driften vid flygplatsen vara en av de mest kostnadseffektiva i Frankrike.

Inrikestrafiken i Frankrike har under 2000-talet minskat till följd av konkurrensen från snabbtågen. Enligt den franska luftfartsmyndigheten har trafiken under perioden 2000–2004 minskat med 16 procent som en direkt följd av snabbtågen. Som exempel kan nämnas att tågets andel på sträckan Paris–Marseille har ökat från 45 procent 2000 till strax under 70 procent 2005. Utrikestrafiken i Frankrike följer samma utvecklingstendenser som i övriga Europa men ökningen är inte lika kraftig och tillväxten sker främst inom lågkostnadsflyget som 2006 uppgick till 12 procent av flygtrafiken i landet.

I Frankrike upphandlas 79 flyglinjer. Upphandlingen genomförs regionalt och det är regionen själv som bedömer behovet av upphandling. Regionerna finansierar de flesta upphandlingarna. Många av de upphandlade linjerna går inte till Paris utan till närliggande regionala centrum, till exempel Marseille, Nice och Lyon. På de flesta orter där flygtrafik upphandlas finns det alternativa transportmöjligheter i form av till exempel snabbtåg. Den totala upphandlade trafiken uppgår till 14 procent av inrikestrafiken vilket gör upphandlingen till den mest omfattande i Europa mätt i antal passagerare.

## 5.8 Tyskland

I Tyskland finns cirka 50 flygplatser med linjetrafik där Frankfurt och München är mycket stora med 53 respektive 31 miljoner passagerare 2006. De flesta flygplatser med linjetrafik ägs av lokala och regionala myndigheter. Under 2000 inleddes en privatisering av de största flygplatserna. Regeringen uppmanade också delstaterna och kommunerna att överlåta sitt flygplatsägande till privata aktörer. Argumenten för att privatisera var att flygplatserna bör bli mer marknadsorienterade och därigenom även effektivare. Behovet av kapital för att täcka kostnader för omfattande investeringar vid flygplatserna var ett annat motiv.

Staten har sålt sina aktier i flygplatserna i Frankfurt och Hamburg och även vissa av delstaterna har minskat sitt innehav. I Düsseldorf och Hamburg äger privata intressen 50 procent av flygplatserna. Staten äger dock fortfarande delar av flygplatserna i München (26 procent), Berlin (26 procent) och Köln (31 procent). I Frankfurt äger flygbolaget Lufthansa 9,98 procent av flygplatsen. Detta är ovanligt vid en jämförelse med övriga Europa där flygbolagen som regel inte engagerat sig i flygplatsernas infrastruktur.

Avgifterna på de tyska storflygplatserna är bland de högsta i Europa, något som även gäller avgifterna för flygtrafiktjänst vid dessa flygplatser.

Den tyska flygmarknaden präglas av en kraftig expansion av lågkostnadsflyget. Man har flest lågkostnadsbolag i Europa vilket också lett till att man tillsammans med Storbritannien har de lägsta flygpriserna till följd av ett hårt konkurrenstryck. Lågkostnadsbolagen har i hög utsträckning valt att förlägga sin trafik till mindre flygplatser eftersom dessa tar ut lägre avgifter än storflygplatserna. Även flygfrakten har blivit allt viktigare för de regionala flygplatserna.

Flyget i Tyskland konkurrerar inte bara med andra flygbolag utan även med snabbtåg och bil. Snabbtågssystemet är välutbyggt och nätet är anslutet till de större flygplatserna. Flyget har mött konkurrensen genom att införliva tåget bland sina produkter. På snabbtågssträckan Köln–Frankfurt erbjuder flygbolaget sina resenärer samma service som på flyget vilket bland annat innebär att man kan checka in sitt bagage redan i Köln när man ska resa vidare med flyg från Frankfurt.

Det tyska transportministeriet är tillsynsmyndighet för den civila luftfarten. Verket för civil luftfart (LBA) svarar för certifiering, licensiering och övervakning av flygsäkerheten i det civila luftrummet. Flygtrafikledningen tillhandahålls sedan 1993 av ett bolag som fram till 2007 till 100 procent ägts av staten. För att förbättra flygtrafikledningens effektivitet har den tyska riksdagen beslutat att en majoritet av bolaget (74,9 procent) ska säljas ut till privata intressenter. Staten kommer att behålla resterande andel av bolaget för att kunna bevaka övergripande nationella intressen i bolaget.

I Tyskland upphandlas flygtrafik på 3 linjer nämligen Erfurt–München, Hof–Frankfurt och Rostock–München.

## 6 Statens ansvar för den svenska flygplatsinfrastrukturen

### 6.1 Statens övergripande ansvar

Riksdagens och regeringens övergripande ansvar inom olika politikområden och även inom luftfartssektorn är att:

- utfärda lagar och förordningar som reglerar ramarna för verksamheten
- anslå medel och besluta om skatter och avgifter
- utse myndigheter med ansvar att reglera och utöva tillsyn över området
- ställa upp villkor för användningen av allmänna medel.

För flygplatsinfrastrukturen tar sig ovanstående ansvar bland annat uttryck genom följande:

- regelsystem för flygplatsdrift oavsett vem som äger flygplatserna
- transportpolitiska mål för bland annat god miljö, tillgänglighet och regional utveckling
- specifika miljökrav för respektive flygplats
- generella krav på statlig verksamhet, till exempel vad gäller ekonomisk redovisning och jämställdhet.

Utöver det övergripande regelsystemet och finansiering kan statens ansvar inom luftfartssektorn utövas genom att staten äger och driver flygplatser inom ett affärsverk, är delägare via verket, äger och driver flygplatser genom ett hel- eller delägt aktiebolag eller genom att staten stödjer verksamheten på av andra ägda och drivna flygplatser med statliga anslag.

Statens roll är således att sätta upp ramar och regelverk för den verksamhet som bedrivs inom luftfartssektorn. Det finns dock inget som säger att staten ska äga flygplatserna så länge man till-



skapar ett regelverk som gör att statens målsättningar inom sektorn kan uppnås. Det är därför viktigt att betona att statens övergripande ansvar och ett eventuellt statligt ägande är två skilda frågor.

## 6.2 Teoretiskt möjliga modeller för statens ansvar

Rent teoretiskt kan man se följande modeller i olika kombinationer för statens roll och ansvar för den svenska flygplatsinfrastrukturen.

- Alla flygplatser ägs och drivs av staten.
- Strategiska flygplatser ägs och drivs av staten, övriga ägs och drivs av kommuner, regionen och privata intressenter.
- Större flygplatser ägs och drivs av bolag (helt eller delvis statliga, helt eller delvis privata).
- Mindre flygplatser ägs och drivs av staten.
- Flygplatser ägs och drivs av privata intressen.
- Ägande och drift av flygplatserna skiljs åt och de olika delarna kan sedan i olika kombinationer ägas och drivas av staten och/eller övriga aktörer

Alla ovanstående varianter finns i olika länder och skulle man skapa ett helt nytt system skulle ingen modell vara på förhand given.

## 6.3 En vidareutveckling av den svenska modellen

Nedan redovisas ett antal tänkbara alternativ för att utveckla den svenska modellen för statens ansvar för flygplatsinfrastrukturen. I avsnitt 9 redovisas mina överväganden och resonemang kring de olika alternativen.

I samtliga fall förutsätts att staten genom ett ersättningssystem stödjer de flygplatser som inte ägs av staten och som uppvisar ett negativt resultat.

### 6.3.1 Sammanhållet statligt system

Detta alternativ innebär ett fortsatt sammanhållet statligt system av de flygplatser som i dag ligger inom Luftfartsverket och affärsverket ombildas till aktiebolag. Inom ramen för denna modell kan man diskutera två alternativ för hur ägandet av bolaget bör se ut.

## Av staten helägt bolag

Luftfartsverket ombildas från affärsverk till ett av staten helägt aktiebolag.

Associationsformen aktiebolag förekommer över hela världen. Den vilar på principen att ägarnas ansvar är begränsat till det kapital man tillskjutit bolaget. Bolag regleras privaträttsligt.

Ett aktiebolag styrs alltså av ett regelverk som är etablerat och väl känt såväl nationellt som internationellt. Det tydliga regelverket leder till en effektiv och enkel styrning av verksamheten.

Om inte annat anges av ägaren är det övergripande målet för verksamheten att få så hög avkastning som möjligt på insatt kapital. Den tydliga målsättningen borgar för en effektivare verksamhet.

I tabell 6.1 nedan jämförs affärsverk och aktiebolag. I tabell 6.2 anges några av de mer övergripande frågor som bör beaktas vid en bolagisering.

**Tabell 6.1 Sammanfattning av hur frågor hanteras i aktiebolag respektive affärsverk**

Fråga	Aktiebolag	Affärsverk
Gällande regelverk	Enkelt, etablerat och allmänt känt regelverk.	I ett internationellt perspektiv en udda form att driva verksamhet i.
Riksdagens insyn	Inbjudan till bolagsstämma.	Information och ställningstagande i budgetpropositionen.
Övrig insyn	Genom årsredovisningar och övrig information.	Offentlighetsprincipen gäller.
Styrning	Genom bolagsstämma och genom att man där utser styrelsen. Genom skrivningar i bolagsordning eller särskilda avtal.	Genom att utse styrelse och generaldirektör, ställningstagande i budgetpropositionen, särpropositioner, regleringsbrev samt mål- och resultatdialog.
Författningsstyrning	Bindande generella regler kräver lag.	Bindande generella regler i förordningsform.
Beslutsfattande om t.ex. investeringar	Görs på egen hand i bolaget.	Underställt riksdagen.
Effektivisering och utveckling av verksamheten	Drivs av bolaget.	Strukturförändringar är underställda riksdagen.
lanspråktagande av mark	Genom sedvanligt köp.	Genom expropriation.

Tabell 6.2 Frågor att beakta vid en bolagisering

Möjligheten att försäkra sig mot bland annat följder av terrorism.
Eventuell skärpning av krav på särredovisning, vilket kan minska möjligheterna att korssubventionera
Möjligheten och önskvärdheten att tillämpa de transportpolitiska målen
Möjligheten att följa upp målen och få tillgång till bland annat statistik (jämför SJ)

Affärsverksformen finns endast i ett fåtal länder; i Sverige finns i dag 4 affärsverk nämligen, Statens Järnvägar<sup>1</sup>, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och affärsverket Svenska Kraftnät.

Detta gör affärsverksformen till en udda företeelse, vilket kan vara ett problem för verksamheterna vid externa kontakter. Vidare bedrivs inget utvecklingsarbete kring myndighetsformen på samma sätt som för andra delar av den statliga förvaltningen.

Statsmakterna har lagt fast ett antal kriterier som bör vara uppfyllda för att en statlig verksamhet ska anses vara lämplig att bolagisera<sup>2</sup>:

- Det första kriteriet är att verksamheten bedrivs under *fungerande konkurrensvillkor*. Kriteriet bedöms vara uppfyllt om det finns leverantörsalternativ inom eller utom landet och om köparen fritt kan välja leverantör och det inte existerar formella eller praktiska konkurrenshinder.
- Det andra kriteriet är att verksamheten som är föremål för bolagisering är av *betydande omfattning*. En bolagisering ställer typiskt sett större krav på effektiv ledningsstruktur och företagsledningsuppgifter för att bolaget ska kunna vara framgångsrikt. Statsmakterna har gjort bedömningen att verksamheten måste vara av en omfattning som motsvarar en marknadsandel för den bolagiserade enheten på åtminstone 10 procent.
- Det tredje kriteriet är att verksamheten bör ha uppnått en *affärsmässig mognad*. För att detta kriterium ska kunna anses vara uppfyllt bör verksamheten kännetecknas av en välgrundad och tydlig affärsidé. Det bör finnas uppsatta mål för verksamheten och en strategi vars inre logik är sådan att målet kan förväntas nås. Ledningen för enheten bör ha god finansiell-,

<sup>1</sup> Affärsverket SJ är de delar som återstår när resten av affärsverket bolagiserades. Här ligger bland annat visst rullande material och ansvar för leasingåtaganden.

<sup>2</sup> Prop. 1992/93:100 bil 1, bet. 1992/93: F, U 10 respektive F, U 20, rskr 1992/93: 189.

strategisk- och riskhanteringskompetens. Vidare bör verksamhetens lönsamhet och effektivitet vara åtminstone i paritet med genomsnittet i branschen.

- Det fjärde kriteriet är att verksamheten bör ha *kommersiella förutsättningar* och vara oberoende av direkta anslagsmedel. Kriteriet innebär att verksamheten långsiktigt ska kunna generera tillräckligt med intäkter för att täcka sina kostnader och ge en viss vinst.
- Det femte kriteriet är att verksamheten *inte primärt ska styras av politiska uppgifter och mål*. För att detta kriterium ska vara uppfyllt bör verksamheten i huvudsak styras utifrån företags-ekonomiska principer. Politiska mål och krav på rättssäkerhet, insyn och kontroll m.m. bör vara underordnade krav.

För en verksamhet som uppfyller alla dessa fem kriterier är förutsättningarna för en bolagisering mycket goda. Jag återkommer i avsnitt 9.5.1 med mina överväganden kring Luftfartsverket i detta avseende.

### **Ert bolag som ägs gemensamt av staten och privata intressenter**

Ett bolagiserat Luftfartsverk kan också ägas gemensamt av staten och privata intressenter. Flygtrafikledningen bör i så fall läggas i ett självständigt bolag.

I ett helägt bolag kan staten på egen hand fastställa eventuella mål för bolaget utöver de finansiella. I ett delägt bolag måste staten däremot samordna sig med övriga ägare om vilka mål som ska gälla för verksamheten och hur den ska styras. Styrelsens sammansättning blir vid ett deläggande en gemensam fråga för ägarna.

Genom att få in privata aktörer skärps förmodligen kostnads-effektiviteten eftersom dessa är vana att arbeta med utgångspunkt från att det överordnade målet med verksamheten är att vinst-maximera. Extern kompetens tillförs också vid ett breddat ägande.

Ett bolag som ägs till 100 procent av staten kommer aldrig att tillåtas gå i konkurs eller bli utsatt för uppköp. Vid ett blandat eller helt privat ägande blir drivkrafterna att effektivisera verksamheten förmodligen högre till följd av ovanstående risker för den egna verksamheten.

Vid en utförsäljning av delar av ett statligt bolag tillförs medel till statskassan samtidigt som den framtida årliga avkastningen från bolaget minskar.

I nedanstående tabell sammanfattas skillnaden i vissa frågor vid delat ägande mellan staten och privata aktörer jämfört med ett helstatligt ägande.

**Tabell 6.3 Sammanfattning av vad som skiljer mellan ett av staten helägt respektive delägt bolag**

Fråga	Helägt	Delägt
Styrning	Full kontroll vid stämman. Tillsätter styrelse på egen hand.	Samordning med övriga ägare om bolagets styrning och om tillsättande av styrelse.
Ekonomiska konsekvenser	Hela avkastningen tillfaller staten	Intäkter i samband med försäljning. Den årliga avkastning från verksamheten som tillfaller staten minskar.
Effektivitet	Tydligt regelverk leder till effektivare verksamhet.	Aktörer som är vana att arbeta med vinstmaximering som överordnat mål kommer in i verksamheten. Leder till större effektivitetsvinster än vid ett helt statligt ägande.
Kompetens	Samma som i affärsverksformen.	Extern kompetens tillförs.
Särskilda mål	Staten kan sätta upp särskilda mål för verksamheten.	Måste vara överens med övriga ägare om särskilda mål vid sidan av vinstmaximering.

### 6.3.2 Utförsäljning av någon storflygplats till regioner/kommuner/privata intressenter

Vid en bolagisering av Luftfartsverket där staten äger hela bolaget kan man tänka sig att någon de större flygplatserna läggs i ett eget bolag som helt eller delvis säljs ut till den aktuella regionen, berörda kommuner och/eller privata intressenter.

Genom att helt eller delvis sälja någon av de flygplatser som i dag genererar stora överskott finns möjligheten att flygplatsen utvecklas effektivare, och om en enskild storflygplats drivs på ett effektivare sätt kan denna i sin tur fungera som ett vägledande exempel för andra flygplatser och leda till produktivitetsförbättringar inom flera delar av sektorn.

Om flygplatser säljs ut till regionala aktörer tillförs dessutom kompetens om regionala förhållanden, samtidigt som möjligheten att anpassa flygplatsens utveckling till annan regional utveckling förbättras. Kopplingen mellan de faktiska kostnaderna och den faktiska nyttan av flygplatsen stärks. Flygplatsen kan på ett tydligare sätt bidra till att stärka regionens konkurrenskraft.

Det är också möjligt att frågorna kring verksamhetens miljöpåverkan blir enklare att bereda och att en bättre dialog kan föras kring dessa frågor vid ett regionalt ägande.

Ett delat ägande mellan regionala företrädare och det regionalt förankrade näringslivet eller andra privata aktörer skulle också kunna vara en tänkbar lösning.

Vid en försäljning måste man ta hänsyn till flygplatsens roll som en del av det samlade svenska flygplatssystemet. Inom ramen för det gällande regelverket kring avgifter och tillgång till tider för start och landning skulle man kunna tillgodose möjligheten för alla aktörer att få tillgång till flygplatsens infrastruktur på ett liknande och icke-diskriminerande sätt.

Det finns inom Europa flera exempel på stora flygplatser som, helt eller delvis, sålts till privata intressenter. Bland dessa kan nämnas flygplatserna i Rom, Frankfurt, Budapest och Köpenhamn.

### **6.3.3 Utförsäljning av regionalt strategiska flygplatser**

För flertalet av de flygplatser som i första hand är att betrakta som strategiska ur ett regionalt perspektiv men som i dag ligger inom Luftfartsverket kan man också tänka sig en övergång till ett regionalt/kommunalt ägande.

De fördelar med ett sådant ägande som nämnts under 6.3.2 ovan är högst relevanta även för flygplatser med en mindre verksamhetsvolym. En av de viktigare nyttorna vid ett ändrat ägande för dessa flygplatser är förmodligen en ökad kostnadseffektivitet genom bland annat samordning med andra kommunala och regionala verksamheter. Flygplatsens roll som en del av den totala regionala utvecklingen stärks också.

### 6.3.4 Uppdelning av infrastruktur och drift på flygplatserna

En modell som föreslogs<sup>3</sup> av den flygplatsutredning som tillsattes 1989 är att det skulle bildas två aktiebolag på samtliga större flygplatser – dels ett fastighetsbolag som äger flygplatsens anläggningstillgångar i form av banor och terminaler, dels ett bolag för driften av flygplatsen.

I utredningen förslogs att fastighetsbolagen på de dåvarande statliga flygplatserna skulle ha fortsatt statlig majoritet men att bolagen även skulle erbjuda delägarskap till regionala och lokala intressenter. Även driftbolagen på de statliga flygplatserna föreslogs ha ett statligt majoritetsägande med minst 51 procent.

Utredningen föreslog att Arlanda, Landvetter, Luleå och Malmö skulle vara nationellt strategiska flygplatser till följd av sin storlek och att Luleå var strategisk av regionalpolitiska och försvarspolitiska skäl. Av kostnadseffektivitetsskäl föreslogs att de aktuella flygplatserna skulle drivas som helägda statliga bolag.

För övriga flygplatser föreslogs ett stomnät med 14 flygplatser som i aktiebolagsform skulle drivas av stat och kommuner gemensamt. För att få ingå i stomnätet skulle flygplatserna ha minst 100 000 passagerare per år och därtill vara samhälls-ekonomiskt lönsamma.

För att en kommunal flygplats skulle få ingå i stomnätet krävdes att staten fick möjlighet att bli delägare i flygplatsens driftbolag.

Ett helstatligt centralt förvaltningsbolag skulle bildas för att förvalta aktierna i de delägda bolagen. Detta bolag skulle även förvalta aktierna i bolagen på de av staten helägda flygplatserna.

I stomnätet skulle en rörlig avgift för varje flygplansrörelse tas ut. Denna avgift skulle på samma sätt som för väg- och järnvägs- trafik i teorin baseras på den samhällsekonomiska marginalkostnaden för varje rörelse.

Fasta avgifter skulle täcka övriga kostnader på flygplatserna. Den fasta avgiften skulle tas ut i form av ett totalt belopp per flygbolag avseende kostnaderna för samtliga flygplatser i stomnätet som flygbolaget opererar på.

Regeringen valde att inte gå vidare med utredningens förslag.

---

<sup>3</sup> *Flygplats 2000 – De svenska flygplatserna i framtiden* (SOU 1990:55).

## 7 Utgångspunkter för mina förslag

### 7.1 De transportpolitiska målen

Mitt uppdrag är enligt direktiven att med utgångspunkt från de transportpolitiska målen lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser.

Den grundläggande utgångspunkten för mitt utredningsarbete har därför varit att statens engagemang kring flygplatserna ska utformas så att det bidrar till den transportpolitiska måluppfyllelsen både på ett övergripande plan och när det gäller delmålen.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål preciseras genom sex stycken delmål:

1. *Ett tillgängligt transportsystem.* Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
2. *Hög transportkvalitet.* Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
3. *Säker trafik.* Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
4. *God miljö.* Transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.
5. *Regional utveckling.* Transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.



6. *Ett jämställt transportsystem.* Målet ska vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Mot bakgrund av utformningen av mitt uppdrag anser jag att delmålen om tillgänglighet, regional utveckling och god miljö är de som är mest relevanta. Vid mina överväganden har även delmålet om ett jämställt transportsystem varit en av utgångspunkterna. Målen om säkerhet och hög kvalitet ser jag som grundförutsättningar för att någon över huvud taget ska kunna bedriva flygplatsverksamhet; förutsättningarna för att uppfylla dessa mål är väl omhändertagna i det regelverk som finns kring dagens verksamhet.

När det gäller förmågan att skapa grundläggande tillgänglighet på perifert belägna orter har flyget, enligt min uppfattning, en särställning bland trafikslagen. Möjligheten att nå andra delar av landet över dagen med en rimlig restid är på dessa orter helt beroende av tillgången till flyg och några verkliga alternativ i form av andra trafikslag är i många fall inte aktuella. Flyget är det enda av trafikslagen som kan skapa en tillfredställande internationell tillgänglighet.

Med delvis samma utgångspunkter som gäller för grundläggande tillgänglighet har flyget stor betydelse för att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken och för att motverka långa transportavstånd. Möjligheten att etablera och bedriva företagssamhet 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.

Mot dessa båda mål där flyget på ett positivt sätt bidrar till måluppfyllelsen måste målet om en god miljö ställas. I avsnitt 7.2.1 beskriver jag flygets miljöpåverkan i relation till övriga trafikslag. Flygets miljöpåverkan i form av utsläpp till luft och buller måste hanteras inom ramen för arbetet med de 16 miljö kvalitetsmål som antagits av riksdagen.

## 7.2 Behov av samverkan mellan trafikslagen och mellan statliga aktörer

För att uppnå de transportpolitiska målen krävs vidare en samverkan mellan trafikslagen. Varje trafikslag bör användas vid den typ av transporter där de är effektivast. För flyget gäller detta, enligt min uppfattning, främst vid internationella resor och inrikes resor över långa avstånd och från orter i perifera lägen där de alternativa transportmöjligheterna är begränsade. Nedan belyser jag behovet av samverkan mellan trafikslagen utifrån ett miljöperspektiv, vad gäller den samordnade investeringsplaneringen samt mellan statliga aktörer och bidragssystem.

### 7.2.1 Behov av samverkan utifrån ett miljöperspektiv

För att uppnå miljö kvalitetsmålen krävs att fler resor görs med de kollektiva transportmedel som har minst miljöpåverkan och att de negativa miljöeffekterna inom de olika trafikslagen minimeras.

Flyget ger upphov till luftföroreningar genom utsläpp av koldioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid och ofullständigt förbrända kolväten.

Luftfartens klimatpåverkan beräknas i ett globalt perspektiv till cirka 3,5 procent av den totala påverkan på klimatet till följd av olika mänskliga aktiviteter.

Utsläppen av koldioxid från svenskt inrikesflyg samt från utrikes avgående trafik från Sverige uppgick 2005 till 2,1 miljoner ton<sup>1</sup>, vilket motsvarar 4,8 procent av landets totala koldioxidutsläpp. Av detta svarade inrikesflyget för 1,3 procent. Som jämförelse kan nämnas att utsläppen från svenska vägtransporter står för 25 procent av de totala svenska utsläppen.

Nedanstående tabell illustrerar utsläppen av koldioxid per personkilometer vid olika typer av resor med olika fordon inom de olika trafikslagen

---

<sup>1</sup> Luftfartsstyrelsen, *Flygets utveckling 2005*.

**Tabell 7.1 Utsläpp av koldioxid/personkilometer 2006 med olika fordon, gram**

Fordon	Koldioxid gram per personkilometer
Personbil (genomsnittsbil med 2 passagerare)	98
Buss (60 passagerare)	11
Tåg (X-2000 – 50 % beläggning)	0,005
Inrikesflyg (65 % beläggning)	162

*Källa:* Vägverket, Banverket och Luftfartsstyrelsen.

Flygtransporterna står alltså för en relativt liten andel av de totala utsläppen men för högst utsläpp av koldioxid per personkilometer. Trafiktillväxten inom utrikesflyget gör att utsläppen från sektorn ökar, trots de förbättringar som görs genom teknisk utveckling av bränslesnålare motorer och effektivare flygning.

I vissa delar av landet är alternativet till en flygresa inte en resa med ett annat kollektivt transportmedel utan en bilresa, alternativt en anslutningsresa med bil till närmsta flygplats.

Om man antar att en sådan resa görs av en ensam passagerare uppnås inte någon miljövinst vad gäller utsläpp av koldioxid; resultatet blir istället en ökad miljöbelastning. Även säkerhetsaspekten talar mot att bilen väljs som alternativ.

En förbättrad järnvägsinfrastruktur har i delar av landet inneburit att tåget, vid inrikes resor, blivit ett alternativ på sträckor där flyget har haft en betydande andel. En sådan utveckling har inträffat på sträckor som Stockholm–Skövde och Stockholm–Gävle. I takt med att järnvägsalternativet förbättras minskar behovet av flygplatsinfrastruktur. Jag har därför studerat tänkbara effekter av investeringar inom de andra trafikslagen, se avsnitt 7.2.2.

Även införandet av snabbfärjan till Gotland har inneburit minskad efterfrågan på flygtransporter. Att jämföra utsläpp av koldioxid per personkilometer för färjetrafiken är dock svårt med tanke på att en stor del av Gotlandstrafiken består av gods som fraktas på trailrar samt personbilar. Det kan dock konstateras att snabbfärjan inte är miljövänligare än flyget.

För utrikes resor ökar däremot efterfrågan i takt med den ökade globaliseringen. De företag som behöver goda utrikesförbindelser lokaliserar sig därför gärna till Stockholms-, Göteborgs- eller Öresundsregionen där det finns ett stort utbud av utrikeslinjer.

Sammanfattningsvis kan jag konstatera att inrikesflygets miljöpåverkan i ett totalt perspektiv är begränsad och att alternativet till inrikes resor med flyg i många fall är bilresor.

I mina förslag har jag utgått från att det inte finns någon anledning för staten att stödja driften av flygplatser på de orter där en tågresa ur tillgänglighetssynpunkt är ett rimligt alternativ till flyget. Däremot anser jag att det ur tillgänglighetssynpunkt är viktigt att över hela landet skapa förutsättningar för internationella förbindelser. Staten har därför enligt min uppfattning ett ansvar för att bidra till att skapa förutsättningar för att driva flygplatser som tillhandahåller sådan trafik.

## **7.2.2 Samverkan kring investeringsplaneringen – förändringar i det totala transportsystemet**

För att nå flertalet av de transportpolitiska målen krävs, som jag tidigare nämnt, ett trafikslagsövergripande perspektiv och en samverkan mellan trafikslagen. Det är önskvärt att denna samverkan sker så tidigt som möjligt i planeringsprocessen när det samlade transportsystemet utformas. Då kan fyrstegsprincipens<sup>2</sup> första två steg underlätta möjligheten att hitta alternativa vägar att nå de transportpolitiska målen. Steg ett innebär en analys av åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt och steg två innebär en analys av åtgärder som ger effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur.

I samband med SIKAs och trafikverkens arbete med inriktningsunderlaget inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen har man samrått med mig.

Vid samråden har behovet av att studera hur framtida investeringar inom väg- och järnvägssystemen påverkar flygtrafiksystemet aktualiserats. Genom att studera utvecklingen av möjlig restid och restidsvinster för resor med bil och järnväg i ett antal relevanta relationer kan de framtida effekterna för flygplatssystemet och för relationerna mellan de olika trafikslagen belysas.

Av tabell 7.2 nedan framgår dagens restid från respektive stadskärna till Stockholm central med flyg, tåg och med bil på ett antal sträckor. Uppgifterna är hämtade från Vägverkets reseplanerare och gäller resmöjligheter en vardag. Tiderna för

---

<sup>2</sup> Enligt fyrstegsprincipen ska förslag till lösningar på identifierade problem i transportsystemet diskuteras och prövas förutsättningslöst i fyra steg.

bilalternativet är körtider vilket innebär att de inkluderar raster; i flygtiderna förutsätts kollektiv anslutningsresa.

Metoden att mäta restid mellan stadskärnor har sina begränsningar eftersom resor sällan har själva stadskärnan som start- eller målpunkt. Tabellen har därför kompletterats med den tid det tar att resa från respektive stadskärna till flygplatsen med bil. I järnvägsalternativet är det dessutom den absolut snabbaste förbindelsen som anges. Trots dessa invändningar kan det vara intressant att i vissa relationer jämföra restiden.

**Tabell 7.2 Restid mellan Stockholm och ett antal orter med flyg, tåg och bil, timmar:minuter**

Relation	Flyg	Tåg	Bil	Tid till flygplats
Göteborg	2:51	2:46	5:32	0:24
Malmö	3:09	4:21	6:31	0:30
Jönköping	2:40	3:10	3:33	0:20
Karlstad	2:40	2:21	3:52	0:16
Sundsvall	2:48	3:17	4:44	0:16
Borlänge	2:33	2:00	3:10	0:13
Mora	2:10	3:21	4:50	0:11
Trollhättan	2:29	3:45	5:34	0:11
Växjö	2:29	3:24	5:26	0:13
Örebro	-	1:58	2:19	0:14
Norrköping	-	1:13	1:52	0:10
Linköping	1:25	1:38	2:13	0:07

*Källa: Vägverkets reseplanerare.*

Genom att se hur förutsättningarna för väg- och järnvägstrafik på bland annat ovanstående sträckor kan förväntas förändras under den kommande planperioden kan det framtida behovet av flygplatser belysas.

Av tabell 7.3 nedan framgår hur restiderna med tåg har utvecklats från 1995 och fram till i dag. Av tabellen framgår också beräknade restider 2020 om de åtgärder inom järnvägssystemet som i dag ligger i planerna genomförs.

**Tabell 7.3 Restid med järnväg på olika sträckor 1995, 2006 och 2020, timmar:minuter**

Relation	1995	2006	2020
Göteborg–Köpenhamn	4:30	3:20	2:50
Göteborg–Stockholm	3:05	2:55	2:50
Oslo–Göteborg	4:12	4:00	3:40
Karlstad–Stockholm	2:33	2:21	2:15
Sundsvall–Stockholm	4:25	3:25	3:00
Borlänge–Stockholm	2:10	2:06	1:55

*Källa:* Banverket.

Tiderna för 2006 i tabell 7.3 avser ett genomsnitt av samtliga förbindelser med X2000 och avviker därför för motsvarande tider i tabell 7.2 som avser snabbaste förbindelse.

Förutom de sträckor som nämns ovan kommer skilda infrastrukturprojekt som för närvarande byggs eller utreds att påverka flygplatssystemet. Bland dessa projekt kan följande nämnas:

- E4 Uppsala – Gävle
- Ostlänken – eventuell förbindelse till Skavsta
- Götalandsbanan med förbindelse till Landvetter
- järnvägsförbindelse till Malmö flygplats.

Vidare kan etableringen av en ny flygplats i Moss, Norge, och den planerade trafikstarten på Uppsala Airport komma att påverka flygplatssystemet.

Örebro kommun överväger för närvarande möjligheten att bekosta ett industrispår till flygplatsen för godstrafik, detta bland annat mot bakgrund av lokaliseringen av förvarets centrallager till Arboga som saknar egen flygplats och därför kommer att nyttja Örebro vid behov av flygfrakt. I Linköping diskuteras möjligheterna att anlägga ett nytt resecentrum i anslutning till flygplatsen.

Om de planer som finns inom väg- och järnvägssektorn realiserats kommer detta enligt min uppfattning att leda till en minskad efterfrågan av inrikes flygtransporter inom de aktuella regionerna.

### 7.2.3 Samverkan mellan statliga aktörer och mellan investeringar och övriga bidragssystem

Inom luftfartssektorn görs i dag investeringar inom Luftfartsverket, där regering och riksdag i samband med treårsplanerna tar ställning till verkets investeringsplaner. Vid sidan av dessa planer kan verket självt besluta om enskilda investeringar där investeringskostnaden understiger 50 miljoner kronor.

I de regionala länstransportplanerna görs prioriteringar av investeringar i trafikanläggningar dit delar av flygplatsinfrastrukturen räknas. Även regionala utvecklingsanslag och EU-medel används i vissa fall vid flygplatsinvesteringar. Därutöver 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 ett antal olika system – dels genom att Luftfartsverket internt korssubventionerar ett antal icke lönsamma 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 min uppfattning samordnas för att effektivisera den totala resursanvändningen. Detta bör ske både på nationell och regional nivå. Jag återkommer i avsnitt 8.3 till mina förslag i denna fråga.

I direktiven till denna utredning anges att jag ska analysera och ge förslag till vilka alternativa möjligheter, som finns för att säkerställa en god interregional tillgänglighet, vid sidan av flyget. Vidare sägs att potentialen till samverkan med andra trafikslag ska belysas.

För att åstadkomma en regional infrastruktur där de olika trafikslagen kan komplettera varandra anser jag att det är nödvändigt att frågor om flygplatsernas infrastruktur och kostnaderna/finansieringen för denna finns med i diskussionerna om samordning och prioritering mellan olika infrastruktur-satsningar. Detta innebär att det finns en viktig koppling mellan det regionala arbetet med inriktningsunderlaget inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen och mina förslag.

Luftfartsstyrelsen har i samband med arbetet med inriktningsunderlaget inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen gått ut med en enkät. Enkäten skickades till länens planeringsansvariga regionala organ, som i sin tur gick ut med enkäten till samtliga

icke-statliga flygplatser med linjetrafik. I enkäten ställdes frågor om beslutade och planerade investeringar under perioden 2010–2019. Vidare ställdes frågor om flygplatsernas syn på brister i anslutande väg- och järnvägsinfrastruktur och om den bedömning man gör av trafikutvecklingen på den egna flygplatsen under planperioden. Avsikten med att gå via de planeringsansvariga regionala organen var att frågorna i enkäten skulle samordnas och diskuteras regionalt.

Det är enligt min uppfattning önskvärt att regionerna tar ett ökat ansvar för flygplatsinfrastrukturen när det gäller planering, prioritering och fördelning av medel. Som nämnts ovan är det samtidigt viktigt att samråd sker mellan den regionala och den nationella nivån när det gäller sambandet mellan drift, investeringar och trafik.

I takt med att utvecklingen går mot större regioner kommer möjligheterna att samordna flygplatsverksamhet att förbättras. Erfarenheterna från de nuvarande försöken med större regioner tyder också på att möjligheterna att genomföra prioriteringar mellan de olika trafikslagen förbättras vid samverkan inom större geografiska områden.

### **7.3 Faktisk utveckling och prognoser över flygtrafikens utveckling**

I avsnitt 2.3 redogjorde jag för ett antal prognoser över framtida utveckling av flygtrafiken. Där konstaterade jag att spännvidden mellan utfallen i de olika prognosalternativen var betydande. Eftersom den framtida utvecklingen av framförallt inrikesflyget är av avgörande betydelse för det framtida behovet av flygplatser har jag gjort en bedömning av sannolikheten för de olika nivåerna på utfallet i prognoserna.

Det är viktigt att påpeka att prognoser på så lång sikt som fram till 2020 är förenade med mycket stora osäkerheter. Osäkerheterna består i bedömningar kring bland annat aktörernas långsiktiga strategier, den nationella och globala konjunkturen, medborgarnas miljömedvetenhet, konsekvenser av införandet av handelssystem för utsläppsrättigheter samt lågkostnadsflygets påverkan på marknaden.

När det gäller utvecklingen av inrikestrafiken (antal passagerare) kan jag konstatera att den har stagnerat och att den nuvarande



utvecklingen troligen följs av en negativ tillväxt enligt låg-scenariot, det vill säga en negativ årlig tillväxt från 2006 till 2010 på -2,2 procent och med -1,5 procent för perioden 2006 till 2020 (tabell 2.2). Bakgrunden till min bedömning är följande:

- Kabinfaktorer och antal passagerare per avgång är på rekordhöga nivåer och antalet landningar fortsätter att minska.
- De av flygoperatörernas valda strategier medför att ingen eller mycket lite ny kapacitet tillförs.
- Globaliseringen har förskjutit fokus mot utrikesresor.
- Alternativa kommunikationsmedel har förbättrats (till exempel tågförbindelser och IT-kommunikation).
- En 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, och så vidare.

För utrikesflygets del anser jag att den mest sannolika utvecklingen ligger mellan utfallen i låg- respektive medel-scenariot, vilket innebär en årlig tillväxt från 2006 till 2010 på mellan 4,5 och 6,0 procent. För perioden 2006 till 2020 är motsvarande siffror mellan 2,6 och 3,8 procent. Bakgrunden till min mer positiva bedömning vad gäller utrikestrafiken är följande:

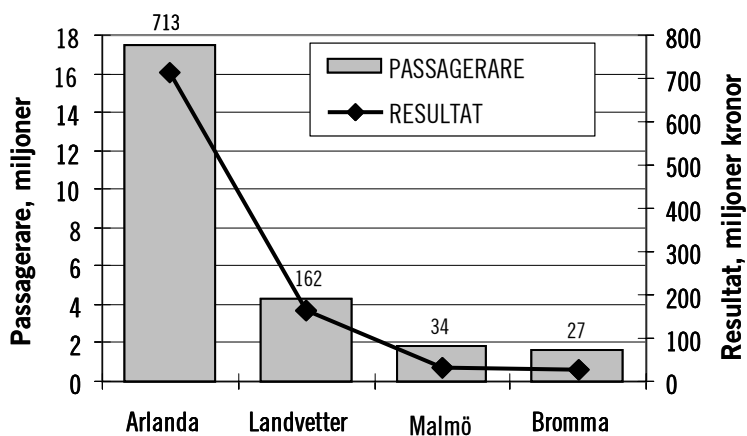
- Tillväxten kommer att vara särskilt stark på flygplatser fungerande som nav för transfertrafik samt på flygplatser med flygbolag som arbetar med lågkostnadsstrategi.
- Globaliseringen har förskjutit fokus mot utrikesresor.

#### **7.4 Ekonomiska förutsättningar för drift av flygplatser**

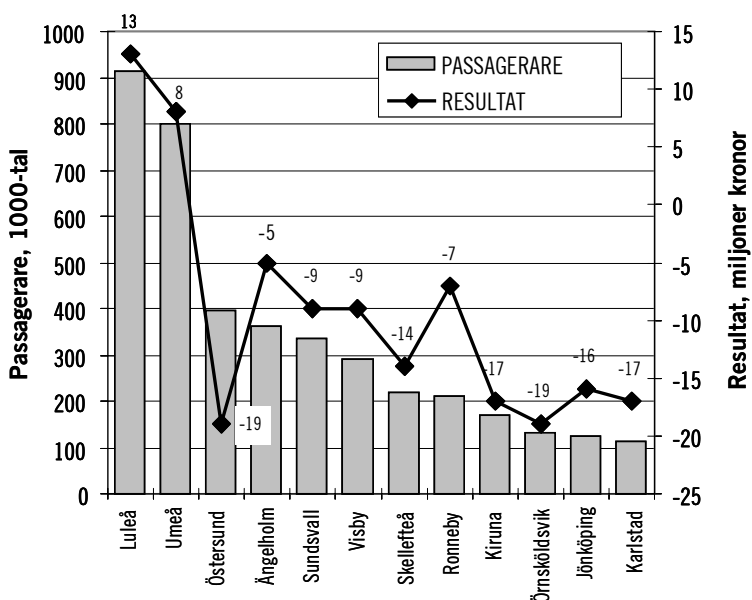
På de 16 flygplatser som i dag drivs av Luftfartsverket finns ett starkt samband mellan antalet passagerare och rörelseresultatet. I figurerna 7.1 och 7.2 nedan framgår antalet passagerare och rörelseresultat för Luftfartsverkets flygplatser 2006.

Av figurerna framgår även korrelationen mellan antalet passagerare och rörelseresultatet.

Figur 7.1 Totalt antal passagerare och rörelseresultat 2006 vid statliga flygplatser med mer än 1 miljon passagerare



Figur 7.2 Totalt antal passagerare och rörelseresultat 2006 vid statliga flygplatser med mindre än 1 miljon passagerare



Mycket talar för att det finns en kritisk massa och om en flygplats har ett passagerarantal som understiger denna är det mycket svårt att driva verksamheten med ekonomiskt överskott. De ekonomiska förutsättningarna för flygplatsdrift har varit en viktig utgångspunkt

vid mina överväganden kring driftbidraget till de icke-statliga flygplatserna.

## 7.5 Begreppet tillgänglighet

I avsnitt 2.2 har jag beskrivit olika metoder för att mäta tillgängligheten inom flygsektorn. Där konstaterar jag att begreppet tillgänglighet styrs av olika perspektiv och ändamål och att det saknas ett trafikslagsövergripande perspektiv. Jag anser därför att det finns skäl att konkretisera vad som menas med en god tillgänglighet.

Min uppfattning är att värderingen av tillgänglighet bör utgå från ett konsumentperspektiv; det är konsumenternas behov som bör styra prioriteringar för att uppnå en tillfredsställande tillgänglighet i det svenska transportsystemet. De olika trafikslagen bidrar på olika sätt till att tillfredställa behovet av en god tillgänglighet och flyget intar en särställning när det gäller den internationella tillgängligheten. Det är också min bedömning att det endast är flyget som kan hantera möjligheten att förutom att kunna resa till och från Stockholm över dagen även kunna göra motsvarande dagsförrättning från hela Sverige till hela Sverige.

Jag konstaterar att trafikflödet inom det svenska inrikesflyget och utrikesflyget i stor utsträckning redan i dag kan hantera detta behov på affärsmässiga grunder. I de fall perifera regioner saknar ekonomisk bärkraft för att på marknadsmässiga villkor kunna upprätthålla en viktig flyglinje av tillgänglighets-skäl tar staten detta ansvar genom Rikstrafikens trafikupphandling.

Eftersom huvuddelen av flygsektorn är egenfinansierad är det viktigt att uppmärksamma flygets förmåga att skapa förutsättningar för en god tillgänglighet och åtkomlighet både inrikes och utrikes där alternativa trafikslag saknas eller inte kan bidra på ett tillfredsställande sätt.

Detta förutsätter goda transfermöjligheter på det svenska flygplatsnavet Arlanda, det vill säga att en resenär kan ansluta till inrikes eller utrikes transfer för att kunna genomföra en dagsförrättning och med rimligt lång tid till förfogande.

Med utgångspunkt från det existerande trafikutbudet kan följande bild tecknas av vad som kan anses vara en god tillgänglighet inom flygsektorn:

*Inrikes tillgänglighet*

- Resenärer ska vardagar kunna nå centrala Stockholm klockan 9.00 med återresa därifrån klockan 16.00. Övriga delar av Sverige ska kunna nås klockan 10.00 via Arlanda och med återresa klockan 16.00.

*Utrikes tillgänglighet*

- Resenärer ska kunna anlända till europeiska målpunkter (viktigare huvudstäder och kommersiella centrum) klockan 12.00 på vardagar för att sedan kunna återkomma till hemmet före 24.00. Motsvarande krav på vistelsetid bör gälla för åtkomligheten till svenska målpunkter från Europa.

Jag vill påpeka att ovanstående utgångspunkter bedömer tillgängligheten med trafikslaget flyg ur ett konsumentperspektiv; det har alltså ingen ambition att vara trafikslagsövergripande. Andra trafikslag bidrar med sina förutsättningar till en god tillgänglighet. På inrikes resor upp till tre timmars enkel resa är exempelvis tåget eller bilen det vanligaste transportsättet.

Samverkan och brist på samverkan mellan trafikslagen bör i högre utsträckning uppmärksammas, exempelvis förutsättningarna att med tåg eller bil kunna ansluta till en flygplats för att uppnå ställda krav på en god tillgänglighet. Det centrala ur ett konsumentperspektiv är enligt min uppfattning när resenären kan vara framme vid målet för resan, hur länge resenären kan vistas där över dagen före återresa samt när resenären kan ansluta till inrikes och utrikes transfer med flyg.

Jag har i avsnitt 2.2 redogjort för Rikstrafikens utveckling av ett analysverktyg som ska bedöma trafikslagsövergripande brister i tillgängligheten.

Jag anser att Rikstrafikens utvecklingsarbete är värdefullt för möjligheterna att mäta den transportpolitiska måluppfyllelsen för delmålet om tillgänglighet. Jag har diskuterat frågan med Rikstrafiken och föreslår att man vid utvecklingen av analysverktyget tar ännu större hänsyn till de olika trafikslagens förutsättningar att bidra till en god tillgänglighet. Ett exempel på detta är att Rikstrafiken, för att testa den internationella tillgängligheten från landets kommuner, bör mäta när resenärer från olika kommuner kan vara framme vid en internationell flygplats. Detta bör sedan

kompletteras med hur länge de kan vistas på förrättningsorten innan återresa måste ske. Det senare bör kunna ske med hjälp av Luftfartsstyrelsens mätningar av internationell vistelsetid.

## 8 Mina förslag avseende den samlade flygplatsinfrastrukturen

- Samtliga flygplatser med linjetrafik bör delas in i de tre kategorierna nationellt strategiska, regionalt strategiska och övriga flygplatser.
- Flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda på två timmar eller mindre bör kategoriseras som övriga flygplatser. Vissa flygplatser bör ingå i kategorin övriga flygplatser till följd av särskilda överväganden.
- Om en flygplats uppfyller de kriterier som fastställts för passagerarvolym och nytta, och inte kategoriserats som övrig flygplats, bör den betraktas som nationellt strategisk.
- Samtliga flygplatser som inte faller inom någon av kategorierna nationellt strategisk eller övrig bör betraktas som regionalt strategiska.
- Nationellt strategiska flygplatser: Arlanda, Arvidsjaur, Bromma, Kiruna, Landvetter, Luleå, Malmö, Umeå, Visby och Östersund.
- Regionalt strategiska flygplatser: Göteborg 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.
- Övriga flygplatser: Borlänge, Norrköping, Storuman och Västerås.
- De flygplatser som drivs av Luftfartsverket och som klassificeras som regionalt strategiska bör på sikt övergå till regionalt/kommunalt/privat huvudmannaskap. I vilken takt

och under vilka former detta ska ske bör vara en fråga för det bolagiserade verket och de regionala intressenterna.

- För nationellt strategiska flygplatser bör staten garantera en ersättning som motsvarar 100 procent av det redovisade underskottet för drift av flygplatsen.
- För regionalt strategiska flygplatser bör ersättningen från staten vara upp till 75 procent av det aktuella underskottet för drift av flygplatsen.
- För flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda på mellan 2 och 2,5 timmar bör den ersättning som beräknats i fördelningsmodellen minskas med 50 procent.
- För de flygplatser som kategoriserats som övriga flygplatser bör ingen ersättning utgå.
- Den totala ersättningen till icke-statliga flygplatser bör inledningsvis uppgå till 105 miljoner kronor.
- Investeringar på flygplatser där Rikstrafiken upphandlar merparten av den reguljära linjetrafiken bör föregås av ett samråd med myndigheten.
- Regionerna bör ta ett ökat ansvar för flygplatsinfrastrukturen vid planering, prioritering och fördelning av medel.
- Luftfartsstyrelsens flygräddningscentral bör få ansvaret för att säkerställa att flygplatser öppnas för akuta ambulanstransporter på tider när den aktuella flygplatsen normalt är stängd.

## 8.1 Kategorisering av flygplatser

### 8.1.1 Utgångspunkter för kategorisering

Genom de transportpolitiska målen har staten åtagit sig ett ansvar att tillhandahålla en infrastruktur som möjliggör en grundläggande tillgänglighet i hela landet.

Inom luftfartssektorn innebär detta att staten har ett ansvar att bidra till att infrastrukturen upprätthålls. Detta ansvar tas i dag som jag tidigare beskrivit genom ägande eller genom stöd till driften av flygplatser som ägs av regioner, kommuner eller privata aktörer

Av de 16 flygplatser som i dag ägs av staten uppvisade 10 stycken ett negativt rörelseresultat 2006. Genom korssubventionering inom verket får de flygplatser som går med underskott en 100-procentig underskottstäckning.

För kommunala och privata flygplatser med linjetrafik med under 380 000 årspassagerare utgår ett statligt driftbidrag. Den underskottstäckning som blir en följd av bidraget varierar mellan 20 och 100 procent för de aktuella flygplatserna.

Eftersom uppdelningen mellan statliga och icke-statliga flygplatser är historiskt betingad kan det enligt min mening ifrågasättas om de olika graderna av underskottstäckning är motiverad ur ett transportpolitiskt perspektiv.

Jag anser inte det, utan jag menar att staten bör ta ett större ekonomiskt ansvar för de flygplatser som kan betraktas som strategiska ur ett nationellt och ett regionalt perspektiv oavsett vem som äger och driver dessa.

Jag föreslår därför att samtliga flygplatser, både statliga och icke-statliga, delas in i olika kategorier utifrån en bedömning av flygplatsens bidrag till den transportpolitiska måluppfyllelsen. Statens stöd till driften av flygplatserna i de olika kategorierna bör ligga på olika nivåer.

Samtliga flygplatser, det vill säga både statliga och icke-statliga, bör delas upp i följande kategorier:

- nationellt strategiska flygplatser
- regionalt strategiska flygplatser
- övriga flygplatser.

Jag anser vidare att även flygplatser där det enbart bedrivs utrikes- trafik bör kunna komma ifråga för statligt stöd. Min bedömning är att Arlandas funktion som nationellt nav inte påverkas av ett sådant regelverk.

Detta skulle på vissa sträckor kunna uppfattas som att staten stödjer parallella trafiksystem inom de olika trafikslagen med ett överutbud som följd och med hänsyn till bland annat miljömålen skulle detta kunna uppfattas som tveksamt. Mot detta måste dock, enligt min mening, ställas de tillgänglighetsvinster som internationell direkttrafik ger för de aktuella orterna.

Uppdelningen i de olika kategorierna bör utgå från de övervägande och kriterier som anges i avsnitt 8.1.6.



### 8.1.2 Kategoriseringens effekt på ersättningsystemet

Ersättningsystemet till de icke-statliga flygplatserna bör baseras på de olika kategorierna, och ersättningsnivån bör differentieras mellan nationellt strategiska och regionalt strategiska flygplatser.

Stödet till nationellt strategiska flygplatser utanför Luftfartsverket bör ligga på samma nivå som inom verket, det vill säga full underskottstäckning.

För regionalt strategiska flygplatser bör målsättningen vara en underskottstäckning på upp till 75 procent. Resterande del av underskottet bör på samma sätt som i dag, täckas av de regionala ägarna av bolaget. Genom att en del av underskottet ligger kvar hos de regionala aktörerna bibehålls drivkraften att utveckla och effektivisera verksamheten.

Till de flygplatser som kategoriserats som övriga flygplatser bör inte någon statlig ersättning för flygplatsdrift utgå.

Jag föreslår en initial nivå på ersättningen till de icke-statliga flygplatserna på 105 miljoner kronor. Om kategoriseringen av och huvudmannskapet för någon eller några flygplatser ändras bör den totala ersättningen justeras som en följd av detta. I avsnitt 8.2 beskrivs utformningen av ersättningsystemet och hur jag anser att det bör finansieras.

### 8.1.3 Flygplatstäta regioner

Regeringen pekade i utredningens direktiv på att det finns vissa regioner i landet med flera flygplatser som ligger förhållandevis tätt. För att nyttja den befintliga infrastrukturen på effektivast möjliga sätt ter det sig rimligt att göra en analys för varje sådan region och ta ställning till hur de framtida transportbehoven bäst kan tillgodoses.

En sådan analys bör innehålla en bedömning av effekterna för tillgängligheten vid en koncentration till färre flygplatser inom regionen samt av möjligheterna att skapa en mer ändamålsenlig trafik med ett större upptagningsområde kring de kvarvarande flygplatserna. Jag återkommer i avsnitt 8.1.7 till mina överväganden kring flygplatserna i Östergötland, Västerbotten och Värmland.

#### 8.1.4 Kategoriseringens effekter för de statliga flygplatserna

För de flygplatser som drivs av Luftfartsverket och som klassificeras som regionalt strategiska kan man på sikt tänka sig ett alternativt huvudmannaskap. Om det i dagsläget inte finns ett tydligt regionalt intresse för att ta över flygplatsen skulle ett alternativ kunna vara att Luftfartsverket och regionen/kommuner under en övergångstid bildar ett gemensamt bolag kring flygplatsen. Inom ramen för detta bolag kan de båda parterna driva flygplatsen gemensamt.

Min uppfattning är att ett ökat regionalt engagemang kring den egna flygplatsen bidrar till att stärka den regionala tillväxten och den regionala konkurrenskraften i stort.

Genom ett regionalt/kommunalt/privat ägande kan arbetet med att utveckla flygplatsen ingå som en naturlig del i övrigt regionalt utvecklingsarbete.

Den positiva trafikutvecklingen på de flygplatser där driften under senare år övergått från Luftfartsverket till kommunal regi anser jag talar för min uppfattning att ett ökat regionalt engagemang kan gynna både utvecklingen i regionen och vid själva flygplatsen.

#### 8.1.5 Förändringar och administration av kategoriseringen

I takt med att infrastrukturen inom väg- och järnvägsområdet utvecklas är det troligt att kategoriseringen av vissa flygplatser kommer att förändras (jämför avsnitt 7.2.2). Även andra omvärldsförändringar kommer förmodligen att påverka omfattning och inriktning av trafiken på de olika flygplatserna, vilket kan få konsekvenser för kategoriseringen.

När en uppdelning har beslutats bör Luftfartsstyrelsen få i uppdrag att regelbundet, till exempel vart tredje år, följa upp och vid behov justera indelningen i de olika kategorierna. Luftfartsstyrelsen bör även bedöma i vilken kategori eventuellt nytillkomna flygplatser bör hamna. Uppföljningen och bedömningen görs genom att styrelsen värderar flygplatsens verksamhet och sätter detta i relation till fastställda kriterier.

### 8.1.6 Kriterier för kategorisering

Frågan om att fastställa kriterier för att bedöma i vilken kategori en flygplats bör hamna har varit central i mitt utredningsarbete.

Jag har prövat och värderat ett antal tänkbara kriterier och slutligen valt att använda ett kriterium för att bestämma om en flygplats bör betraktas som övrig flygplats och två andra kriterier för att bedöma och bestämma vilka flygplatser som bör ingå i gruppen nationellt strategiska flygplatser.

Vid prövningen av olika kriterier har kravet på mätbarhet och möjlighet att följa kriteriernas utveckling över tiden varit vägledande. Min målsättning har varit att undvika kriterier som innebär någon form av subjektiv bedömning.

För vissa flygplatser har jag ändå, av olika anledningar, valt att göra avsteg från det resultat som en tillämpning av kriterierna ger. Dessa undantag redovisas för respektive kategori i avsnittet om tillämpning av kriterier, 8.1.7.

#### Kriterium för övriga flygplatser

För att fastställa vilka flygplatser som bör kategoriseras som övriga flygplatser föreslår jag en modifiering av den tvåtimmarsregel som finns inom dagens driftbidragssystem.

Den nuvarande regeln innebär att kommunala och privata flygplatser i regioner där det finns kollektiva transportalternativ, som innebär att man kan resa till Stockholms innerstad på två timmar eller mindre, inte bör ges statligt driftstöd.

Jag anser att denna regel bör modifieras så att den på ett bättre sätt tar hänsyn till Stockholm Arlandas funktion som nationellt nav i det svenska flygplatssystemet.

Mitt förslag är att flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda på två timmar eller mindre bör kategoriseras som övriga flygplatser.

Anledningen till att jag även valt att inkludera bilresor vid bedömningen är det faktum att det i vissa relationer främst är bilresor till Arlanda som är alternativet till en flygresa från den egna orten.

Utöver kriteriet om restid till Arlanda har jag för vissa flygplatser gjort särskilda överväganden som innebär att även dessa bör ingå i kategorin övriga flygplatser. Vilka flygplatser som föreslås ingå i kategorin övriga flygplatser framgår av avsnitt 8.1.7.

## Kriterier för nationellt strategiska flygplatser

Jag anser att följande två kriterier, som baseras på en flygplats passagerarvolym respektive nytta, bör användas för att bestämma om en flygplats bör betraktas som nationellt strategisk eller inte. Om en flygplats uppfyller något av nedanstående kriterier, samtidigt som den inte kategoriserats som övrig flygplats bör den betraktas som nationellt strategisk.

### *Passagerarvolym*

Omfattningen på trafiken är enligt min uppfattning ett bra mått för att mäta vilket bidrag en flygplats ger till den transportpolitiska måluppfyllelsen och för att bedöma flygplatsens roll i det totala transportsystemet. Jag anser att inrikes och utrikes passagerare i detta avseende bör värderas lika.

Det första kriteriet för att en flygplats bör betraktas som nationellt strategisk bör därför vara om den totala årliga passagerarvolymen överstiger 750 000.

Eftersom endast ett av de båda kriterierna behöver vara uppfyllt har jag även valt att lägga en undre gräns för volymen i det fall en flygplats uppfyller kriterium 2, det vill säga nyttan av flygplatsen.

Om en flygplats enbart uppfyller nyttokriteriet och inte volymkriteriet på 750 000 passagerare måste den årliga passagerarvolymen överstiga 50 000 passagerare för att flygplatsen ska betraktas som nationellt strategisk. Verksamheten vid en flygplats måste enligt min uppfattning ha minst denna omfattning för att kunna betraktas som strategisk ur ett nationellt perspektiv.

### *Nyttan av flygplatsen*

Som komplement till kriteriet om passagerarvolym anser jag att nyttan av en flygplats för den aktuella regionen bör användas.

För att skatta nyttan har jag valt att sätta antalet faktiska passagerare vid en flygplats i relation till potentiella passagerare det vill säga befolkningsunderlaget i den aktuella regionen. Genom denna beräkning mäts nyttjandegraden på den aktuella flygplatsen.

För att mäta antalet potentiella passagerare har jag valt att använda mig av den statistik som Glesbygdverket tagit fram och

som anger hur många medborgare som har en viss flygplats som närmaste flygplats.

Bedömningen av närheten baseras inte på faktiskt avstånd utan på restid med bil till närmaste flygplats. Samtliga personer som har en viss flygplats som sin närmsta betraktas som potentiella passagerare och sätts sedan i relation till antalet faktiska passagerare på den aktuella flygplatsen.

Flygplatser som har en kvot mellan faktiska passagerare och potentiella passagerare som överstiger 2,5 bör betraktas som nationellt strategiska. Kvoten innebär att för varje invånare som har den aktuella flygplatsen som närmaste flygplats görs motsvarande 2,5 resor per år från flygplatsen.

Vid denna bedömning har jag valt att undanta flygplatser med övervägande andel lågkostnadsflyg, eftersom dessa flygplatser enligt min bedömning har en annan form av upptagningsområde som är betydligt större.

Som nämnts ovan måste en flygplats som endast uppfyller nyttokriteriet ha en årlig passagerarvolym som överstiger 50 000 passagerare för att betraktas som nationellt strategisk.

### **Kriterium för regionalt strategiska flygplatser**

Samtliga flygplatser med nationell eller internationell linjetrafik som inte faller inom kategorin övriga flygplatser eller nationellt strategiska flygplatser med utgångspunkt från ovanstående bedömningar bör betraktas som regionalt strategiska flygplatser.

På samma sätt som gäller i dagens system får passagerarvolymen vid en sådan flygplats inte överstiga 380 000 årspassagerare för att verksamheten ska få ta del av det statliga ersättningsystemet för icke-statliga flygplatser.

#### **8.1.7 Tillämpning av kriterierna**

##### **Övriga flygplatser**

En tillämpning av mitt förslag om att de flygplatser från vilka man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda på två timmar eller mindre skulle innebära att följande flygplatser (tabell 8.1) ingår i kategorin övriga flygplatser.

**Tabell 8.1** Flygplatser som föreslås ingå i kategorin övriga flygplatser till följd av tillämpning av kriteriet om restid till Arlanda

Flygplats	Färdsätt med vilket kriteriet uppfylls
Borlänge	Kollektivt
Västerås	Bil och kollektivt

Jag har noterat att det vid Västerås flygplats bedrivs en omfattande verksamhet med skolflyg. Jag har dock gjort bedömningen att detta inte bör påverka kategoriseringen av Västerås som en övrig flygplats.

#### *Bromma och Skavsta*

Även Bromma och Skavsta uppfyller den modifierade tvåtimmarsregeln men Bromma utgör tillsammans med Arlanda ett sammanhållet flygplatssystem i Stockholm. Det båda flygplatserna har Luftfartsverket som gemensam ägare och Bromma är ett komplement till Arlanda bland annat för att klara av trafiken vid de tider på dygnet som efterfrågan är som störst. Det är enligt min uppfattning olämpligt att de båda flygplatserna läggs i olika kategorier. Detta talar för att även Bromma bör ingå i kategorin nationellt strategiska flygplatser. Om Bromma i framtiden inte ingår i ett med Arlanda sammanhållet system bör flygplatsen betraktas som regionalt strategisk.

Vid Skavsta uppgår antalet årspassagerare till 1,8 miljoner. Mot bakgrund av trafikens karaktär, med i det närmaste uteslutande lågkostnadsflyg, och den betydande passagerarvolymen anser jag att Skavsta bör ingå i kategorin regionalt strategiska flygplatser.

#### *Östergötland*

Vad gäller flygplatserna i Östergötland, Norrköping och Linköping är min bedömning att det är orimligt att staten stödjer driften av två flygplatser som ligger så nära varandra och därtill relativt nära Arlanda. Om man tillämpar kriteriet för övriga flygplatser det vill säga restiden till Arlanda så finner man att det tar 2 timmar och 4 minuter att med snabbaste färdsätt resa från Norrköping till Arlanda. Motsvarande tid från Linköping är 2 timmar och 25 minuter. Dessa restider kommer att minska väsentligt när Ostlänken färdigställs.

Flygplatsen i Linköping ägs till 100 procent av Saab AB. Genom det driftavtal som finns mellan Saab och Linköpings kommun står parterna för hälften av resultatet för den verksamhet som berör den civila flygtrafiken. Mot bakgrund av de leveransåtaganden Saab har, i vilka man är beroende av flygplatsen, betraktar jag bolagets engagemang som mycket långsiktigt.

När det gäller flygplatsen i Norrköping anser jag mot bakgrund av det korta avståndet mellan de båda flygplatserna och att Norrköping ligger precis på gränsen för tidskriteriet för övriga flygplatser, att även Norrköping bör ingå i kategorin övriga flygplatser.

Om Norrköping väljer att även fortsättningsvis bedriva flygplatsverksamhet anser jag att det mot bakgrund av bland annat samarbetet mellan Linköping och Norrköping kring den fjärde storstadsregionen vore värdefullt om trafiken vid de båda flygplatserna samordnades. Med tanke på det korta avståndet mellan flygplatserna skulle en samordning av tidtabeller och marktransporter i det korta perspektivet väsentligt förbättra regionens utbud av utrikes linjetrafik.

En annan möjlighet skulle kunna vara att driften av de båda flygplatserna läggs i ett gemensamt bolag samtidigt som ägandet av infrastrukturen ligger kvar hos de nuvarande ägarna.

### *Västerbotten*

Vid sidan av de två statliga flygplatserna i Skellefteå och Umeå finns i Västerbottens län fyra kommunala flygplatser Hemavan, Vilhelmina, Storuman och Lycksele.

Näringslivsutvecklingen i stora delar av Västerbotten är för närvarande positiv med nyetableringar inom bland annat gruvarbete.

Min bedömning är att Västerbotten i dag har en flygplatstäthet som överstiger behovet sett ur ett transportpolitiskt tillgänglighetsperspektiv.

Av nedanstående tabell framgår antalet passagerare, befolkning samt arbetsplatser inom respektive flygplats upptagningsområde för Vilhelmina, Storuman och Lycksele.

**Tabell 8.2** Antal passagerare, befolkning och arbetsplatser för tre av de kommunala flygplatserna i Västerbotten, 2006

Flygplats	Antal passagerare	Befolkning som har respektive flygplats som närmaste	Arbetsplatser inom respektive område
Vilhelmina	14 392	18 978	5 600
Storuman	12 753	6 907	1 800
Lycksele	26 191	18 072	6 700

*Källa:* Luftfartsstyrelsen, Glesbygdsverket och Infraplan.

Som framgår av tabellen har Storuman minst antal personer som har flygplatsen som närmaste och minst antal arbetsplatser inom upptagningsområdet. Antalet passagerare är något lägre än vid Vilhelmina flygplats och ligger betydligt under antalet vid Lycksele flygplats.

Infrastrukturen på Storumans flygplats är god med en nyasfalterad bana på 2 300 meter och en nyligen genomförd terminalutbyggnad.

De tre flygplatserna ligger relativt nära varandra och av tabell 8.3 nedan framgår restid med bil från respektive kommuns huvudort till den egna flygplatsen och till näst närmaste flygplats.

**Tabell 8.3** Restid med bil till egen flygplats och till näst närmaste flygplats

Kommun	Restid till egen flygplats	Restid till näst närmaste flygplats
Vilhelmina	00:13	01:12
Storuman	00:27	01:01
Lycksele	00:13	00:52

*Källa:* Vägverkets reseplanerare och Rikstrafiken.

Storuman har två flygplatser på rimligt avstånd. Flygplatsen i Vilhelmina ligger åtta mil från Storumans samhälle. Motsvarande avstånd från Storumans samhälle till Lycksele är elva mil. I dag har man en resa på 3,9 mil från centralorten Storuman till flygplatsen i Gunnarn. Vid en resa från flygplatsen i Vilhelmina blir den ökade reslängden 4 mil räknat från Storumans samhälle jämfört med dagens avstånd till Gunnarn. Avståndet mellan tätorterna Vilhelmina och Lycksele är 17 mil.

Mot bakgrund av ovanstående och de geografiska förutsättningarna bör Storuman enligt min uppfattning placeras i kategorin övriga flygplatser. Som framgår av nedanstående karta ligger Storuman mellan Vilhelmina och Lycksele.



**Bild 8.1** Karta över Västerbotten

Källa: SIKA.

De flygplatser som bör ingå i kategorin övriga flygplatser av särskilda anledningar framgår av tabell 8.4.

**Tabell 8.4** Flygplatser som föreslås ingå i kategorin övriga flygplatser till följd av särskilda anledningar

Flygplats	Motiv för kategorisering som övrig flygplats
Norrköping	Närhet till Arlanda och Linköping.
Storuman	Flygplatstätheten i Västerbotten.

Sammantaget innebär ovanstående resonemang att följande fyra flygplatser föreslås ingå i kategorin övriga flygplatser.

**Tabell 8.5** Flygplatser som föreslås ingå i kategorin övriga flygplatser

Övriga flygplatser
Borlänge
Norrköping
Storuman
Västerås

## Nationellt strategiska

En tillämpning av de båda kriterierna för nationellt strategiska flygplatser, passagerarvolymen och nytta samt att flygplatsen inte ingår bland de flygplatser som klassificerat som övriga ovan, ger följande resultat.

**Tabell 8.6** Flygplatser som föreslås ingå i kategorin nationellt strategiska samt vilka kriterier som respektive flygplats uppfyller

Flygplats	Volymkriteriet	Nyttokriteriet
Arlanda	X	X
Arvidsjaur		X
Bromma	X	
Kiruna		X
Landvetter	X	X
Luleå <sup>1</sup>	X	X
Malmö	X	X
Umeå	X	X
Visby		X
Östersund		X

Som tidigare nämnts anser jag att Bromma flygplats bör vara nationellt strategisk, mot bakgrund av att den tillsammans med Arlanda utgör ett sammanhållet flygplatssystem i Stockholm samt mot bakgrund av trafikens omfattning.

Arvidsjaur redovisade 2006 en passagerarvolym på drygt 48 000 passagerare. Nyttoberäkningen ger en kvot på 2,8. Eftersom volymen ligger mycket nära den undre gränsen på 50 000 passagerare och nyttokvoten ligger klart över 2,5 gör jag den sammanvägda bedömningen att även Arvidsjaur bör ingå i kategorin nationellt strategisk.

Skellefteå har ett nyttovärde som är högre än 2,5 och flygplatsen ligger i en region där alternativa transportsätt inte ger en god nationell och internationell tillgänglighet. Däremot har Skellefteå goda flygplatsalternativ; Luleå i norr och Umeå i söder som båda föreslås bli nationellt strategiska flygplatser och som har ett stort kommersiellt trafikutbud. Restiden med bil från centrala Skellefteå till Luleå flygplats är 1 timme och 30 minuter och till Umeå

<sup>1</sup> Militär flygplats som förvaltas av Fortifikationsverket och som genom avtal upplåts för civil trafik.

1 timme och 45 minuter. Detta menar jag är tillräckliga skäl för att placera Skellefteå i kategorin regionalt strategisk.

Vid beräkningen av nyttan uppvisar även Hemavan en kvot över 2,5, men mot bakgrund av att passagerarvolymen på denna flygplats endast uppgick till drygt 18 000 årspassagerare 2006 har jag valt att inte låta Hemavan ingå i kategorin nationellt strategiska flygplatser utan i stället betraktat den som regionalt strategisk.

### Regionalt strategiska

De flygplatser där det bedrivs in- och/eller utrikes linjetrafik och som inte ingår i de båda ovanstående kategorierna nationellt strategiska eller övriga flygplatser bör ingå i kategorin regionalt strategiska.

Av tabell 8.7 nedan framgår de flygplatser som föreslås ingå i kategorin regionalt strategiska flygplatser.

**Tabell 8.7 Flygplatser som föreslås ingå i kategorin regionalt strategiska flygplatser**

<u>Regionalt strategiska flygplatser</u>
Göteborg City
Gällivare
Hagfors
Halmstad
Hemavan
Jönköping
Kalmar
Karlstad
Kramfors
Kristianstad
Linköping
Lycksele
Mora
Oskarshamn
Pajala
Ronneby <sup>2</sup>
Skavsta
Skellefteå

<sup>2</sup> Militär flygplats som förvaltas av Fortifikationsverket och som genom avtal upplåts för civil trafik.

---

Sundsvall  
Sveg  
Torsby  
Trollhättan  
Vilhelmina  
Växjö  
Ängelholm  
Örebro  
Örnsköldsvik

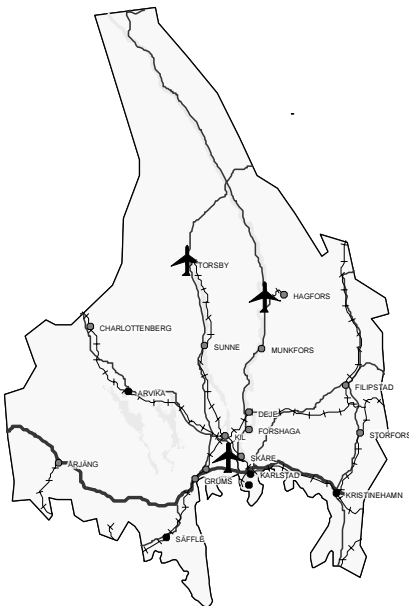
---

Som jag tidigare nämnt kommer flygplatser med över 380 000 årspassagerare även fortsättningsvis stå utanför det statliga ersättningsystemet för drift av icke-statliga flygplatser. Detta innebär att Göteborg City och Skavsta med nuvarande omfattning på verksamheten inte kommer att ingå i detta system.

### *Värmland*

I Värmland finns tre flygplatser, två kommunala i Torsby och Hagfors och en statlig i Karlstad.

**Bild 8.2** Karta över Värmland



Källa: SIKA.

Vad gäller de kommunala flygplatserna i Torsby och Hagfors konstaterar jag att de har jämförelsevis mycket låga passagerarsiffror. Det totala passagerarantalet på de båda flygplatserna uppgick 2006 till drygt 5 000 resenärer.

Resandeunderlaget utgörs till stor del av affärsresenärer till och från kommunernas exportföretag som nyttjar möjligheten till transfer på Arlanda.

I dag är den av Rikstrafiken upphandlade trafiken samordnad mellan de båda flygplatserna.

Bilavståndet mellan flygplatserna är endast 56 kilometer, men restiden med bil mellan de båda är ändå nära en timme och med kollektivtrafik 1 timme och 30 minuter. Restiden med bil och kollektivtrafik till Karlstad är i båda fallen över 1 timme och 30 minuter. Av tabell 8.8 nedan framgår restider mellan de olika orterna.

**Tabell 8.8 Restider i Värmland**

Kommun	Restid med bil till näst närmaste flygplats	Restid med kollektivtrafik till näst närmaste flygplats	Kortaste restid till Karlstad flygplats
Hagfors	00:53	1:35	1:39
Torsby	00:53	1:35	1:36

På grund av den slingade trafiken är det inte meningsfullt att lägga ner en av flygplatserna eftersom passagerarvolymerna då förmodligen skulle bli mycket små på den kvarvarande flygplatsen.

Karlstad utgör enligt min mening inte ett rimligt alternativ för dessa två orter i norra Värmland. De båda flygplatsernas betydelse för näringslivet i området och de redovisade restiderna ligger bakom min bedömning att både Hagfors och Torsby bör betraktas som regionalt strategiska flygplatser.

Mot bakgrund av bland annat de små volymerna och den gemensamma flyglinjen anser jag dock att ett utökat samarbete kring driften av de båda flygplatserna bör övervägas. Ett sådant samarbete skulle kunna leda till en ökad kostnadseffektivitet genom att kostnader för ledning och administration kunde fördelas på ett större resandeunderlag.

## 8.2 Ersättning för drift av kommunala och privata flygplatser

Min uppfattning är att staten även fortsättningsvis bör ta ett betydande ekonomiskt ansvar för att tillhandahålla flygplatstjänster i Sverige utanför Luftfartsverkets flygplatssystem.

Det statliga ersättningssystemet 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 för god tillgänglighet för medborgare och näringsliv i landets olika regioner.

Jag har prövat det nuvarande statliga driftbidragets funktionalitet och kan konstatera att den nuvarande fördelningsmodellen i huvudsak har fungerat tillfredsställande. Ersättningssystemet bör även fortsättningsvis baseras på en schabloniserad fördelningsmodell som dimensioneras i förhållande till flygplatsernas kostnader och trafikintäkter.

Jag har vidare uppmärksammat behovet av en omkalibrering av det nuvarande driftbidragets ingångsvärden. Detta arbete har nu genomförts av Luftfartsstyrelsen. Resultatet av den analysen får konsekvenser för kategoriseringen av flygplatserna och för ersättningsnivån till respektive flygplats.

Den statliga ersättningen föreslås omfatta endast icke-statliga flygplatser som upprätthåller kollektivtrafikmässig linjetrafik hela året eller, efter särskild prövning av Luftfartsstyrelsen, flygplatser med säsongsmässig linjetrafik.

Som tidigare nämnts, avsnitt 8.1.2, föreslår jag att nationellt strategiska flygplatser som inte ligger inom Luftfartsverket bör få en ersättning som motsvarar 100 procent av det redovisade underskottet för drift av flygplatsen. För regionalt strategiska flygplatser bör ersättningen från staten vara upp till 75 procent av det aktuella underskottet. För de flygplatser som kategoriserats som övriga flygplatser bör ingen ersättning utgå.

Jag föreslår vidare att för de flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda på mellan 2 och 2,5 timmar bör den ersättning som beräknats i fördelningsmodellen minska med 50 procent. Detta till följd av att dessa flygplatser i relation till övriga har en förhållandevis god tillgänglighet. Detta påverkar i dagens system Linköping och Örebro.

För de flygplatser som helt faller ur systemet, Storuman och Borlänge, bör en successiv nedtrappning av ersättningen genomföras. Under en treårsperiod bör ersättningen uppgå till 50 procent av beräknad ersättning år 1 och till 25 procent år 2 och 3 för att därefter upphöra. En förutsättning för att ersättningen ska betalas ut är att linjetrafiken upprätthålls.

Motsvarande nedtrappning bör även göras för Hemavan som med mina förslag får en betydande sänkning av ersättningen. För att fastställa storleken på förändringen av ersättningen bör jämförelsen utgå från ett medelvärde av det driftbidrag som den aktuella flygplatsen fått under åren 2004–2006. Jag vill betona att det inte är relevant att jämföra de av mig föreslagna nivåerna med det driftbidrag som utbetalats 2007. Detta eftersom flera flygplatser vid fördelningen 2007 fick väsentligt höjda bidrag till följd av att några flygplatser utgick ur bidragssystemet på grund av den nuvarande tvåtimmarsregeln.

Jag anser också att de är rimligt att ersättningen till de flygplatser som får en betydande ökning höjs successivt. Som en betydande höjning räknar jag förändringar över 1 miljon kronor. Av den beräknade höjningen bör 50 procent betalas ut år 1 och 75 procent år 2 och 3. Även här bör jämförelsen göras med ett medelvärde för ersättningen 2004–2006 för att fastställa vilka flygplatser som är aktuella. En sådan jämförelse visar att ersättningen till Oskarshamn, Kristianstad, Trollhättan och Växjö bör höjas gradvis. Även för flygplatser, som efter prövning av Luftfartsstyrelsen, tillkommer i systemet bör en successiv upptrappning göras.

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

Utgångspunkten för nivån på den samlade ersättningen bör vara dagens budgetnivå, det vill säga cirka 103 miljoner kronor. Till detta bör läggas ersättning för att fasa ut flygplatser ur systemet enligt ovan. Totalt bedömer jag att ersättningsnivån inledningsvis bör uppgå till 105 miljoner kronor.

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 medel motsvarande den aktuella flygplatsens behov inte betalas ut.

Vidare anser jag att en årlig indexuppräknings av ersättningen är rimlig.

### 8.2.1 Ersättningssystemets värderingsfaktorer

Min utgångspunkt är att statens ersättning till driften av de icke-statliga flygplatserna syftar till att säkerställa en god regularitet och säkerhet. Därför föreslås de nuvarande kostnadsparametrarna *flygtrafiktjänst*, *brand- och räddningstjänst* samt *vinterhållning* ingå i systemets fördelningsmodell, vilka tillsammans svarar för huvuddelen av flygplatsernas kostnadsmassa.

Kostnader för vinterhållning bör utvecklas. Den nuvarande fördelningsmodellen utgår från kostnader för uppvärmning, men den borde också ta hänsyn till resursintensiva verksamheter som till exempel halkbekämpning och snöröjning på flygplatserna.

I kapitel 7 föreslår jag att tillgängligheten ur ett konsumentperspektiv bör tillmätas stor betydelse vid värderingen av en flygplats bidrag till den transportpolitiska måluppfyllelsen. Därför bör även hänsyn till tillgängligheten ingå i ersättningssystemet. Jag har prövat ett antal alternativ för hur detta ska omhändertas. Jag menar att den redan befintliga avståndsparametern, som tar hänsyn till hur perifera flygplatserna är i förhållande till ett antal centrala referensflygplatser, bör bibehållas eftersom den är enkel och har konstanta värden.

Referensflygplatserna föreslås vara Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter och slutligen Köpenhamn, som ersätter Malmö i dagens beräkningsunderlag till driftbidrag. Avståndsparametern bör ta hänsyn till både nationell och internationell tillgänglighet och därför är Köpenhamn en bättre referensflygplats i fördelningsmodellen.

Ersättningssystemets ingående intäktsp parametrar bör enligt min mening begränsas till trafikintäkter från passagerare och flygplansrörelser (landningar). Kommersiella intäkter föreslås ligga utanför fördelningsmodellen, eftersom utgångspunkten bör vara att statens ersättningssystem ska stimulera flygplatser att prestera en ökad intjäningsförmåga.



Jag föreslår att ersättningssystemet lägger samma värde på en inrikes resenär respektive en utrikes resenär från linje- och charterflyg samt taxifyg. Samma förhållande föreslås gälla för inrikes respektive utrikes landningar. Skälet till detta är dels att en EU-resenär bör betraktas som en inrikesresenär i dag, dels att det är svårt att motivera varför flygplatsen ska ha differentierade kostnader mellan inrikesflyg och utrikesflyg i ersättningssystemet.

Intäkter för fraktflyg bör också inkluderas för att avspegla variationen i flygplatsernas intjäningsmöjligheter. Däremot menar jag att postflyget är en viktig samhällstjänst som därför inte bör ingå i ersättningssystemets beräkningsmodell.

Ersättningssystemets beräkningsparametrar föreslår jag därför vara följande:

#### *Kostnadsparametrar*

- flygtrafiktjänst (ATS)
- brand- och räddningstjänst (BRT)
- vinterhållningstjänst.

#### *Tillgänglighetsparameter*

- centrumavstånd.

#### *Intäktsparametrar*

- passagerare (linjefart, charter och taxifyg)
- landningar (linjefart, charter, taxifyg och frakt).

Den avtrappningsfaktor som används när flygplatsens trafikintäkter ska reducera den slutliga ersättningsnivån föreslås kvarstå i sin nuvarande form. Detta innebär att ersättningen upphör vid en passagerarvolym motsvarande 380 000 passagerare. Dessutom föreslås ersättningstaket på 1 500 kronor per passagerare kvarstå.

### 8.2.2 Omkalibrering

Luftfartsstyrelsens analys av den nuvarande fördelningsmodellen redovisar några faktorer som bör åtgärdas för att ersättnings-systemet ska vara kvalitetssäkrat. Jag har konstaterat att den genomsnittliga statliga underskottstäckningen i dag är lägre än 50 procent hos de bidragsberättigade flygplatserna. En viktig orsak till detta är att flygplatsernas samlade resultat har försämrats med 40 procent de senaste fem åren. Min ambition är att den genomsnittliga underskottstäckningen ska vara högre.

Omkalibreringen har också visat att den schablonmässiga fördelningsmodellen inte justerades när staten genom Rikstrafiken 2002 övertog kostnader för flygupphandling. Konsekvensen har blivit en övertäckning på de flygplatser som tidigare själva svarade för upphandlingskostnaderna, så i dag får dessa därför bidrag för kostnader de inte längre har. Jag menar att Luftfartsstyrelsen måste åtgärda detta missförhållande i den nuvarande fördelningsmodellen. Att det trots detta inte finns någon flygplats som får mer än 100 procent i underskottstäckning beror på att det statliga anslaget till driftbidrag inte har justerats uppåt trots en kraftigt negativ resultatutveckling de senaste fem åren.

### 8.2.3 Effekter av mina förslag

Med utgångspunkt från mina förslag har jag gjort en exempelberäkning över hur ersättningen skulle fördelas om förslagen genomfördes. Jag vill påpeka att dessa beräkningar innehåller vissa osäkerheter, bland annat vad gäller justeringen av värderingsfaktorerna i ersättningsystemet som gjorts i samband med omkalibreringen.

I tabell 8.8 nedan redovisas det genomsnittliga beslutade driftbidraget för åren 2004–2006 och resultatet av en exempelberäkning av ersättningen till respektive flygplats med utgångspunkt från mina förslag. Beräkningen utgår från följande antaganden:

- Ersättningen kan maximalt uppgå till 75 procent av det redovisade underskottet (avsnitt 8.1.2).
- Anslaget bibehålls på nuvarande anslagsnivå (avsnitt 8.1.2).
- Föreslagen kategorisering (avsnitt 8.1.7).

- En 50-procentig minskning sker av den beräknade ersättningen till de flygplatser som ligger mellan 2 och 2,5 timmar från Arlanda (avsnitt 8.2).
- Förändring görs av kostnads- och intäktsparametar (avsnitt 8.2.1).
- Omkalibrering genomförs (avsnitt 8.2.2).

**Tabell 8.9** Genomsnitt av beslutat driftbidrag 2004–2006, exempelberäkning av ersättning utifrån mina förslag samt täckningsgrad i mina förslag

Flygplats	Genomsnittligt bidrag 2004–2006, tkr	Förslag, ersättning, tkr	Täckningsgrad % <sup>3</sup>
Arvidsjaur	8 156	9 600	100
Borlänge	3 468	0	0
Gällivare	9 475	10 200	58
Hagfors	2 825	3 100	75
Halmstad	0	4 500	75
Hemavan	8 149	6 300	75
Kalmar	0	4 500	75
Kramfors	4 978	5 500	75
Kristianstad	2 744	6 600	44
Linköping	5 731	3 800	25
Lycksele	7 349	7 600	75
Mora	4 126	5 000	57
Oskarshamn	3 531	5 000	75
Pajala	5 153	4 600	63
Storuman	7 997	0	0
Sveg	4 005	4 500	75
Torsby <sup>4</sup>	2 392	2 600	75
Trollhättan	2 528	5 000	75
Vilhelmina	7 869	7 000	75
Växjö	3 032	4 600	75
Örebro	3 314	3 000	14

Mitt förslag resulterar i en genomsnittlig underskottstäckning på cirka 60 procent för de flygplatser som föreslås få del av ersättningen. Det bör noteras att den ersättning som beräknats i

<sup>3</sup> Täckningsgrad är den statliga ersättningen i exempelberäkningen satt i relation till respektive flygplats genomsnittliga redovisade underskott åren 2003–2005.

<sup>4</sup> Torsby fick en kraftig reduktion av driftbidraget 2006 eftersom flygplatsen var stängd för underhåll med mera under en stor del av 2005.

tabellen vid en tillämpning av modellen i efterhand stäms av med det faktiska underskottet för det aktuella året. Om det verkliga underskottet är mindre än det beräknade minskar ersättningen i motsvarande mån. Ett sådant utfall är möjligt eftersom beräkningen baseras på ett genomsnitt av kända underskott åren 2003–2005.

Förslaget innebär en tydlig utjämning mellan flygplatser i olika delar av landet vilket är en följd av att kostnader för upphandling av flygtrafik inte ingår som en del av kostnadsmassan i ersättnings-systemet.

Även ersättningstaket på 75 procent får effekter på den geografiska spridningen och förhindrar att underskottet vid en regionalt strategisk flygplats i sin helhet täcks med statliga medel. Som tidigare nämnts ser jag detta som ett verktyg för att få regioner och kommuner att ta ett ökat ansvar för att verksamheten vid respektive flygplats utvecklas och effektiviseras.

Genom ett tydligt regionalt ansvar stärks också sambandet mellan utvecklingen vid flygplatsen och utvecklingen i regionen som helhet.

#### **8.2.4 Administration och utveckling**

Luftfartsstyrelsen är, och bör vara, ansvarig myndighet för administration och fördelning av ersättningssystemet. I avsnitt 8.1.5 föreslår jag att Luftfartsstyrelsen även får ansvaret att regelbundet, till exempel vart tredje år, följa upp indelningen i de beslutade kategorierna samt bedöma vilken kategori tillkommande flygplatser ska tillhöra.

Vidare bör Luftfartsstyrelsen ha det löpande ansvaret för revision och kvalitetssäkring av fördelningsmodellens ingångsvärden för beräkning av ersättning till de berörda icke-statliga flygplatserna.

I likhet med kategoriseringen bedömer jag att en omkalibrering av ersättningssystemet bör genomföras med samma tidsintervall det vill säga vart tredje år.

Beräkningsunderlaget bör även bli mer användarvänligt och överskådligt. Som ansvarig för administrationen av ersättningen bör Luftfartsstyrelsen förbättra användarvänligheten.

### 8.2.5 Finansiering av ersättningssystemet

Jag har övervägt ett antal möjliga alternativ för att finansiera driften av kommunala flygplatser med hjälp av det överskott som genereras inom Luftfartsverkets verksamhet.

I dag finansieras delar av driftsbidraget genom att Luftfartsverket ger Luftfartsstyrelsen ett bidrag på 22,4 miljoner kronor som Luftfartsstyrelsen sedan använder när bidragen betalas ut till de icke-statliga flygplatserna.

Jag anser att hela ersättningssystemet i framtiden bör finansieras med hjälp av överskottet från det bolagiserade Luftfartsverkets verksamhet. Jag har tidigare föreslagit en initial anslagsnivå på 105 miljoner kronor.

Finansieringen kan ske genom att utdelningskravet från ägaren kompletteras med en extra utdelning för att finansiera ersättningssystemet eller genom att kravet på utdelning från bolaget minskas i motsvarande mån. Den ekonomiska analysen i avsnitt 9 visar att båda konstruktionerna är möjliga och att de prognostiserade utdelningarna kommer att ligga på en nivå som väl täcker det aktuella beloppet i ersättningssystemet. Vilket alternativ som väljs påverkas bland annat av resultatutvecklingen och av bolagets framtida kapitalstruktur.

### 8.3 Samordning av investerings- och bidragssystem

Jag har i avsnitt 7.2.3 behandlat frågan om olika investerings- och bidragssystem inom Luftfartssektorn. Dessa system måste enligt min uppfattning samordnas både på nationell och på regional nivå för att effektivisera den totala resursanvändningen.

Ett sätt att stärka samordningen kan vara att alla investeringar som genomförs på flygplatser där Rikstrafiken upphandlar merparten av den reguljära linjetrafiken måste föregås av ett samråd med myndigheten. Rikstrafiken bör å sin sida ta hänsyn till standarden på den befintliga infrastrukturen på aktuella flygplatser och i den aktuella regionen vid sina bedömningar om vilken trafik som ska upphandlas.

Regionerna bör ta ett ökat ansvar för flygplatsinfrastrukturen vid planering, prioritering och fördelning av medel. Flygplatsernas roll som en del av den samlade infrastrukturen bör stärkas.

## 8.4 Beredskapsfrågor

I avsnitt 2.1.4 har jag beskrivit det beredskapsflyg som finns i dag i form av bland annat ambulanshelikoptrar och ambulansflygplan.

Ett problem jag har uppmärksammat är hanteringen när man behöver nyttja en flygplats på tider när flygplatserna normalt inte är öppna. I dag går det till så att den operativa insatsenheten, med hjälp av ett jourtelefonsystem, får försäkra sig om att den aktuella flygplatsen öppnas. Den rådande ordningen kan innebära att de operativa insatserna försenas.

Jag föreslår därför en nationell samordning av ansvaret för att säkerställa att flygplatserna öppnas för ambulanstransporter på tider när flygplatsen normalt är stängd. Eftersom Luftfartsstyrelsens flygräddningscentral vid Käringberget i Göteborg är bemannad dygnet runt skulle detta ansvar kunna läggas här.

Mitt förslag utesluter inte möjligheten att en nationell samordning av ansvaret i dessa frågor kan komma att behandlas inom den tidigare (avsnitt 2.1.4), beskrivna översynen av den offentliga sektorns användning av helikopterresurser. Översynen ska fokusera på hur de samlade helikopterresurserna skulle kunna samnyttjas, samfinansieras och lokaliseras i syfte att effektivisera användandet.

## 9 Luftfartsverkets verksamhetsform

- Luftfartsverket bör den 1 januari 2009 ombildas till två fristående aktiebolag – ett bolag för flygplatsdrift och ett bolag för flygtrafiktjänst.
- Staten bör överväga att ta in privata minoritetsägare i flygplatsbolaget för att ytterligare främja effektivitet och utveckling.
- Inledningsvis bör förvaltning och drift av samtliga flygplatser som i dag ligger inom Luftfartsverket ingå i flygplatsbolaget.
- Långsiktigt bör förvaltning och drift av följande nationellt strategiska flygplatser ingå i bolaget: Arlanda, Bromma, Kiruna, Umeå, Visby och Östersund. Även driften vid flygplatsen i Luleå, som förvaltats av Fortifikationsverket, bör ingå i bolaget.
- En utförsäljning, till marknadspris, av Landvetter eller Malmö till regionala/kommunala/privata intressenter bör övervägas. Om en utförsäljning inte genomförs bör även dessa flygplatser långsiktigt ingå i bolaget.
- De flygplatser som kategoriserats som regionalt strategiska och som i dag ingår i Luftfartsverket bör vid lämplig tidpunkt övergå till regionalt/kommunalt/privat ägande. De aktuella flygplatserna är Jönköping, Karlstad, Skellefteå, Sundsvall, Ängelholm och Örnsköldsvik. Även driften vid Ronneby, som förvaltats av Fortifikationsverket, bör övergå till regionalt/kommunalt/privat ägande.
- Det transportpolitiska uppdrag som Luftfartsverket har i dag bör föras över till bolagen.
- Styrelserna i de nya bolagen bör tillsättas i god tid så att de kan agera som en tydlig part i ett tidigt skede av bolagiseringsprocessen.

## 9.1 Tidigare genomförda analyser

Hösten 1999 genomförde ÖhrlingsPricewaterhouse Coopers en översyn av Luftfartsverkets verksamhetsstruktur på uppdrag av Näringsdepartementet. I uppdraget ingick att belysa eventuella rollkonflikter i den dåvarande organisationen som även innefattade den verksamhet som i dag ligger inom Luftfartsstyrelsen. I uppdraget ingick även att belysa om en delning av verket skulle lösa eventuella rollkonflikter, ge ökad kundnytta och bidra till förbättrad företagsekonomisk lönsamhet.

Vid avrapporteringen av uppdraget togs frågan om associationsform upp och man konstaterade att rollkonflikterna inte påverkades om verksamheten drevs som affärsverk eller som aktiebolag. Däremot gjordes bedömningen att en bolagisering av produktionsverksamheten skulle leda till ökad internationell konkurrensförmåga, förbättrat finansiellt resultat samt ökad kundnytta och ökad kundtillfredsställelse. Motiven bakom bedömningen var att aktiebolagsformen innebär styrning genom ett regelsystem som är anpassat för kommersiell verksamhet och som ger större finansiell handlingsfrihet. Bolagsformen innebär även större handlingsfrihet vid val av strategi och verksamhetsinriktning.

I rapporten framhölls också att regelverket kring ett bolag gör att ansvarsfördelningen mellan staten och ledningen för verksamheten blir tydligare. Även konkurrensneutralitet gentemot privata aktörer och möjligheten att samverka med externa aktörer förbättras om verksamheten bedrivs i bolagsformen.

Den sammanfattande bedömningen var att aktiebolagsformen var den mest ändamålsenliga associationsformen för produktionsverksamheten inom det dåvarande Luftfartsverket.

I samband med att ÖhrlingsPricewaterhouse Coopers rapport levererades diskuterades inom Regeringskansliet ett antal bolagiseringar och regeringen valde därför att avvakta med bolagiseringen av Luftfartsverket.

Under 2003 presenterades en departementsskrivelse med förslag till ny organisation för statens verksamhet inom luftfartssektorn. I denna föreslogs en uppdelning av Luftfartsverket som skulle syfta till att:

- stärka den politiska styrningen i arbetet för att uppnå de transportpolitiska målen



- skilja mellan myndighetsroll och produktionsroll för att eliminera målkonflikter
- anpassa den svenska strukturen till övriga EU-länders organisation av luftfartsverksamheter gällande myndighets- och produktionsverksamhet.

Förslagen i departementsskrivelsen behandlades i samband med budgetpropositionen 2003 och den 1 januari 2005 delades Luftfartsverket upp i två enheter. Myndighetsuppgifterna övergick till den nybildade förvaltningsmyndigheten Luftfartsstyrelsen.

## 9.2 Kort beskrivning av den nuvarande verksamheten

Luftfartsverkskoncernen utgörs av affärsverket med intressebolag och dotterbolag i LFV Holding AB. Affärsverket består av tre divisioner, Flygtrafiktjänsten, Flygplatsgruppen och Stockholm samt vissa supportverksamheter. Jag har i avsnitt 4.2.2 beskrivit affärsverkets uppgifter.

Koncernen har 4 000 anställda och en årlig omsättning på knappt 6 miljarder kronor.

Verkets intäkter kommer till 65 procent från avgifter för nyttjande av flygplatser och flygtrafiktjänsten och till 35 procent från kommersiella intäkter från flygplatsernas butiker, konferensanläggningar, restauranger och parkeringsplatser.

Verksamheten är kapitalintensiv med investeringar som varierar kraftigt över tiden. År 1999 inleddes en investeringsperiod som historiskt sett är en av de mest omfattande för verket, där investeringarna under en femårsperiod uppgick till mer än tio miljarder kronor. Den största delen avsåg utbyggnad av terminalkapaciteten, ett nytt flygledningstorn och uppförandet av en tredje rullbana på Arlanda. Dessutom gjordes stora investeringar inom trafikledningssystemen. Under perioden 2004–2006 har investeringsnivåerna sjunkit betydligt till omkring 800 miljoner kronor per år.

Under 2006 minskade antalet inrikes passagerare vid Luftfartsverkets flygplatser med 2 procent. Utrikestrafiken fortsatte dock att öka och tillväxten under året uppgick till 7 procent.

Det totala antalet passagerare har ökat de senaste åren, samtidigt som antalet landningar har minskat vilket innebär att antalet

passagerare i genomsnitt per flygning, den så kallade kabinfaktorn, har ökat.

Luftfartsverkets affärsplan för 2007–2010 bygger på fortsatt trafiktillväxt och lägre avgifter, vilket resulterar i oförändrade marginaler.

Verket räknar med en årlig omsättningstillväxt under perioden med 1 procent.

Volymutvecklingen är avgörande för antagna marginaler. Verket stödjer och planerar att stödja trafiktillväxt genom till exempel rabatter till nya utrikesdestinationer. Ökade kommersiella intäkter är ett annat viktigt inslag. Affärsplanen beskrivs i större detalj i avsnitt 9.3.1.

### 9.2.1 Flygplatsverksamheten

Verket svarar i dag för driften vid de 16 flygplatser som framgår av tabell 9.1 nedan.

**Tabell 9.1** Totalt antal passagerare och rörelseresultat 2006 vid de 16 flygplatser som i dag drivs av Luftfartsverket

Flygplats	Totalt antal passagerare 2006	Resultat <sup>1</sup> 2006, miljoner kronor
Arlanda	17 539 390	713
Bromma	1 634 310	27
Jönköping	126 296	-16
Karlstad	112 392	-17
Kiruna	171 323	-17
Landvetter	4 281 043	162
Luleå	912 688	13
Malmö	1 883 128	34
Ronneby	209 613	-7
Skellefteå	220 438	-14
Sundsvall	337 661	-9
Umeå	801 307	8
Visby	289 985	-9
Ängelholm	362 165	-5
Örnsköldsvik	131 612	-19
Östersund	396 189	-19

*Källa:* Luftfartsverkets årsredovisning 2006.

<sup>1</sup> Rörelseresultat, det vill säga resultat före finansiella intäkter och kostnader.

Förutom flygplatserna i Luleå och Ronneby, som förvaltas av Fortifikationsverket samt hyrs och disponeras av Försvarsmakten, äger Luftfartsverket också ovanstående flygplatser.

Under 2006 övergick huvudmannskapet av flygplatserna i Halmstad, Norrköping och Kalmar från Luftfartsverket till respektive kommun.

Luftfartsverket har genomfört en intern strukturöversyn av de statliga flygplatserna. Överförandet av flygplatserna Halmstad och Norrköping till respektive kommun är ett resultat av denna översyn. Luftfartsverket har även begärt regeringens bemyndigande att inleda förhandlingar om att föra över ansvaret för flygplatsen i Jönköping till lokal eller regional organisation. Om förhandlingarna inte leder till ett övertagande av ansvaret begär Luftfartsverket bemyndigande att pröva huruvida fortsatt drift av flygplatsen är möjlig. Frågan om Jönköpings flygplats har hänförts till min utredning och behandlas i avsnitt 9.5.1.

### 9.2.2 Flygtrafiktjänsten

Flygtrafiktjänsten har sedan länge varit en egen enhet inom Luftfartsverket och är sedan 2003 en egen division som svarar för produktion av ett antal tjänster inom flygtrafikområdet. Divisionen har 1 200 anställda och omsätter cirka 1 650 miljoner kronor.

Flygtrafiktjänsten arbetar inom följande fyra affärsområden:

- En Route<sup>2</sup> som har cirka 500 anställda. Verksamheten bedrivs vid kontrollcentralerna i Stockholm och Malmö och vid Flight Planning Center i Stockholm.
- Tower/Approach (Tornverksamhet) som bedrivs vid 37 flygplatser runt om i landet och består av flygplats- och inflygningskontrolltjänst. Antalet anställda uppgår till 450 stycken.
- ANS System and Infrastructure som svarar för divisionens infrastruktur vad gäller tillgänglighet, kvalitet, funktion och kapacitet. Affärsområdet har 15 anställda.
- ANS Support and Development som har cirka 200 anställda varav de flesta är placerade i Norrköping. Affärsområdet utgör divisionens gemensamma kompetenscentrum och ansvarar för stöd-, uppdrags- och konsultverksamhet. Funktionen svarar

---

<sup>2</sup> En Route – flygning på sträcka mellan flygplatser.

också för delar av det internationella utvecklings- och harmoniseringsarbetet rörande flygledningssystem inom EU.

Frågan om konkurrensutsättning av torntjänsterna inom flygtrafikledningen utreds för närvarande och jag utgår från att tornverksamheten kommer att konkurrensutsättas. Intäkterna från tornverksamheten utgör 28 procent av de totala intäkterna inom flygtrafiktjänsten.

### **9.3 Analys av förutsättningarna för en bolagisering**

Som nämnts i avsnitt 1.2.3 har ÖhrlingsPricewaterhouse Coopers analyserat förutsättningarna för en bolagisering av Luftfartsverket.

#### **9.3.1 Genomförande av och förutsättningar för analysen**

Vid analysen har följande två bolagiseringsalternativ studerats:

- Flygtrafiktjänsten och övriga verksamheter, som gemensamt benämns Flygplatser, hålls samman inom en bolagiserad koncern.
- Flygtrafiktjänsten och Flygplatser ombildas till två från varandra fristående bolag.

Syftet med analyserna har varit att svara på följande frågor:

- Finns tillräckliga ekonomiska förutsättningar för att driva verksamheterna tillsammans eller var för sig som bolag? Vid denna analys har översiktlig hänsyn tagits till skatte- och pensionsfrågor.
- Vilka blir effekterna på respektive bolag av stora investeringar eller stora nedgångar i flygtrafiken?
- Är en bolagisering förenlig med EU:s regler om statsstöd och om principen om den privata investeraren.

Analysen baseras på Luftfartsverkets bokslut 2006 och tidigare bokslut, verkets affärsplan på koncernnivå för perioden 2007–2010, affärs- och marknadsplaner för respektive division för perioden 2007–2010 samt prognostiserade resultaträkningar för respektive division. Analyserna har inriktats mot de centrala och väsentliga enheterna inom verket; någon ingående granskning eller revision av

det verksinterna materialet har inte gjorts men däremot har en rimlighetsbedömning gjorts av materialet. Vissa frågor har inte behandlats i analysen men dessa tas upp i avsnitt 9.8 där återstående arbete inför bolagiseringen behandlas.

Luftfartsverkets affärsplan på koncernnivå för perioden 2007–2010 bygger på fortsatt trafiktillväxt och lägre avgifter vilket innebär oförändrade marginaler. Den årliga omsättningstillväxten under perioden beräknas till 1 procent och är en kombination av antagen volymtillväxt och lägre avgifter. Generellt antas en ökad utrikestrafik medan inrikestrafiken antas vara i huvudsak oförändrad. I affärsplanen antas att volymutvecklingen och ökad trafik stöds genom till exempel rabatter för trafik till nya utrikesdestinationer.

Ökade kommersiella intäkter är ett annat viktigt inslag i affärsplanen. Dessa förväntas öka med 15 procent från 2006 till 2010.

Investeringarna beräknas i affärsplanen ligga på en nivå runt cirka 1 000 miljoner kronor per år och avser främst reinvesteringar och investeringar inom den kommersiella verksamheten.

Utdelningen till ägaren beräknas uppgå till 100 miljoner kronor per år.

I affärsplanen antas vidare att soliditeten kommer att öka från 23 procent 2006 till 30 procent 2010. Detta som en följd av goda resultat under perioden samt minskad balansomslutningen till följd av bland annat att avskrivningarna överstiger investeringarna under perioden.

Luftfartsverket har i dag en redovisning där alla kostnader inte fördelas ut på de affärsdrivande verksamheterna. För att kunna bedöma de enskilda delarna har därför följande justeringar gjorts.

- Verkets gemensamma stabskostnader, totalt 107 miljoner kronor enligt prognos för 2007, har fördelats med en tredjedel till Flygtrafiktjänst och två tredjedelar till Flygplatser. Fördelningen baserar sig på bedömningar från Luftfartsverket.
- Luftfartsverket nuvarande bidrag på drygt 20 miljoner kronor till Luftfartsstyrelsen för det kommunala driftbidraget antas inte utgå från 2007.

### 9.3.2 Finansiella förutsättningar för en bolagisering

Den ekonomiska delen av analysen visar att det finns goda finansiella möjligheter att bolagisera verket och att det ur ekonomiskt hänseende är möjligt att göra en uppdelning mellan flygplatsdriften och flygtrafikledningen. Genomförda känslighetsanalyser visar att de båda bolagen tål ganska stora förändringar vad gäller både intäkter och kostnader innan resultatet reduceras till noll.

Av tabell 9.2 nedan framgår resultat före skatt och soliditet för det sammanhållna bolaget för åren 2007 och 2010. Resultaten gäller dels om utvecklingen följer de antaganden som finns i affärsplanen, dels vid angivna förändringar i volym respektive investeringar. Ett av affärsplanens mest centrala antaganden är det om den årliga volymtillväxten av trafiken. Här har verket bedömt att inrikes-trafiken mätt i antal passagerare kommer att öka med 0,2 procent per år under åren 2007–2010; motsvarande siffra för utrikestrafiken uppgår till 6,9 procent. Antalet starter beräknas under samma period öka med 0,6 procent årligen.

Känslighetsanalyserna har gjorts med syfte att visa vilka förändringar i form av minskade intäkter och ökade kostnader som verksamheten klarar innan resultatet blir negativt.

**Tabell 9.2 Känslighetsanalys – sammanhållen verksamhet**

	Resultat före skatt, miljoner kronor		Soliditet	
	2007	2010	2007	2010
Affärsplan	500	500	24%	31%
Volym – 16%	0	-2	21%	21%
Invest +1,4 miljarder kronor	393	0	24%	21%

*Källa: ÖhrlingsPricewaterhouse Coopers.*

Allt annat lika visar analysen att den sammanhållna verksamheten klarar volymminskningar mätt i antal passagerare på 16 procent och ökade investeringar med 1 400 miljoner kronor innan resultatet under affärsplaneperioden minskar till noll.

Det bör noteras att beräkningarna bygger på antaganden om oförändrade tariffer och avgifter i förhållande till affärsplanen. Vid förändringar av den omfattning som beskrivs är det rimligt att anta att kompenserande åtgärder vidtas både vad gäller kostnader och intäkter.

I samband med en övergripande bedömning av verksamhetens finansiella ställning bör även noteras att koncernens investeringar är cykliska och att verket för närvarande befinner sig i den mest gynnsamma delen av cykeln. Därtill är kapacitetshöjande investeringar som täcker behovet för lång tid framöver gjorda. Behovet av ytterligare investeringar avser därför till största delen ersättningsinvesteringar och investeringar för den kommersiella verksamheten. Kortsiktigt gynnas verksamheten även av den goda konjunkturen.

Motsvarande känslighetsberäkningar har gjorts separat för olika områden som ingår i den sammanhållna verksamheten nämligen flygplatsdrift och förmodad konkurrensutsatt respektive icke konkurrensutsatt flygtrafikledning. Resultatet av dessa beräkningar framgår av tabellerna 9.3, 9.4 och 9.5 nedan.

**Tabell 9.3 Känslighetsanalys – flygplatser**

	Resultat före skatt, miljoner kronor		Soliditet	
	2007	2010	2007	2010
Affärsplan	324	275	25%	25%
Volym – 14%	0	-109	23%	24%
Invest + 580 miljoner kronor	277	0	23%	25%

Källa: ÖhrlingsPricewaterhouse Coopers.

**Tabell 9.4 Känslighetsanalys – tornverksamhet**

	Resultat före skatt, miljoner kronor		Soliditet	
	2007	2010	2007	2010
Affärsplan	18	9	15%	17%
Volym – 8%	0	-10	14%	11%
Personalkost + 18 miljoner kronor	0	-2	14%	13%

Källa: ÖhrlingsPricewaterhouse Coopers.

**Tabell 9.5 Känslighetsanalys – En Route**

	Resultat före skatt, miljoner kronor		Soliditet	
	2007	2010	2007	2010
Affärsplan	29	23	9%	9%
Volym – 5%	0	-10	8%	5%
Personalkost. + 27 miljoner kronor	1	-10	8%	5%

Källa: ÖhrlingsPricewaterhouse Coopers.

*Mina bedömningar av de finansiella förutsättningarna*

Som framgår av ovanstående tabeller klarar även de enskilda delarna av verksamheten betydande intäktsminskningar och kostnadsökningar innan resultatet minskar till noll. Den förhållandevis låga soliditeten för de båda delarna av flygtrafikledningen ska ses mot bakgrund av att verksamheten i huvudsak är av monopolkaraktär.

De faktorer som skulle kunna göra att verksamheten avviker från affärsplanen är om det relativt positiva antagandet om volymtillväxten inom utrikestrafiken inte infrias. Jag har i avsnitt 7.3 redogjort för mitt arbete och mina bedömningar kring prognoser inom flygområdet. Sett över en längre tidsperiod är det mot bakgrund av bland annat klimatfrågan inte troligt att tillväxten inom utrikestrafiken kommer att ligga på den nivå som antas i affärsplanen, det vill säga en årlig tillväxt på 6,9 procent för de kommande tre åren. Även volymutvecklingen för inrikestrafiken som i affärsplanen bedöms vara i stort sett oförändrad under den kommande treårsperioden kan sett över en längre tidsperiod komma att bli lägre. Även kortare restider till följd av utbyggd och moderniserad infrastruktur inom väg- och järnvägsområdet kan leda till minskade volymer på korta och medellånga flygsträckor.

Vidare bör noteras att Luftfartsverket är ett kapitalintensivt bolag med stora fasta kostnader. De fasta kostnaderna motsvarar 50 procent av de totala kostnaderna. Vid ökade fasta kostnader, till exempel avskrivningar, måste omsättningen öka för att täcka dessa. Den höga andelen fasta kostnader innebär dessutom att en lägre omsättningstillväxt än den beräknade slår mycket hårt på lönsamheten.

Ovanstående känslighetsanalyser visar att verksamheten klarar volymminskningar på upp till 16 procent innan resultatet blir noll. I affärsplanen finns även antaganden om sänkta avgifter för att möta en negativ volymutveckling till följd av sämre konjunktur eller andra faktorer som kan verka hämmande på volymtillväxt eller lönsamhet.

Den stora marginalen för vilka volymminskningar som verksamheten tål innebär att de bedömningar jag gjort kring prognoser i avsnitt 7.3 inte innebär något problem för bolagets finansiella förutsättningar.

Sammanfattningsvis tyder således den ekonomiska analysen på att både koncernen som helhet och de båda delarna har en



intjänandeförmåga som gör det möjligt att bolagisera verksamheten både som en helhet eller som två separata bolag.

### 9.3.3 Pensionsskuld

I samband med den ekonomiska analysen har frågor om skatter och pensioner endast behandlats översiktligt.

Det kan konstateras att pensionsskulden och pensionskostnaderna i hög grad påverkas av en bolagisering. Givet att Luftfartsverket följer gällande policy vid bolagisering av statliga verksamheter ska de redovisningsrekommendationer som gäller för börsbolag följas. Detta innebär att de pensionsskulder som upparbetats i den tidigare verksamheten ska tryggas. Luftfartsverket försäkrar i dagsläget inte sina pensioner utan redovisar dem som en pensionsskuld i balansräkningen. Givet att man väljer att följa detta tillvägagångssätt behöver pensionsskulden räknas upp med 460 miljoner kronor för koncernen. Cirka 300 miljoner kronor av dessa avser pensioner inom flygtrafiktjänsten och resterande 160 miljoner kronor avser flygplatsverksamheten. Flygtrafiktjänstens stora andel beror på att flygledare pensioneras vid 60 års ålder.

I den ekonomiska analysen har uppräknings av pensionsskulden skett genom en nedskrivning av det egna kapitalet. I de beräkningar av den framtida soliditeten som redovisats tidigare har hänsyn tagits till denna nedskrivning. Tidigare gjorda avsättningar för pensioner inom affärsverket uppgick i bokslutet 2006 till 3 568 miljoner kronor.

I beräkningarna har antagits att övertagandet av så kallade antastbara pensioner görs på ett sådant sätt att några skatteeffekter inte uppstår.

För flygtrafikledningen innebär skuldföringen av pensionsåtagandena, som tidigare nämnts, en förhållandevis låg soliditet. Om en försäkringslösning i stället väljs minskar balansomslutningen och soliditeten ökar till 50 procent för den sammantagna flygtrafikledningen. För Flygplatser bedöms samma soliditetsnivå som i dag, det vill säga 25 procent, kunna uppnås även efter en skuldföring av pensionerna.

Den genomförda analysen visar dock att det inte är något problem att genom en nedskrivning av det egna kapitalet följa den

policy som regeringen har vad gäller pensionsåtaganden vid bolagiseringar.

## **9.4 Analys av övriga frågor kopplat till verksamhetsformen**

### **9.4.1 Luftfartsverket och de transportpolitiska målen**

Av Luftfartsverkets instruktion framgår att man är en central förvaltningsmyndighet som på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Av regleringsbrevet framgår Luftfartsverket ska bidra till att de transportpolitiska målen för luftfarten uppnås genom att på ett företagsekonomiskt lönsamt sätt ansvara för driften och utvecklingen av kostnadseffektiva, säkra och väl fungerande flygplatser och flygtrafiktjänst.

Under de olika transportpolitiska delmålen anges vidare i regleringsbrevet bland annat följande mål för verket:

- Tillgängligheten för medborgare och näringsliv mellan regioner och omvärlden bör successivt förbättras.
- Förseningar i den kommersiella luftfarten ska minska bland annat genom att statens flygplatssystem respektive flygtrafiktjänst utvecklas och bedrivs effektivt.
- Luftfartsverket ska bidra till att miljöpolitikens delmål nås. Luftfartsverket ska verka för ett ökat resande med kollektivtrafik till och från Arlanda flygplats.

Luftfartsverket självt redovisar i årsredovisningen sin affärsidé:

Vi ska skapa mervärde för våra kunder och främja flyget genom kostnadseffektiva, säkra och välfungerande flygplatser och flygtrafiktjänster.

I och med uppdelningen mellan Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen har verket i dag inget sektorsansvar utan ska endast bidra till den transportpolitiska måluppfyllelsen. Om ägaren finner det lämpligt kan man välja att ge verket uppgifter inom ramen för sektorsansvaret.

Luftfartsverket har under senare år genom valet av koncernmål och strategier allt mer kommit att betona den affärsmässiga delen av verksamheten.

Enligt min uppfattning är det upp till ägaren att besluta om detta är en önskvärd utveckling. Vid en bolagisering bör ägaren bland annat styra verksamheten genom årliga ägardirektiv. Detta sätt att styra förändrar enligt min uppfattning inte möjligheterna för ägaren att påverka verksamhetens inriktning.

Jag kan också konstatera att ägaren genom förändring i regleringsbrevet 2004 tonade ner verkets transportpolitiska och samhällsekonomiska ansvar i och med att lydelsen vad gäller organisationsstyrning ändrades från:

Luftfartsverket ska på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning verka för att de transportpolitiska målen uppfylls.

till:

Luftfartsverket ska bidra till att de transportpolitiska målen för luftfarten uppnås genom att på ett företagsekonomiskt lönsamt sätt ansvara för driften och utvecklingen av kostnadseffektiva, säkra och väl fungerande flygplatser och flygtrafiktjänst.

#### 9.4.2 EG bestämmelser om statsstöd

Enligt artikel 87 i EG-fördraget är statsstöd som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag förbjudna. Begreppet statsstöd ges en vid innebörd som innefattar bland annat fördelaktiga lån, skattefördelar, kapitaltillskott och garantier.

Enligt artikel 73 i EG-fördraget är det dock tillåtet med stöd inom transportområdet för att tillgodose behov av samordning eller som ersättning i samband med allmän trafikplikt. I Sverige tillämpas allmän trafikplikt på de linjer som Rikstrafiken upphandlar, se avsnitt 4.4.4.

Enligt min bedömning kommer mina förslag inte att innebära att ett bolagiserat Luftfartsverk kommer att ha några åtaganden som faller inför ramen för ovanstående nämnda statsstöd inom transportområdet.

För att det ska vara möjligt för ägaren staten att i en framtid lämna kapitaltillskott till Luftfartsverket utan att komma i konflikt

med EU:s regelverk krävs att man agerar som en privat investerare skulle gjort i motsvarande situation. Ett kapitaltillskott anses inte utgöra statsstöd om det kan förväntas ge en normal avkastning i form av utdelning eller värdeökning på statens investering. Eventuella tillskott får heller inte innebära att konkurrensen på marknaden snedvrids. Om det är möjligt att påvisa att en privat investerare inte skulle handla på samma sätt som staten måste kapitaltillskottet bedömas mot bakgrund av artikel 87 i EG-fördraget.

En översiktlig jämförelse med motsvarande internationella flygplatsbolag visar att rörelsemarginalen och soliditeten generellt sett ligger högre än de som Luftfartsverket i dag uppvisar. Detta skulle kunna tyda på att den svenska staten ställer lägre krav på Luftfartsverket än motsvarande internationella ägare. En del av skillnaden kan dock förklaras av Luftfartsverkets strategi att sänka avgifterna för att stimulera till ökade volymer.

### 9.4.3 Avtal med Försvarsmakten

Som tidigare nämnts förvaltas flygplatserna Luleå och Ronneby av Fortifikationsverket. Försvarsmakten hyr och disponerar de båda flygplatserna. Den civila delen av flygtrafiken drivs av Luftfartsverket och upplåtelsen av delar av flygplatserna regleras genom avtal.

Efter samråd med Försvarsmakten är min bedömning att en bolagisering av Luftfartsverket inte nämnvärt skulle påverka de nuvarande relationerna mellan de båda parterna.

Det är dock viktigt att i samband med bolagiseringen sluta avtal som tydligt reglerar rättigheter och skyldigheter mellan det bolagiserade Luftfartsverket och Försvarsmakten. Sådana avtal bör bland annat innehålla bestämmelser om ersättning till Försvarsmakten för nyttjande av infrastrukturen. Det kan också finnas frågor kring specifika anläggningar som behöver regleras mellan parterna.

Det är viktigt att Försvarsmaktens behov av flygplatsdrift och flygtrafiktjänst, inklusive utbildning av flygledare, långsiktigt säkerställs under alla beredskapsskeenden. Försvarsmakten ska vara kravställare på flygtrafiktjänst för militär luftfart under alla beredskapsskeenden.

#### 9.4.4 Kvarvarande myndighetsuppgifter inom Luftfartsverket

En del av flygkontrolltjänsten som utförs av Luftfartsverket innehåller moment av myndighetsutövning. Denna myndighetsutövning består huvudsakligen i att flygkontrolltjänsten vid sina instruktioner till befälhavaren på ett flygplan tillämpar en offentlig-rättslig lag eller annan författning varigenom en skyldighet skapas för befälhavaren. Skyldigheten är förenad med straffansvar.

För att ett bolag ska kunna genomföra sådan myndighetsutövning måste rätten till detta framgå av lag.

### 9.5 Förslag om bolagisering av Luftfartsverket

#### 9.5.1 Bolagisering och bolagets omfattning

Jag har i avsnitt 6.3 redogjort för att antal tänkbara alternativ för att utveckla den svenska modellen för statens ansvar för flygplatsinfrastrukturen.

Det regelverk som finns för styrning av ett aktiebolag är särskilt anpassat för affärsverksamhet. Ett bolagiserat Luftfartsverk kommer således att tillämpa regler och rutiner som tillkommit i syfte att främja affärsverksamhet, med ett stor mått av frihet för ledningen att välja strategi för hur verksamheten ska uppnå de mål som sätts upp av ägaren. Jag anser att den verksamhet som bedrivs inom Luftfartsverket ska bedrivas under helt affärsmässiga förhållanden och föreslår därför att Luftfartsverket ombildas till två fristående aktiebolag (avsnitt 9.5.4) från och med den 1 januari 2009. Både ansvaret för driften och själva ägandet av flygplatserna bör överföras till flygplatsbolaget.

Initialt bör driften av samtliga 16 flygplatser som i dag ligger inom Luftfartsverket ingå i bolaget

Långsiktigt bör förvaltning och drift av följande nationellt strategiska flygplatser ingå i bolaget: Arlanda, Bromma, Kiruna, Umeå, Visby och Östersund. Även driften vid flygplatsen i Luleå, som förvaltats av Fortifikationsverket, bör ingå i bolaget.

I avsnitt 6.3.2 har jag diskuterat möjligheten att sälja ut någon av Luftfartsverkets större flygplatser till regionala/kommunala/privata intressenter. Jag anser att Landvetter och Malmö skulle kunna vara sådana flygplatser. En utförsäljning skulle ske till marknadspris. Om en utförsäljning inte genomförs bör flygplatserna långsiktigt ingå i flygplatsbolaget.

Jag har i avsnitt 8.1.4 redogjort för de fördelar som jag kan se med ett regionalt ägande av och engagemang i flygplatser. Ett sådant ägande bidrar enligt min uppfattning till att stärka den regionala tillväxten och den regionala konkurrenskraften i stort. En utförsäljning av Landvetter eller Malmö skulle enligt min uppfattning kunna bidra till en sådan utveckling i de aktuella regionerna.

Näringslivet i Göteborg har en internationella karaktär och är mycket beroende av en flygplats som tillgodoser behovet av internationella transporter. I takt med den ökade globaliseringen och en ökad andel internationella kontakter kommer detta att bli allt viktigare. Att flygplatsen vid en sådan utveckling, genom sin ägare, kan fånga in och tillgodose dessa behov anser jag är av största vikt. Förutsättningarna för detta skulle enligt min uppfattning förbättras med ett ökat regionalt engagemang i flygplatsen.

Flygplatsen i Malmö har ett strategiskt läge i den expansiva Öresundsregionen. Samtidigt begränsas i dag utvecklingsmöjligheterna av Kastrups dominans på marknaden. Ett integrerat flygplatssystem med de båda flygplatserna skulle bidra till att utöka upptagningsområdet till bland annat Polen och norra Tyskland samtidigt som ett samlat kapacitetsnyttjande skulle effektivisera den befintliga infrastrukturen. En utförsäljning skulle också kunna öka möjligheterna till investeringar i en järnvägsanslutning från Malmö till Malmö flygplats.

De flygplatser som kategoriserats som regionalt strategiska och som i dag ingår i Luftfartsverket bör vid lämplig tidpunkt övergå till regionalt/kommunalt/privat ägande. De aktuella flygplatserna är Jönköping, Karlstad, Skellefteå, Sundsvall, Ängelholm, Örnsköldsvik. Även driften vid Ronneby, som förvaltats av Fortifikationsverket, bör övergå till regionalt/kommunalt/privat ägande.

På kort sikt bör dessa flygplatser ingå i det nybildade bolaget men ambitionen bör dock vara att de flesta på sikt lämnar bolaget och övergår i regional/kommunal/privat ägo. I vilken takt och under vilka former detta bör genomföras anser jag bör vara en fråga för bolaget och de regionala intressenterna.

Om det finns ett regionalt intresse att ta över en flygplats kan övergången göras direkt på samma sätt som gjorts vad gäller Norrköping, och Kalmar. Ett sådant övertagande kräver en värdering av flygplatsen och en överenskommelse mellan parterna om de finansiella villkoren för övertagandet.

Ett alternativ till en sådan övergång kan vara att Luftfartsverket bildar ett gemensamt bolag med de nya ägarna och gemensamt driver bolaget under en övergångsperiod.

Jag vill dock betona att det bör vara upp till bolaget och dess ledning att bedöma om och när en överlåtelse av de olika flygplatserna kan vara lämplig. Bolaget bör därefter ta upp en diskussion med berörda parter om former och tidsplan för övertagande. Det bör också noteras att dessa diskussioner kan komma att ta tid och att det bör vara upp till bolaget att genomföra diskussioner och överlåtelser i en takt man finner lämplig.

I mina direktiv nämndes särskilt frågan om Jönköpings flygplats, mot bakgrund att Luftfartsverket har begärt att få inleda förhandlingar om att överföra flygplatsen till en lokal eller regional organisation.

Som en följd av att Jönköping faller inom kategorin regionalt strategiska flygplatser anser jag att förhandlingar om ett regionalt övertagande av flygplatsen bör inledas.

Även Karlstads flygplats har kategoriserats som regionalt strategisk och bör därför på sikt övergå till ett regionalt ägande. Vid dessa förhandlingar bör enligt min uppfattning stor hänsyn tas till de betydande bidrag till investeringar som regionen gjorde vid byggandet av den nya flygplatsen 1997.

### 9.5.2 Styrning av bolagen

Jag anser att det transportpolitiska uppdrag som Luftfartsverket har i dag i sin helhet ska föras över till det nya bolagen. Min bedömning är att detta enklast görs i form av ägardirektiv.

I och med att verkets nuvarande uppgifter och transportpolitiska ansvar kommer att ligga fast innebär bolagiseringen inte någon förändring i denna del. Verkets roll och grundläggande uppgift att vara en av de statliga aktörerna som tillhandahåller infrastruktur kommer att vara densamma.

Statens Institut för Kommunikationsanalys fick i juli 2007 i uppdrag av regeringen att se över och lämna förslag till reviderade transportpolitiska mål. Uppdraget ska redovisas i juni 2008.

Vid sidan om det genom ägardirektivet fastställda transportpolitiska uppdraget bör ägaren fastställa de finansiella mål och riktlinjer som gäller för affärsverket. Den gällande modellen med mål för räntabilitet och soliditet samt riktlinjerna för utdelning

som gäller för affärsverket överensstämmer med den modell som tillämpas för stora delar av de statliga bolagen.

Även den prisrestriktion som finns för verket bör föras över till bolagen. Tillsammans med de förväntade bestämmelserna till följd av EG-kommissionens direktiv om flygplatsavgifter och Luftfartsstyrelsens möjlighet att med stöd av luftfartsförordningen reglerar avgifter anser jag att en av ägaren satt restriktion för prishöjningar garanterar att bolagen inte nyttjar sin monopolliknande ställning på flygplatserna.

### 9.5.3 Ägande

I avsnitt 6.3.1 har jag tidigare behandlat frågan om olika alternativ för ägande av ett bolagiserat Luftfartsverk. Skillnaderna mellan ett av staten helägt bolag och ett bolag med privata delägare har där analyserats.

Jag anser att slutsatsen av dessa resonemang bör vara att staten bör överväga att ta in privata minoritetsägare i flygplatsbolaget, för att ytterligare främja effektiviteten i och utvecklingen av bolaget. Tillkommande ägare bör representera ett flygplatskunnande som kan utveckla driften av och affärskunnandet vid flygplatserna. Exempel på områden där extern kompetens kan vara vital för bolaget är frågor som rör affärs- och destinationsutveckling. Exakt vilken typ av flygplatskunnande som är lämpligt och som kan tillföra mest värde bör analyseras av ägaren.

Jag anser däremot inte att det för närvarande vore lämpligt med ett privat majoritetsägarande, inte minst mot bakgrund av min bedömning att det transportpolitiska uppdraget i sin helhet bör överföras till bolaget.

### 9.5.4 Bolagsstruktur

Jag har i avsnitt 5 beskrivit utvecklingen i några europeiska länder vad gäller flygplatshållning och flygtrafiktjänst. De senare årens utveckling har inom båda områdena gått mot en ökad konkurrensutsättning och bolagisering.

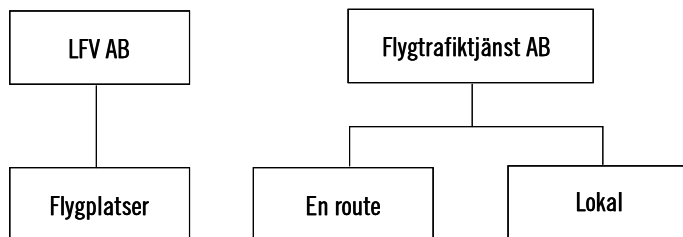
Mitt förslag till bolagsstruktur utgår från en utveckling med ett ökat inslag av privata aktörer både inom flygtrafiktjänsten och inom flygplatshållningen. Vid mina övervägande kring bolags-



strukturen har jag tagit hänsyn till att den valda strukturen ska underlätta och möjliggöra framtida förändringar till följd av till exempel nya krav från EU och en ökad konkurrensutsättning inom sektorn. Strukturen ska också bidra till transparens för att underlätta konkurrens och affärsmässighet inom såväl flygtrafikledningen som flygplatshållningen. En central utgångspunkt har vidare varit att skapa enheter som är långsiktigt finansiellt uthålliga och livskraftiga.

Mitt förslag är att affärsverket ombildas till två fristående bolag i enlighet med nedanstående figur.

**Figur 9.1 Förslag till bolagsstruktur**



Som framgår av figuren föreslår jag en uppdelning av flygtrafiktjänsten i två dotterbolag under moderbolaget Flygtrafiktjänst AB. I det ena bolaget läggs den verksamhet som i framtiden bedöms bli konkurrensutsatt det vill säga den lokala flygtrafiktjänsten. I det andra bolaget läggs den del som även i framtiden bedöms komma att kvarstå som en monopolverksamhet.

## 9.6 Motiven för mina förslag

### 9.6.1 Bolagisering och bolagets omfattning

I avsnitt 6 har jag tidigare redogjort för både för- och nackdelar med att driva Luftfartsverket som affärsverk respektive bolag. Jag har även redogjort för de kriterier som bör vara uppfyllda för att en statlig myndighet ska vara lämplig att bolagisera.

Slutsatsen av dessa resonemang är att fördelarna mycket tydligt talar för en bolagisering av Luftfartsverkets verksamhet. Den viktigaste fördelen är den inre effektivisering av verksamheten som kan uppnås vid en bolagisering. Detta är delvis en följd av att bolagsformen omgärdas av ett enkelt, etablerat och allmänt känt

regelverk. Genom att man verkar inom ramen för bestämmelserna i aktiebolagslagen förbättras och förenklas även möjligheterna att samverka med externa parter.

Min bedömning är att den nya associationsformen kommer att höja den inre effektiviteten i Luftfartsverket. Ett effektivare tillhandahållande av infrastrukturen stärker möjligheterna att erbjuda en grundläggande tillgänglighet i olika delar av landet. Detta bidrar i sin tur till att målen för den regionala utvecklingspolitiken kan uppnås.

Under de senaste åren har ett omfattande effektiviseringsarbete genomförts inom verket, men jag delar dock verkets egen bedömning att det finns ett behov av ytterligare utveckling, rationalisering och effektivisering. Detta gäller även i hög grad de riktigt stora flygplatserna.

Jag har i avsnitt 3.3 redogjort för utvecklingen vid de största nordiska flygplatserna. Det visar sig att trafikutvecklingen vid Arlanda legat betydligt under den vid de övriga nordiska storflygplatserna. Detta kan bara delvis förklaras av nedgången i inrikesflyget samt av utvecklingen vid övriga flygplatser i Stockholmsregionen.

En kontinuerlig uppföljning av utvecklingen vid bolagets flygplatser genom jämförelser mot representativa flygplatser i övriga Europa är viktig för att bedöma de svenska flygplatsernas prestationer.

De ekonomiska kraven på bolaget bör på samma sätt som affärsverket gör i dag följa den modell som finns för övriga statliga bolag. Detta innebär att mål sätts upp för avkastning på eget kapital och soliditet. Vidare finns även riktlinjer för årlig utdelning.

Som nämnts ovan kommer endast flygplatser som bedöms vara nationellt strategiska på lång sikt att finnas kvar inom bolaget. Genom att dessa flygplatser ligger i bolaget, och så länge bolaget har staten som majoritetsägare, tillförsäkras ägaren kontroll över de delar av det nationella flygtransportsystem som är av avgörande betydelse för det totala systemets funktion.

I förlängningen kan man ställa sig frågan om ett sammanhållet bolag även för dessa flygplatser är nödvändigt. Vad som talar för att vissa flygplatser ändå hålls ihop är de stordriftsfördelar som rätt tillvaratagna kan bidra till en effektiv och rationell flygplattshållning. Det finns också vissa övergripande funktioner inom dagens Luftfartsverk där ett sammanhållet flygplattssystem kan vara

en fördel. De övergripande kostnader som dessa funktioner ger upphov till kan då fördelas på fler flygplatser.

De svenska flygplatserna utgör i dag ett sammanhållet system med Arlanda som nav. Jag anser att det på kort och medellång sikt finns ett värde av att Luftfartsverkets del av detta system hålls samman. För att hela systemet ska fungera tillfredsställande är det av största vikt att navet Arlanda drivs så effektivt som möjligt.

Luftfartsverket har de senaste åren genererat, och räknar i sin affärsplan att kunna generera, den avkastning på insatt kapital som staten har som målsättning. Soliditeten förväntas också öka. Som ägare av flygplatser kommer staten genom detta att få en avkastning som motsvarar avkastningen på alternativa möjligheter för placeringen av det kapital som binds i flygplatserna. Detta samtidigt som man uppnår de fördelar som nämnts ovan.

### 9.6.2 Transportpolitik

En följd av uppdelningen mellan Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen är att Luftfartsverket inte längre är direkt engagerat i den övergripande återrapportering av den transportpolitiska måluppfyllelsen som samordnas av SIKÅ. Verket rapporterar i stället direkt till regeringen om de egna bidragen till måluppfyllelsen i årsredovisningen.

I en bolagiserad verksamhet, där uppdraget att bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen läggs fast i ägardirektiv, kommer återrapporteringen att ske i former som i stor utsträckning motsvarar den rapportering som görs i dag. Ägaren har också möjlighet att utöver detta begära särredovisning av bolagets agerande i specifika frågor och av konsekvenserna av detta agerande. Vidare kan ägaren i direktiven ställa krav på bolaget vad gäller underlag för olika ställningstaganden till exempel i form av inleverans av statistik.

De risker som jag kan se med en bolagisering utifrån ett transportpolitiskt perspektiv är samma risker som man kan identifiera med nuvarande verksamhetsform nämligen att balansen mellan det affärsmässiga och det transportpolitiska uppdraget inte upprätthålls.

Genom att låta det transportpolitiska uppdraget bestå kommer de flygplatser som ingår i bolaget och de transportmöjligheter som

dessa erbjuder på ett aktivt sätt medverka till den transportpolitiska måluppfyllelsen.

Vad gäller möjligheterna för staten att styra bolaget gör jag bedömningen att dessa inte kommer att försämrats i och med bytet av associationsform. Tvärtom kommer tillämpningen av aktiebolagslagen och de rutiner som finns för att styra de statliga bolagen att leda till en tydligare och mer effektiv styrning.

### 9.6.3 Ägande och bolagsstruktur

Genom att ta in ägare med flygplatskunnande som minoritetsägare kan man förmodligen få till stånd en snabbare effektivisering samtidigt som det transportpolitiska uppdraget kan bibehållas.

Bakgrunden till mitt förslag med en uppdelning av de båda verksamheterna flygplatshållning och flygtrafiktjänst är att de båda till sin karaktär är olika. Om man väljer att hålla samman verksamheterna kan detta enligt min mening försvåra en framtida strukturomvandling inom respektive enhet. Genom en separation kan respektive verksamhet utvecklas med ett större fokus på vad som gynnar den egna verksamheten. Vikten av möjligheten till en effektiv strukturomvandling ska ses som bakgrund av den föränderlighet och utvecklingstakt som kännetecknar flygmarknaden. Tydligheten ökar och risken för korssubventioner mellan monopolverksamheten inom En Route och övrig verksamhet minskar. I ett sammanhållet bolag blir det också svårare att uppnå en effektiv och ändamålsenlig kapitalstruktur eftersom de båda verksamheterna skiljer sig åt i detta avseende.

Det som möjligtvis skulle kunna vara en nackdel med att dela upp verksamheten är att möjligheten att samordna flygverksamheten ur bland annat miljösynpunkt minskar vid en uppdelning. Min bedömning är dock att de fördelar som nämnts ovan mycket klart överväger de eventuella nackdelar ur samordningssynpunkt som en uppdelning skulle innebära.

Utgångspunkten för uppdelningen av flygtrafikledningen i två enheter är att uppnå transparens och möjlighet till insyn i den verksamhet som kommer att verka på en konkurrensutsatt marknad. Genom att lägga den verksamhet som förmodas bli konkurrensutsatt i ett eget bolag förhindras eventuell korssubventionering och underprissättning. För en uppdelning av verksamheterna talar också att de olika verksamheterna styrs av olika krav och har

olika verksamhetsförutsättningar. En Routeverksamheten är samordnad av Eurocontrol medan den lokala flygtrafiktjänsten är en nationell angelägenhet och starkt kopplad till respektive flygplats.

Modellen med En Routeverksamheten i ett bolag underlättar också möjligheterna att på ett effektivt sätt samverka med andra länder inom ramen för det europeiska samarbetet. Sett ur ett europeiskt perspektiv är det i dag bara Finland och Danmark som inte har sin flygtrafiktjänst organiserad som bolag. Däremot varierar det mellan länderna huruvida man valt att lägga flygtrafiktjänsten som ett från flygplatserna fristående bolag eller inte.

Det bör noteras att det i normala fall är tveksamt att bolagisera en verksamhet som utgör ett monopol. Bakgrunden till mitt förslag att trots detta bolagisera En Route verksamheten är dels den omdaning som i dag sker inom den internationella regleringen av flygtrafiktjänsten dels att bolagsformen ger bättre möjligheter att genomföra framtida strukturförändringar till följd av detta. För en bolagisering talar också det faktum att motsvarande verksamhet i övriga Europa huvudsakligen bedrivs i bolagsform och att framtida samarbete då underlättas om även den svenska verksamheten bedrivs inom denna associationsform.

Den infrastruktur som tillhör flygtrafiktjänsten bör, i enlighet med den nuvarande affärsområdesuppdelningen, överföras till aktuell del av Flygtrafiktjänst AB. Genom att infrastruktur och drift hålls samman uppnås ett effektivt beslutfattande vid investeringar som är anpassade till verksamhetens behov.

## **9.7 Vikten av att dra nytta av erfarenheter från tidigare genomförda bolagiseringar**

### **9.7.1 Bolagiseringen av Statens järnvägar**

Riksrevisionen redogör i rapporten *Bolagisering av Statens järnvägar (SJ)* (RiR 2005:11) för den granskning som genomförts kring bolagiseringen av SJ. Granskningen har omfattat planeringen av bolagiseringen, själva ombildningen och den uppföljning som gjorts.

Generellt anser Riksrevisionen att frånvaron av dokumentation vad gäller överväganden, analyser och beslut innebär att det inte

varit möjligt att klarlägga alla delar av den process som legat till grund för besluten om bolagisering.

Vad gäller förberedelserna för bolagiseringen anser Riksrevisionen att dessa var ofullständiga och otillräckliga. En av orsakerna till detta var att regeringen, enligt Riksrevisionen, på oklara grunder införde två väsentliga restriktioner för bolagiseringen nämligen att den skulle genomföras den 1 januari 2001 och att något kapital inte skulle tillföras de nybildade bolagen. Genom dessa båda restriktioner blev beredningen och analysen av affärsplanerna och de samlade ekonomiska konsekvenserna bristfälliga.

Eftersom bolagen underkapitaliserades och genom utformningen av överlåtelseavtalen skapades inte rimliga förutsättningar för de nybildade bolagen. Ägaren tog heller inte till sig den information och de varningar som kom från de konsulter man anlitat eller från de nybildade bolagens styrelser. Riksrevisionen ifrågasätter därför om bolagiseringen av SJ kan sägas överensstämma med statens ägarpolicy vars uttalade ambition är att skapa långsiktigt hållbara förutsättningar för de statligt ägda verksamheterna.

Riksrevisionen tar också upp bristen på klara ställningstaganden från regeringen i olika regleringsfrågor av betydelse för järnvägssektorns utveckling och man rekommenderar avslutningsvis att regeringen överväger att:

- säkerställa att transparenta och grundliga berednings- och beslutsprocesser finns på plats redan innan bolagsbildningar genomförs
- de nybildade bolagen kapitaliseras på ett sätt som säkerställer långsiktiga utvecklingsmöjligheter
- nomineringsprocesserna för bolagsstyrelserna utvecklas
- bolagen styrs med aktiebolagsrättsligt giltiga direktiv
- den långsiktiga regleringen av järnvägssektorn tydliggörs.

### **9.7.2 Överväganden kring hur tidigare gjorda erfarenheter kan tillämpas vid bolagiseringen av Luftfartsverket**

Regeringen har från och med årsskiftet 2002/03 samlat resurser och kompetens för förvaltningen av det statliga ägandet inom en särskild enhet på Näringsdepartementet. Genom att samla förvaltningen på detta sätt har en omfattande erfarenhet och ett brett kunnande om bolagsfrågor byggts upp. Mot denna bakgrund

är min uppfattning att de brister i berednings- och beslutsprocesserna som Riksrevisionen noterat vid bolagiseringen av SJ inte kommer att upprepas.

Den utvärdering som gjorts innebär dessutom att det finns ett bra underlag för att utveckla och förbättra de processer som leder fram till en bolagisering. Genom att ett antal bolagiseringar har genomfört har dessutom ägarförvaltningens organisation och resurser kunnat byggas upp för att hantera dessa förändringar. Situationen har i detta avseende förbättrats avsevärt jämfört med den situation som rådde vid bolagiseringen av SJ.

Vad gäller kapitaliseringen av Luftfartsverket visar den finansiella analys som jag redogjort för i avsnitt 9.3.2 att både flygplatsdelen och flygtrafiktjänsten med den kapitalstruktur de har i dag skulle klara betydande förändringar i form av minskade intäkter eller ökade kostnader. Detta utan att bolagens soliditet skulle sjunka till oacceptabelt låga nivåer.

Med den tidsplan som jag föreslår, nämligen en bolagisering av Luftfartsverket den 1 januari 2009, finns det gott om tid att undvika de problem Riksrevisionen pekat på vad gäller nominering och tillsättning av styrelser i de nya bolagen. Jag anser därtill att det är av största vikt att styrelserna i de nybildade bolagen tillsätts i så god tid att de har möjlighet att agera som en tydlig part och mottagare av information och direktiv redan under själva ombildningen.

Riksrevisionen betonar vikten av att ägarstyrningen för de statliga bolagen bör vara tydlig och utformas på ett sådant sätt att de får aktiebolagsrättslig giltighet. Jag har tidigare i avsnitt 9.5.2 redogjort för de målsättningar i form av ekonomiska mål och ägardirektiv som jag anser bör gälla för bolagen.

Genom ägardirektiv uppnås en styrning som är bolagsrättsligt bindande och de ekonomiska målen bör som för verket i dag utformas enligt de principer som finns för statlig bolagsverksamhet. I ägardirektiven bör enligt min uppfattning frågor om det transportpolitiska uppdraget och till exempel ägarens behov av statistikleveranser preciseras.

I sin rapport om bolagiseringen av SJ tog Riksrevisionen avslutningsvis upp frågan om regleringen av järnvägssektorn och de statliga bolagens roll inom sektorn. Eftersom flygsektorn styrs av ett omfattande, och till stora delar internationellt gemensamt, regelverk gör jag bedömningen att de frågor som aktualiserats under denna punkt inte har någon motsvarighet inom flygsektorn.

## 9.8 Återstående arbete kring bolagiseringen

Enligt min bedömning finns ett antal frågor där ytterligare analyser måste göras inför en bolagisering.

Till dessa hör en värdering av tillgångar och skulder, samt en uppdelning av dessa på de olika bolagen. En understruktur för verksamheten måste tillskapas och beräkning av pensionsskulden på individnivå genomföras. Detta arbete pågår och kommer att rapporteras till regeringen i november 2007.

Möjligheten att teckna försäkringar mot bland annat följder av terrorism kan förändras vid en bolagisering. Vid de kommunala flygplatserna som oftast bedrivs i bolagsform, har man löst detta genom att gemensamt upphandla en ansvarsförsäkring. Denna upphandling har gjorts av de kommunala flygplatserna intresseorganisation (SRFF).

Slutligen måste beslut inom EU om avgiftssättningen för flygtrafiktjänsten och en eventuell skärpning av kraven på särredovisning beaktas. Tillkommande förslag och bestämmelser inom det senare området skulle kunna leda till att möjligheterna till korssubventionering inom bolaget förändras.



## 10 Förslagens konsekvenser

### 10.1 Effekter av kategoriseringen av flygplatser ur ett transportpolitiskt perspektiv

Jag har föreslagit en indelning av samtliga flygplatser i tre kategorier med utgångspunkt från respektive flygplats bidrag till den transportpolitiska måluppfyllelsen. Eftersom både statliga, kommunala och privata flygplatser kategoriserats kommer indelningen på sikt att leda till ett system där samtliga flygplatser värderas utifrån den transportpolitiska nyttan.

Jämfört med dagens system där indelningen mellan statliga och icke-statliga flygplatser enbart är historiskt betingad kommer mitt förslag att leda till ett flygplatssystem där statens engagemang bestäms utifrån flygplatsens bidrag till regionens trafikförsörjning.

Jag har valt att betrakta tillgängligheten utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv och mina förslag innebär varken en förbättring eller väsentlig försämring av tillgängligheten. Däremot kommer förslaget till kategorisering, och den prioritering som denna innebär, att leda till ett totalt system som är mer robust och mer hållbart ur ett transportpolitiskt såväl som ett ekonomiskt perspektiv.

I samband med att tillgängligheten mäts bör, enligt min uppfattning, konsumentperspektivet vara i fokus. När det gäller möjligheten att ta sig till och från olika delar av landet över dagen spelar flyget i vissa fall en helt avgörande roll, samtidigt som det intar en särställning för den internationella tillgängligheten. Mina förslag stärker möjligheterna att denna trafik ska kunna upprätthållas även i ett långsiktigt perspektiv.

Förslaget till kategorisering innebär att det statliga stödet till flygplatser bör minska och eventuellt upphöra om – och i takt med – att alternativa transportmöjligheter utvecklas. I de flesta fall innebär detta förbättrade järnvägsförbindelser, vilket i sin tur

förbättrar möjligheterna att nå det transportpolitiska delmålet om en god miljö. Det finns också anledning att tro att den minskning av inrikesflyget som gjorda prognoser visar kommer att innebära en överflyttning av resande till andra kollektiva transportmedel.

Mitt förslag är att Borlänge, Norrköping, Storuman och Västerås kategoriseras som *övriga flygplatser* vilket innebär att de inte kan bli aktuella för statlig ersättning. Jag gör bedömningen att närheten till andra flygplatser, och i vissa fall utbudet av alternativa transportmöjligheter, innebär att en god tillgänglighet kan upprätthållas i de aktuella regionerna.

Den samlade bedömningen är att mina förslag inte kommer att påverka tillgängligheten i någon nämnvärd omfattning för vare sig medborgare eller näringsliv. Möjligheten att på lång sikt tillhandahålla flygplatskapacitet i perifera delar av landet kommer dessutom att förbättras.

Genom att Luftfartsstyrelsen ges i uppdrag att regelbundet följa och vid behov justera kategoriseringen kommer systemet att vara robust över tiden. Luftfartsstyrelsen kommer även att bedöma hur eventuellt nytillkomna flygplatser ska kategoriseras, vilket sammantaget innebär att det går att hantera de förändringar som i dagsläget kan förutses inom flygplatssystemet.

## 10.2 Ersättningsystemet och förslagens ekonomiska effekter

Mina förslag kring ersättningsystemet innebär en prioritering och att vissa flygplatser ställs utanför ersättningsystemet. Detta innebär i sin tur att den genomsnittliga underskottstäckningen kommer att kunna höjas väsentligt. För de flygplatser som ingår i systemet innebär detta att de i högre grad än i dag ersätts av staten för att de bidrar till en fungerande infrastruktur som jag bedömt som viktig för den samlade transportförsörjningen.

Genom att maximera ersättningen till 75 procent av det faktiska underskottet minskar risken för att effektivisering och utveckling vid de aktuella flygplatserna uteblir. Förslaget till konstruktion av ersättningsystemet innebär nämligen att ersättningen inte automatiskt minskar om flygplatsen lyckas minska sina driftskostnader; på samma sätt ökar inte ersättningen automatiskt för de flygplatser som har en negativ kostnadsutveckling.

Jag har initierat en omkalibrering av fördelningsmodellen för driftbidraget. Den nuvarande tillämpningen av modellen har inneburit att vissa flygplatser har blivit överkompenserade för upphandlingskostnader som övertagits av staten. Mitt förslag innebär att denna kompensation tas bort. Detta innebär att ersättningen helt baseras på transportpolitiska överväganden, och ersättningen till drift av flygplatser utgår från flygplatsernas prestationer för att skapa förutsättningar för transportpolitisk måluppfyllelse.

Genom att systemet finansieras med hjälp av utdelning från det bolagiserade Luftfartsverket stärks kopplingen till det totala flygplatssystemet.

De statsfinansiella effekterna av förslaget är att anslaget under utgiftsområde 22, *Driftbidrag till icke-statliga flygplatser*, som för närvarande uppgår till 80 613 000 kronor (prop. 2006/07:1) upphör. I Luftfartsverkets regleringsbrev anges att verket ska ge Luftfartsstyrelsen ett bidrag på 22 400 000 kronor. Denna konstruktion ersätts av de årliga ägardirektiven till det bolagiserade Luftfartsverket, där det anges att flygplatsbolaget i samband med den årliga utdelningen till ägaren ska finansiera ersättningen för drift till icke-statliga flygplatser. Mitt förslag är att denna ersättning inledningsvis uppgår till 105 miljoner kronor.

### 10.3 Luftfartsverkets verksamhetsform

Mitt förslag är att Luftfartsverket ombildas till två fristående aktieföretag – ett företag för flygplatsdrift och ett företag för flygtrafiktjänst. Ett bolagiserat luftfartsverk kommer enligt min bedömning att ha betydligt bättre möjligheter att förbättra den inre effektiviteten i verksamheten. Även förutsättningarna för affärs- mässig utveckling och samarbete med externa parter kommer att förbättras.

Den genomförda analysen visar att det är möjligt för bolagen att uppnå de finansiella mål som finns för verksamheten i dag och som föreslås överföras till bolagen – detta med hänsyn tagen till den årliga ersättning på inledningsvis 105 miljoner kronor som flygplatsbolaget föreslås bidra med för att finansiera ersättningen för drift av de icke-statliga flygplatserna.

Mitt förslag är att det nuvarande transportpolitiska uppdraget i sin helhet ska överföras till bolagen. Möjligheterna för staten att

styra verksamheten utifrån det transportpolitiska perspektivet kommer dock inte att påverkas, utan detta kommer att ske genom årliga ägardirektiv.

Jag har föreslagit att de flygplatser som inte kategoriserats som nationellt strategiska och som i dag ligger inom Luftfartsverket på sikt bör övergå till kommunalt/regionalt/privat ägande. Även vad gäller någon av de större flygplatserna, till exempel Landvetter eller Malmö, ser jag fördelar med ett ägande som involverar regionala/kommunala/privata intressenter. En utgångspunkt för mina förslag i dessa delar är att ett ökat regionalt engagemang kommer att leda till förbättringar av den regionala konkurrenskraften – något som gynnar både näringsliv och medborgare i den aktuella regionen.

# Kommittédirektiv



## Flygplatsöversyn

Dir.  
2006:60

---

Beslut vid regeringssammanträde den 1 juni 2006

### Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillkallas för att göra en översyn av det samlade svenska flygplatssystemet. Syftet med översynen är att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser. Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 31 december 2007.

### Bakgrund

#### *Flygplatsinfrastrukturen*

De första svenska trafikflygplatserna tillkom under senare delen av 1920-talet och framåt, då bl.a. Bulltofta, Torslanda, Bromma och Kungsängen byggdes, alla i kommunal regi. Under andra världskriget tillkom militära flygplatser som tidigt också fick civil trafik. SAS ursprungliga bolag, Aktiebolaget Aerotransport (ABA) och Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA), startade trafiken inom landet och framför allt utrikes. Den stora utvecklingen av inrikes linjetrafik kom med bildandet av Linjeflyg 1957. Successivt började befintliga flygplatser användas, civila och civil-militära, samtidigt som ett antal nya flygplatsprojekt startade. Byggandet av flygplatser pågick som mest intensivt under 1960-talet och pågick fram till 1980-talets mitt. Den senast uppförda flygplatsen där det i dag bedrivs linjetrafik är Pajala som invigdes 1999.

Den historiska utvecklingen har lett fram till att den befintliga flygplatsinfrastrukturen i Sverige i dag är omfattande och täcker

stora delar av landet. Reguljär linjetrafik bedrivs vid 42 flygplatser. Staten äger 17 av dessa flygplatser. De är Kiruna, Luleå, Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik, Östersund, Sundsvall, Arlanda, Bromma, Karlstad, Landvetter, Jönköping, Visby, Kalmar, Ängelholm, Ronneby och Sturup. Av dessa är Luleå och Ronneby militära flygplatser som är upplåtna för civil trafik.

Därutöver finns 25 trafikflygplatser med annan huvudägare än staten (kommunala eller privata) där det bedrivs linjetrafik. Dessa flygplatser är Pajala, Gällivare, Arvidsjaur, Hemavan, Storuman, Vilhelmina, Lycksele, Kramfors, Sveg, Mora, Borlänge, Torsby, Hagfors, Västerås, Örebro, Skavsta, Norrköping, Linköping, Trollhättan, Göteborg City Airport, Hultsfred, Oskarshamn, Växjö, Halmstad och Kristianstad. Staten är genom Luftfartsverket delägare av Västerås flygplats och Göteborg City Airport (40 procent i båda fallen).

Ett avtal har ingåtts mellan Luftfartsverket och Halmstad kommun om överlåtelse av driftverksamheten vid Halmstad flygplats till kommunen fr.o.m. den 1 januari 2006.

Flygplatsen i Norrköping (Kungsängen) övergår den 1 juli 2006 i kommunal ägo efter en överenskommelse mellan Luftfartsverket och Norrköpings kommun. Regeringen godkände överenskommelsen i beslut den 23 mars 2006.

#### *Finansiering av och bidrag till flygplatser*

Från början var flertalet flygplatser kommunalt ägda. När den statliga flygplatsmyndigheten Luftfartsverket bildades 1947 övergick emellertid flera flygplatser från kommunalt huvudmannaskap till att bli en del av det statliga flygplatssystemet. Ett antal utredningar under de tidigare åren studerade huvudmannaskap och ekonomiskt ansvar och vissa flygplatser flyttades mellan statligt och kommunalt ansvar. Genom det luftfartspolitiska beslutet 1967 lades nya ekonomiska förutsättningar till grund för det nuvarande statliga flygplatssystemet, juridiskt och ekonomiskt skiljt från de övriga, icke-statliga trafikflygplatserna. Tillskapandet av det statliga flygplatssystemet innebar att Luftfartsverket ekonomiskt garanterade investeringar och drift på de statliga trafikflygplatserna. För de icke-statliga flygplatserna ansvarade kommunerna.

Det senaste luftfartspolitiska riksdagsbeslutet som behandlade flygplatsinfrastrukturen i vid bemärkelse fattades av riksdagen 1982

(prop. 1981/82:98, bet. TU 1981/82:28, rskr. 1981/82:339). Då konstaterades bl.a. att ett antal nya flygplatser med reguljär trafik hade tillkommit. Det statliga flygplatssystemet som grundkonstruktion stod dock i princip fast.

Statliga ekonomiska bidrag till kommunala och privata trafikflygplatser har förekommit i olika former och utgjorts av stöd både till investeringar och till drift. Under 1980- och 1990-talen förekom två typer av riktat driftstöd till vissa icke-statliga flygplatser. För det första fanns det s.k. skogslänsbidraget som i princip var ett stöd som motiverades av regionalpolitiska skäl och fördelades till flygplatser i skogslänen, företrädesvis inre Norrland. För det andra förekom ett s.k. resultatutjämningsbidrag som utgjorde en form av ”prestationsersättning” till vissa icke-statliga flygplatser för att dessa bidrog med trafik och intäkter till flygtransportssystemet som helhet. År 1998 var sista året som dessa stöd fördelades och då uppgick skogslänsbidraget till 15 miljoner kronor och resultatutjämningsbidraget till 10 miljoner kronor. Skogslänsbidraget utgjorde ett anslag på statsbudgeten medan resultatutjämningsbidraget finansierades av Luftfartsverket.

Genom 1998 års transportpolitiska riksdagsbeslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:226) infördes det nuvarande statliga stödet till de icke-statliga flygplatserna, det s.k. driftbidraget, som ersatte de tidigare stöden. Detta stöd har sedan 1999 årligen fördelats till samtliga kommunala och privata trafikflygplatser där det bedrivs reguljär passagerartrafik. Undantagen har varit när en flygplats nått en sådan trafikvolym att den kan anses ha goda förutsättningar att bedriva en lönsam verksamhet. Med de förutsättningarna fördelades inget bidrag till Stockholm-Skavsta fr.o.m. 2005 och Göteborg City Airport (Säve) fr.o.m. 2006. Det totala driftbidraget 2006 uppgick till närmare 103 miljoner kronor, varav 81 miljoner kronor från statsbudgeten och 22 miljoner kronor från Luftfartsverket, och fördelades till 21 flygplatser.

### *Tillgången till transportalternativ*

Byggandet av enskilda flygplatser och de olika skälen härtill har lett fram till ett flygplatsnät som i mångt och mycket levtt sitt eget liv. Ett enskilt trafikslag bör emellertid inte ses isolerat från andra. Flygtransportssystemet och flygplatserna måste i stället i högre grad

betraktas som en del av det övergripande transport-systemet. Utvecklingen av de andra trafikslagen, både den pågående men också den förväntade genom t.ex. infrastrukturplaneringen, måste tas i större beaktande när strategiska beslut fattas om flygets roll och uppgifter. Staten fördelar exempelvis stora resurser till utbyggnad och drift av väg- och järnvägsinfrastruktur i hela landet. Detta innebär att tillgängligheten till och från landets olika delar successivt förbättras. Avstånden i faktisk restid minskar. Staten har att säkerställa ett effektivt transportsystem som helhet. För stort fokus på enskilda trafikslag kan riskera suboptimering och dåligt resursutnyttjande.

I den transportpolitiska propositionen *Moderna transporter* (prop. 2005/06:160) lyfter regeringen fram ett tydligare trafikslagsövergripande perspektiv när det gäller förutsättningarna för ett statligt ansvar för flygplatser. I linje med detta anges att ett statligt engagemang i en regional flygplats, oberoende av dess ägarform, skall ges en koppling till utbudet av kollektiva transportalternativ för den enskilda flygplatsen. I propositionen anför regeringen att närheten till Stockholm är av avgörande betydelse från ett interregionalt perspektiv. En inriktning är att tillgången till kollektiva transportalternativ som medger en restid till centrala Stockholm inom 2 timmar utgör ett rimligt gränsvärde.

Inriktningen för med sig att de kommunala och privata trafikflygplatserna i regioner där sådana kollektiva transportalternativ finns (2 timmar till Stockholm), fr.o.m. 2007 inte skall ges statligt driftstöd. Det bidrag som frigörs skall fördelas till flygplatser på orter där det inte finns motsvarande transportalternativ och där stödet därför ger mest nytta. Samma principer skall även vara vägledande vid bedömningar av statens engagemang i de flygplatser som administreras av Luftfartsverket. Det var bl.a. i linje med detta resonemang som regeringen godkände överenskommelsen mellan Luftfartsverket och Norrköpings kommun om en överlåtelse av flygplatsen till kommunen.

#### *Flygtrafikupphandlingar – Rikstrafiken*

Ett annat viktigt redskap för staten att verka för en god interregional tillgänglighet är upphandling av trafik. Följande flyglinjer är genom regeringsbeslut belagda med allmän trafikplikt och trafik upphandlas av Rikstrafiken:



Arvidsjaur – Stockholm/Arlanda,  
Hagfors – Stockholm/Arlanda,  
Hemavan – Stockholm/Arlanda,  
Gällivare – Stockholm/Arlanda,  
Lycksele – Stockholm/Arlanda,  
Storuman – Stockholm/Arlanda,  
Sveg – Stockholm/Arlanda,  
Torsby – Stockholm/Arlanda,  
Vilhelmina – Stockholm/Arlanda,  
Pajala – Luleå/Kallax samt  
Östersund – Umeå.

Kostnaden för den upphandlade trafiken uppgick 2005 till ca 126 miljoner kronor och beräknas för 2006 bli ca 68 miljoner kronor. Den kraftigt sänkta trafik kostnaden är en följd av den senaste flygtrafikupphandlingsomgången med trafikstart i oktober 2005.

#### *Behovet av en utredning*

Regeringen redovisade i propositionen om vissa luftfartspolitiska frågor (prop. 1981/82:98) sin syn på inriktningen av den svenska luftfartspolitiken. I det följande luftfartspolitiska beslutet (prop. 1981/82:98, bet. TU 1981/82:28, rskr. 1981/82:339) sades bl.a. att staten har ett huvudansvar för de från rikssynpunkt mest betydelsefulla flygplatserna. Det konstaterades emellertid också att ett kommunalt engagemang är angeläget för att flygtrafiken skall kunna utvecklas på ett sätt som tillgodoser kraven på en tillfredsställande transportförsörjning. Om en flygplats inte längre fyller en interregional transportfunktion bör förhandlingar tas upp med berörda lokala och regionala intressenter för att undersöka deras intresse av att svara för drift- och kapitalkostnader för flygplatsen. Om intresse saknas bör flygplatsen i fråga läggas ned.

Förordningen (2004:1120) med instruktion för Luftfartsverket anger att verket är central förvaltningsmyndighet som på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning skall bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. En av Luftfartsverkets huvuduppgifter är att ansvara för drift och utveckling av statens flygplatser för civil luftfart.

Luftfartsverket har på eget initiativ genomfört en strukturöversyn av de statliga flygplatserna. Resultatet av översynen lämnades den 3 december 2004 till regeringen för ställningstagande. Luftfartsverket begär regeringens bemyndigande för att få uppta förhandlingar om en överföring av ansvaret för flygplatserna i Norrköping och Jönköping till lokal eller regional organisation. Om förhandlingarna inte leder till föreslagna ändringar begär Luftfartsverket bemyndigande för att få pröva frågan huruvida fortsatt drift av flygplatserna är möjlig. I november 2005 inkom Luftfartsverket till regeringen med ytterligare en skrivelse i frågan där man begär regeringens ställningstagande till en överenskommelse mellan verket och Norrköpings kommun om en överlåtelse av Norrköpings flygplats till kommunen. Regeringen godkände överenskommelsen i beslut den 23 mars 2006, bl.a. med utgångspunkt i de resonemang som regeringen för i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160). Frågan om Jönköpings flygplats hänförs till den nu aktuella översynen.

Mot bakgrund av den beskrivna utvecklingen, både inom transportsystemet som helhet och inom luftfartssektorn, finns skäl att på nytt pröva och tydliggöra statens ansvar för den nationella flygplatsinfrastrukturen. De principer som regeringen redovisat i den transportpolitiska propositionen skall ses som ett första steg i detta arbete. Perspektivet måste emellertid vidgas till att omfatta flygplatssystemet över hela landet, inte bara de flygplatser som geografiskt är belägna i Stockholms närhet.

Det finns till exempel regioner i landet med hög flygplatstäthet där staten äger flygplatser och/eller fördelar stöd av olika slag. Därutöver tillkommer flygtrafikupphandlingar i flera regioner. Om en och samma region har flera alternativa flygplatser bör det rimligen övervägas om resurserna skall prioriteras till ett färre antal flygplatser under förutsättning att regionens flygtransportbehov som helhet kan säkerställas för både näringsliv och medborgare.

Alternativ till dagens utformning av flygtransportssystemet bör därför studeras som tar hänsyn till både de transportpolitiska målen och kravet på kostnadseffektivitet. De intermodala trafiklösningarna är i detta sammanhang viktiga. Bland annat bör det studeras på vilket sätt de olika alternativen kan bidra till bättre förutsättningar för ett trafiksystem som är effektivare och mer samverkande som helhet och som dessutom skulle främja kvaliteten i resorna för den enskilda konsumenten.

Frågan om vilka redskap staten skall använda och hur dessa skall utnyttjas effektivt och samordnat är betydelsefull i sammanhanget.

## Uppdraget

En särskild utredare skall göra en översyn av det samlade svenska flygplatssystemet. Syftet med översynen är att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser.

Översynen skall omfatta flygplatsinfrastrukturen över hela landet, oavsett ägarform, och bygga vidare på de principer och resonemang som regeringen redovisat i den nyligen presenterade transportpolitiska propositionen. I propositionen anges att tillgången till alternativa transportmöjligheter skall utgöra ett kriterium för överväganden kring det statliga engagemanget i flygplatser. Regeringen anger att en restid till och från centrala Stockholm inom två timmar utgör en tillfredsställande resmöjlighet. Utredaren bör i detta sammanhang analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av att tillämpa längre restider.

Utredaren skall analysera och ge förslag till vilka alternativa möjligheter som finns att säkerställa en god interregional tillgänglighet med beaktande av de transportpolitiska målen och kravet på kostnadseffektivitet. Potentialen till samverkan med andra trafikslag skall belysas, vilket kan utgöra kombinationer med flyg och markbunden kollektivtrafik i anslutning till regionala flygplatser.

Flygplatsernas roll och betydelse för den internationella tillgängligheten skall värderas, särskilt i fråga om direktlinjer till större europeiska nav. I detta sammanhang bör även utländska flygplatsers roll för den svenska transportförsörjningen belysas.

Effekter av förslagen skall belysas och analyseras, som t.ex. kostnader, såväl samhällsekonomiska som statsfinansiella, tillgänglighetsförändringar, miljöeffekter och resande. Även konsekvenser för den regionala konkurrenskraften, näringslivet och den enskilda konsumenten är centrala i sammanhanget. Utredaren bör därutöver ge förslag till möjlig trafikering utgående från en anpassad infrastruktur.

Utredaren skall belysa Luftfartsverkets roll som statlig infrastrukturhållare för flygplatser i förhållande till dels det

transportpolitiska uppdraget, dels de företagsekonomiska kraven på verket. Förutsättningarna för och effekterna av en eventuell omfördelning av ansvaret för statliga och kommunala flygplatser skall analyseras. Häri skall ingå att föreslå en robust och långsiktig finansieringsmodell för flygplatserna. I det sammanhanget bör även de kommunalekonomiska konsekvenserna belysas.

I fråga om militära flygplatser skall utredaren samråda med Försvarmakten. På motsvarande sätt skall utredaren samråda med huvudmannen/ägaren av övriga flygplatser. Samråd skall också ske med lokala och regionala företrädare, t.ex. länsstyrelserna, liksom med representanter för näringslivet och övriga berörda myndigheter.

Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 31 december 2007.

(Näringsdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till kommittédirektiv om  
flygplatsöversyn (N 2006:60)**

**Dir.  
2006:104**

---

Beslut vid regeringssammanträde den 9 november 2006.

## Sammanfattning av uppdraget

Som komplement till tidigare beslutade direktiv skall utredaren ytterligare analysera och ge förslag i de delar som rör frågor om internationell tillgänglighet, stödsystemets utformning, flygfrakt, Luftfartsverkets organisation samt finansiering.

## Utredarens nuvarande uppdrag

Regeringen beslutade den 1 juni 2006 att tillkalla en särskild utredare för att göra en översyn av det samlade svenska flygplatssystemet. Syftet med översynen är att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser.

I direktiven (dir. 2006:60) anges att översynen skall omfatta flygplatsinfrastrukturen över hela landet oavsett ägarform. Utredaren skall analysera och ge förslag till vilka alternativa möjligheter det finns att säkerställa en god interregional tillgänglighet med beaktande av både de transportpolitiska målen och kravet på kostnadseffektivitet. Flygplatsernas roll och betydelse för den internationella tillgängligheten skall värderas, särskilt i fråga om direktlinjer till större europeiska nav. Utredaren skall därutöver bl.a. belysa Luftfartsverkets roll som statlig infrastrukturförvaltare för flygplatser i förhållande till dels det transportpolitiska uppdraget, dels de företagsekonomiska kraven på verket. Förutsättningarna för och effekterna av en eventuell omfördelning av ansvaret för statliga och kommunala flygplatser

skall analyseras. Häri skall ligga att föreslå en robust och långsiktigt hållbar finansieringsmodell.

### Tilläggsuppdraget

Utredaren skall belysa regionernas behov av och förutsättningar för en god internationell tillgänglighet med utgångspunkt i goda resmöjligheter till och från de nordiska huvudstadsnaven. Utredaren skall se över det nuvarande driftbidragssystemet i syfte att ge förslag till ett system som i högre grad är prestationsanpassat och bygger på ersättning i stället för bidrag. I anslutning till analysen av Luftfartsverkets roll som statlig infrastrukturförvaltare skall utredaren bl.a. redovisa de ekonomiska och transportpolitiska förutsättningarna för och konsekvenserna av alternativa verksamhetsformer för Luftfartsverket. Utredaren skall därutöver redovisa huruvida och på vilket sätt flygfraktverksamheter bör övervägas i frågor om statens ansvar för flygplatser.

Slutligen skall utredaren vid överväganden kring finansieringsmodell sträva efter att finna en lämplig ansvarsfördelning mellan stat, regioner, kommuner och näringsliv. Syftet med detta är dels att skapa goda förutsättningar för de regionala flygplatserna att konkurrera på lika villkor, dels skapa en långsiktigt hållbar modell som bygger på att alla berörda parter ges incitament att bidra till utvecklingen av flygplatserna.

(Näringsdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till utredningen om översyn av de svenska flygplatserna (N2006:06) Dir. 2007:1**

---

Beslut vid regeringssammanträde den 25 januari 2007

## Sammanfattning av uppdraget

Utredningen om översyn av de svenska flygplatserna (N2006:06) skall redovisa sitt arbete till regeringen redan den 1 oktober 2007.

## Uppdraget

Regeringen beslutade den 1 juni 2006 att tillkalla en särskild utredare för att göra en översyn av det samlade svenska flygplats-systemet (dir. 2006:60). Utredaren skulle enligt direktiven redovisa uppdraget till regeringen senast den 31 december 2007. Regeringen beslutade den 9 november 2006 om tilläggsdirektiv till utredningen.

Tiden för redovisning av uppdraget förkortas vilket innebär att uppdraget i sin helhet skall redovisas redan den 1 oktober 2007.

(Näringsdepartementet)

## Statistik – statliga flygplatser

Uppgifterna i bilagan har sammanställts av Luftfartsverket. I de fall Luftfartsverket har andra uppgifter än Luftfartsstyrelsen vad gäller antal passagerare och godsmängd anges här Luftfartsverkets uppgifter.

Resultatet avser resultat efter finansiella kostnader och intäkter men före eventuella bokslutsdispositioner och skatt.

De flygplatser som övergått från Luftfartsverket till kommunalt huvudmannaskap (Halmstad, Kalmar och Norrköping) redovisas i bilaga 5.



<b>Arlanda</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	14 953 078	16 147 971	17 128 549	18 263 926	18 096 590	16 431 207	15 113 505	16 253 872	17 101 478	17 539 390
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	5 731 403	6 111 993	6 423 639	6 760 127	6 695 340	6 029 712	5 388 364	5 559 801	5 744 667	5 331 916
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	9 221 675	10 035 978	10 704 910	11 503 799	11 401 250	10 401 495	9 725 141	10 694 071	11 356 811	12 207 474
<b>Varav charter, passagerare</b>	2 087 214	2 272 813	2 401 070	2 485 673	2 517 541	2 074 618	1 635 038	1 818 917	1 907 403	1 778 680
<b>Gods, ton</b>	113 472	108 554	112 692	120 535	112 775	123 200	104 978	75 610	64 589	49 471
<b>Omsättning, mkr</b>	1 665,0	1 868,0	1 985,0	2 056,0	2 183,0	2 252,0	2 235,0	2 536,0	2 592,0	2 798,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	339,8	387,4	539,8	560,6	-37,0	19,8	-113,3	78,5	104,0	284,0
<b>Investeringar, mkr</b>	297,0	333,0	1 037,0	2 053,0	3 643,0	1 307,0	945,0	431,0	295,0	366,0
<b>Antal årsarbetare</b>	678	699	733	765	806	768	712	719	751	781
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				9,22	8,68	8,61	8,82	8,76	8,42	8,18
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				12,70	12,40	13,10	12,50	12,70	12,00	11,90
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	2 842	2 432	2 162	2 378	1 696	1 747	1 738	1 370	1 323	1 394

#### Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)

<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Belgien	BRYSSEL	Finland	HELSINGFORS	Förb Rep Tyskland	HAMBURG	Grekland	THESSALONIKI
Belgien	LIEGE	Finland	KITTILA	Förb Rep Tyskland	HANNOVER	Hong Kong	HONG KONG
Bosnien-Herzegovina	SARAJEVO	Finland	MARIEHAMN	Förb Rep Tyskland	KÖLN	Hong Kong, Kina	HONG KONG
Bulgarien	BURGAS	Finland	OULU	Förb Rep Tyskland	MÜNCHEN	Indien	GOA
Bulgarien	VARNA	Finland	PORI	Förb Rep Tyskland	STUTTGART	Irak	ERBIL
Canada	MONTREAL	Finland	TAMMERFORS	Förenade Arabemirat.	ABU DHABI	Irak	SULAYMANIYAH
Cypern	LARNACA	Finland	VASA	Förenade Arabemirat.	DUBAI	Iran	TEHERAN
Cypern	PAPHOS	Finland	ÅBO	Förenade Arabemirat.	SHARJAH	Irland	DUBLIN
Danmark	BILLUND	Frankrike	BASTIA/PORETTA,CORSE	Gabon	LIBREVILLE/LEON M'BA	Island	KEFLAVIK
Danmark	KÖPENHAMN	Frankrike	BORDEAUX	Grekland	ATEN	Israel	OVDA
Danmark	ROSKILDE	Frankrike	CLERMONT	Grekland	IRAKLION	Israel	TEL AVIV
Danmark	ÅLBORG	Frankrike	GRENOBLE	Grekland	KHANIA	Italien	BOLOGNA
Dominikanska rep	PUERTO PLATA	Frankrike	NICE	Grekland	KORFU	Italien	CATANIA
Egypten	HURGHADA	Frankrike	PARIS	Grekland	PREVEZA	Italien	GROSSETO
Estland	KURESSAARE	Förb Rep Tyskland	BERLIN	Grekland	RHODOS	Italien	MILANO
Estland	TALLINN	Förb Rep Tyskland	DÜSSELDORF	Grekland	SANTORINI	Italien	PISA
Etiopien	ADDIS ABABA	Förb Rep Tyskland	FRANKFURT	Grekland	SKIATHOS	Italien	ROM

**Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

Land	Stad	Land	Stad	Land	Stad	Land	Stad
Italien	RONCHI DEI LEGIONARI	Serbien o Montenegro	PODGORICA	Sverige	NORRKÖPING	USA	TETERBORO
Italien	TURIN	Serbien o Montenegro	TIVAT	Sverige	OSKARSHAMN	Vitryssland/Ryssland	MINSK
Italien	VILLAFRANCA	Spanien	ALICANTE	Sverige	RONNEBY	Österrike	GRAZ
Jordanien	AMMAN	Spanien	BARCELONA	Sverige	SKELLEFTEÅ	Österrike	INNSBRUCK
Kina	BEIJING	Spanien	BILBAO	Sverige	SKÖVDE	Österrike	LINZ
Kina	SHANGHAI/PUDONG	Spanien	FUERTEVENTURA	Sverige	STOCKHOLM	Österrike	SALZBURG
Kina (Taiwan)	TAIPEI	Spanien	LANZAROTE	Sverige	STORUMAN	Österrike	WIEN
Korea, Syd	INCHEON	Spanien	LAS PALMAS	Sverige	SUNDSVALL-HÄRNÖSAND		
Kroatien	PULA	Spanien	MADRID	Sverige	SVEG		
Kroatien	SPLIT	Spanien	MALAGA	Sverige	SÅTENÄS		
Kuba	JOSE MARTI	Spanien	MENORCA	Sverige	TORSBY		
Lettland	RIGA	Spanien	PALMA	Sverige	TROLLHÄTTAN		
Libanon	BEIRUT	Spanien	TENERIFFA	Sverige	UMEÅ		
Litauen	VILNIUS	Storbritannien	BIRMINGHAM	Sverige	VILHELMINA		
Malaysia	SEPANG/KL INTL	Storbritannien	BOURNEMOUTH	Sverige	VISBY		
Malta	MALTA	Storbritannien	BRIZE NORTON	Sverige	VÄXJÖ		
Mexico	CANCUN	Storbritannien	EDINBURGH	Sverige	ÄNGELHOLM		
Nederländerna	AMSTERDAM	Storbritannien	EXETER	Sverige	ÖREBRO		
Nederländerna	ROTTERDAM	Storbritannien	LONDON	Sverige	ÖRNSKÖLDSVIK		
Norge	BARDUFOSS	Storbritannien	MANCHESTER	Sverige	ÖSTERSUND		
Norge	BERGEN	Sverige	ARVIDSJAUR	Syrien	ALEPPO		
Norge	KRISTIANSAND	Sverige	BORLÄNGE	Syrien	DAMASKUS		
Norge	OSLO	Sverige	GÄLLIVARE	Thailand	BANGKOK		
Norge	STAVANGER	Sverige	GÄVLE/SANDVIKEN	Thailand	BANGKOK/SUVARNABHUMI		
Norge	TRONDHEIM	Sverige	GÖTEBORG	Thailand	KRABI		
Oman	MUSCAT/SEEB	Sverige	HAGFORS	Tjeckien	PRAG		
Pakistan	SUI	Sverige	HALMSTAD	Tunisien	MONASTIR		
Polen	KATOWICE	Sverige	HEMAVAN	Tunisien	TUNIS		
Polen	KRAKOW	Sverige	HULTSFRED	Turkiet	ADANA		
Polen	WARSZAWA/OKECIE	Sverige	JÖNKÖPING	Turkiet	ANKARA		
Polen	WROCLAW	Sverige	KALMAR	Turkiet	ANTALYA		
Portugal	AEROPORTO DA MADEIRA	Sverige	KARLSTAD	Turkiet	ISTANBUL		
Portugal	FARO	Sverige	KIRUNA	Turkiet	KONYA		
Portugal	LISSABON	Sverige	KRAMFORS	Ukraina	KIEV		
Portugal	PONTA DELGADA	Sverige	KRISTIANSTAD	Ungern	BUDAPEST		
Ryssland	MOSKVA	Sverige	LINKÖPING	USA	BOSTON		
Ryssland	ST PETERSBURG	Sverige	LULEÅ	USA	CAMP SPRINGS/ANDREWS		
Schweiz	GENEVE	Sverige	LYCKSELE	USA	CHICAGO		
Schweiz	ZÜRICH	Sverige	MALMÖ	USA	NEW YORK		
Serbien o Montenegro	BELGRAD	Sverige	MORA	USA	PHILADELPHIA		

<b>Bromma</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	913 375	953 608	992 871	999 212	981 256	1 044 151	1 281 636	1 258 246	1 343 091	1 634 310
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	901 203	942 461	980 691	983 164	964 420	1 026 692	1 166 836	1 137 238	1 209 634	1 507 881
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	12 172	11 147	12 180	16 048	16 836	17 459	114 800	121 008	133 457	126 429
<b>Varav charter, passagerare</b>	8 695	7 399	8 931	14 430	15 686	12 005	7 296	2 557	3 938	4 185
<b>Gods, ton</b>	Saknas	Saknas	Saknas	Saknas	Saknas	Saknas	3	34	60	60
<b>Omsättning, mkr</b>	93,0	89,0	100,0	100,0	106,0	120,0	151,0	158,0	155,0	178,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	-7,3	-3,1	0,5	2,3	-13,4	-7,8	12,4	4,7	5,3	20,0
<b>Investeringar, mkr</b>	12,0	7,0	20,0	21,0	24,0	42,0	23,0	15,0	33,0	16,0
<b>Antal årsarbetare</b>	123	102	109	109	115	115	110	112	107	110
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>										
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>										
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	23 625	22 980	25 711	21 963	19 470	15 678	11 940	11 262	11 277	11 144

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Belgien	BRYSEL	Sverige	KALMAR	Sverige	UMEÅ
Danmark	KÖPENHAMN	Sverige	KRISTIANSTAD	Sverige	VISBY
Danmark	ÅRHUS/TIRSTRUP	Sverige	LINKÖPING	Sverige	VÄXJÖ
Förb Rep Tyskland	BERLIN	Sverige	MALMÖ	Sverige	ÄNGELHOLM
Förb Rep Tyskland	KÖLN	Sverige	NORRKÖPING	Utrikes land (okänt)	UTRIKES FLYGPLATS
Förb Rep Tyskland	LEIPZIG	Sverige	OSKARSHAMN	Österrike	SALZBURG
Lettland	RIGA	Sverige	RONNEBY		
Norge	HAUGESUND	Sverige	STOCKHOLM		
Sverige	GÖTEBORG	Sverige	SUNDSVALL-HÄRNÖSAND		
Sverige	HALMSTAD	Sverige	TROLLHÄTTAN		

<b>Jönköping</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	252 241	244 856	237 539	234 572	211 988	185 439	162 570	140 251	117 758	126 296
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	143 132	127 945	121 126	107 959	106 752	88 195	82 738	76 009	72 604	68 772
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	109 109	116 911	116 413	126 613	105 236	97 244	79 832	64 242	45 154	57 524
<b>Varav charter, passagerare</b>	34 307	39 800	38 215	45 830	37 489	34 549	31 366	25 310	25 425	25 949
<b>Gods, ton</b>	150	140	143	144	97	90	66	49	67	525
<b>Omsättning, mkr</b>	38,0	40,0	36,0	33,0	32,0	29,0	30,0	27,0	24,0	25,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	-10,9	-6,9	-12,5	-16,5	-17,0	-17,1	-21,6	-28,5	-12,9	-18,7
<b>Investeringar, mkr</b>	4,0	10,0	3,0	1,0	1,0	12,0	2,0	1,0	0,0	2,0
<b>Antal årsarbetare</b>	39	38	38	39	39	37	42	39	27	27
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				7,44	7,37	7,94	7,39	7,16	6,86	5,64
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				7,90	6,70	7,50	6,80	6,60	6,40	6,90
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	6 253	5 595	6 315	8 109	6 636	7 280	6 082	5 432	5 894	4 418

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Danmark	BILLUND	Island	KEFLAVIK	Sverige	LULEÅ
Danmark	KÖPENHAMN	Nederländerna	AMSTERDAM	Sverige	MALMÖ
Danmark	ÅRHUS/TIRSTRUP	Norge	OSLO	Sverige	RONNEBY
Egypten	SHARM-EL-SHEIKH	Schweiz	ZÜRICH	Sverige	SKELLEFTEÅ
Finland	HELSINGFORS	Storbritannien	LONDON	Sverige	STOCKHOLM
Frankrike	PARIS	Sverige	BORLÄNGE	Sverige	SUNDSVALL-HÄRNÖSAND
Förb Rep Tyskland	BERLIN	Sverige	GÖTEBORG	Sverige	VÄXJÖ
Förb Rep Tyskland	DÜSSELDORF	Sverige	HALMSTAD	Turkiet	ANTALYA
Förb Rep Tyskland	FRANKFURT	Sverige	JÖNKÖPING	Vitryssland/Ryssland	KALININGRAD
Förb Rep Tyskland	HANNOVER	Sverige	KARLSTAD	Österrike	WIEN
Förb Rep Tyskland	KÖLN	Sverige	KRISTIANSTAD		
Förb Rep Tyskland	MÜNCHEN	Sverige	LINKÖPING		

<b>Karlstad</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	218 937	245 310	271 411	291 503	262 105	216 072	171 680	160 335	144 365	112 392
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	171 502	170 283	177 578	175 522	158 337	156 110	121 900	102 941	86 194	71 906
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	47 435	75 027	93 833	115 981	103 768	59 962	49 780	57 394	58 171	40 486
<b>Varav charter, passagerare</b>	1 022	21 016	37 596	49 337	43 654	34 525	19 843	22 955	25 363	22 172
<b>Gods, ton</b>	110	153	170	104	84	82	68	67	1 Info saknas	
<b>Omsättning, mkr</b>	21,0	26,0	31,0	35,0	33,0	27,0	24,0	25,0	26,0	22,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	-15,1	-21,1	-15,9	-14,2	-15,6	-20,0	-45,6	-31,1	-16,5	-19,5
<b>Investeringar, mkr</b>	145,0	23,0	0,0	2,0	3,0	9,0	0,0	4,0	1,0	1,0
<b>Antal årsarbetare</b>	40	42	41	42	42	40	44	46	40	35
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				7,59	8,05	7,85	7,32	7,03	5,97	6,70
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				6,60	7,00	8,20	7,10	6,80	6,10	6,30
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	4 126	2 824	2 917	4 212	5 072	4 635	4 406	4 906	4 353	2 750

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Danmark	KÖPENHAMN
Norge	TRONDHEIM
Sverige	GÖTEBORG
Sverige	HALMSTAD
Sverige	JÖNKÖPING
Sverige	KARLSTAD
Sverige	LINKÖPING
Sverige	STOCKHOLM
Sverige	SUNDSVALL-HÄRNÖSAND
Sverige	VISBY
Sverige	ÖREBRO

<b>Kiruna</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	149 871	163 241	165 895	175 898	180 954	174 993	160 353	149 175	166 230	171 323
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	146 601	160 878	162 130	172 285	177 189	171 289	156 751	147 579	165 242	170 294
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	3 270	2 363	3 765	3 613	3 765	3 704	3 602	1 596	988	1 029
<b>Varav charter, passagerare</b>	9 510	7 503	8 289	5 710	4 949	6 028	3 411	2 218	1 548	1 269
<b>Gods, ton</b>	141	162	138	142	120	132	115	103	98	90
<b>Omsättning, miljoner kronor</b>	18,0	19,0	21,0	25,0	24,0	24,0	26,0	25,0	28,0	29,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	-28,7	-23,9	-18,4	-16,3	-18,8	-18,3	-32,9	-35,3	-21,3	-21,1
<b>Investeringar, miljoner kronor</b>	5,0	3,0	10,0	0,0	5,0	16,0	14,0	35,0	4,0	9,0
<b>Antal årsarbetare</b>	34	33	33	37	37	34	32	29	19	18
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				4,63	4,76	4,94	3,74	3,47	2,89	3,58
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				2,00	1,40	0,90	1,90	0,90	0,00	0,20
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	3 493	2 827	3 434	2 901	2 083	2 731	2 307	2 017	2 123	1 555

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Norge	ALTA
Norge	BARDUFOSS
Norge	EVENES
Norge	STAVANGER
Norge	TROMSÖ
Storbritannien	LONDON
Sverige	KARLSTAD
Sverige	LULEÅ
Sverige	PAJALA
Sverige	STOCKHOLM
Sverige	UMEÅ
Sverige	ÖSTERSUND

Landvetter	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Totalt antal passagerare</b>	3 408 168	3 678 776	3 870 899	4 205 541	4 141 429	3 908 462	3 604 720	3 897 296	4 075 692	4 281 043
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	1 095 788	1 188 147	1 277 493	1 363 922	1 346 111	1 210 374	1 112 803	1 263 884	1 355 028	1 346 997
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	2 312 380	2 490 629	2 593 406	2 841 619	2 795 318	2 698 088	2 491 917	2 633 412	2 720 664	2 934 046
<b>Varav charter, passagerare</b>	770 233	780 630	763 038	888 649	939 418	851 289	752 214	794 609	775 164	781 053
<b>Gods, ton</b>	41 718	43 315	43 987	57 510	51 814	55 790	55 140	64 201	58 409	57 539
<b>Omsättning, mkr</b>	443,0	516,0	536,0	557,0	546,0	586,0	571,0	630,0	609,0	639,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	88,6	168,9	161,6	167,3	125,2	93,2	41,4	112,4	103,4	120,1
<b>Investeringar, mkr</b>	79,0	66,0	124,0	108,0	213,0	204,0	80,0	36,0	67,0	80,0
<b>Antal årsarbetare</b>	328	329	347	372	386	420	454	474	449	437
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				7,46	7,39	7,67	8,00	7,92	7,61	7,18
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				8,90	8,60	9,40	8,70	9,20	8,30	8,40
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	2 322	2 151	1 635	1 215	780	618	565	698	487	613

#### Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)

Land	Stad	Land	Stad	Land	Stad
Belgien	BRYSSEL	Estland	TALLINN	Förb Rep Tyskland	BERLIN
Belgien	LIEGE	Finland	HELSINGFORS	Förb Rep Tyskland	DÜSSELDORF
Belgien	OOSTENDE	Finland	JYVÄSKYLÄ	Förb Rep Tyskland	FRANKFURT
Bulgarien	BURGAS	Finland	KUUSAMO	Förb Rep Tyskland	FRIEDRICHSHAFEN
Danmark	BILLUND	Frankrike	BASTIA/PORETTA,CORSE	Förb Rep Tyskland	HAMBURG
Danmark	KÖPENHAMN	Frankrike	GRENOBLE	Förb Rep Tyskland	HANNOVER
Danmark	SÖNDERBORG	Frankrike	LYON-SATOLAS	Förb Rep Tyskland	KASSEL/CALDEN
Danmark	ÅRHUS/TIRSTRUP	Frankrike	NANTES	Förb Rep Tyskland	KÖLN
Egypten	HURGHADA	Frankrike	NICE	Förb Rep Tyskland	LEIPZIG
Egypten	SHARM-EL-SHEIKH	Frankrike	PARIS	Förb Rep Tyskland	MÜNCHEN

---

**Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Förb Rep Tyskland	MÜNSTER	Spanien	ALICANTE	Sverige	ÖREBRO
Förb Rep Tyskland	NÜRNBERG	Spanien	BARCELONA	Syrien	DAMASKUS
Förb Rep Tyskland	PADERBORN-LIPPSTADT	Spanien	FUERTEVENTURA	Tjeckien	PRAG
Förenade Arabemirat	DUBAI	Spanien	MADRID	Turkiet	ANTALYA
Förenade Arabemirat	SHARJAH	Spanien	MALAGA	Ungern	BUDAPEST
Grekland	KHANIA	Spanien	MENORCA	USA	DETROIT
Grekland	RHODOS	Spanien	PALMA	USA	NEW YORK
Indien	BOMBAY	Spanien	TENERIFFA	Österrike	INNSBRUCK
Iran	TEHERAN	Storbritannien	ABERDEEN	Österrike	WIEN
Irland	DUBLIN	Storbritannien	BELFAST		
Island	KEFLAVIK	Storbritannien	BIRMINGHAM		
Italien	MILANO	Storbritannien	BRISTOL		
Italien	ROM	Storbritannien	COVENTRY		
Kazakhstan/Kyrgyzsta	AKMOLA	Storbritannien	FARNBOROUGH		
Kazakhstan/Kyrgyzsta	ALMA-ATA	Storbritannien	GLASGOW		
Kroatien	DUBROVNIK	Storbritannien	LONDON		
Kroatien	SPLIT	Storbritannien	MANCHESTER		
Lettland	RIGA	Storbritannien	NORWICH		
Litauen	KAUNAS	Storbritannien	PRESTWICK		
Luxemburg	LUXEMBURG	Sverige	ARVIDSJOUR		
Malta	MALTA	Sverige	BORLÄNGE		
Nederländerna	AMSTERDAM	Sverige	GÄLLIVARE		
Nederländerna	EINDHOVEN	Sverige	GÖTEBORG		
Nederländerna	ROTTERDAM	Sverige	KARLSTAD		
Norge	BERGEN	Sverige	LINKÖPING		
Norge	ORLAND	Sverige	LULEÅ		
Norge	OSLO	Sverige	MALMÖ		
Norge	STAVANGER	Sverige	MORA		
Ryssland	MOSKVA	Sverige	SKELLEFTEÅ		
Ryssland	ST PETERSBURG	Sverige	STOCKHOLM		
Schweiz	BASEL	Sverige	SUNDSVALL-HÄRNÖSAND		
Schweiz	GENEVE	Sverige	TORSBY		
Schweiz	ZÜRICH	Sverige	UMEÅ		
Serbien o Montenegro	BELGRAD	Sverige	VISBY		



<b>Luleå</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	859 644	872 043	929 120	977 449	978 967	894 774	847 233	899 345	902 176	912 688
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	766 241	820 475	878 232	919 260	916 642	844 290	804 253	855 892	857 102	860 351
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	93 403	51 568	50 888	58 189	62 325	50 484	42 980	43 453	45 074	52 337
<b>Varav charter, passagerare</b>	110 317	54 748	52 864	65 006	74 838	57 396	58 353	60 155	55 550	62 530
<b>Gods, ton</b>	829	982	995	881	802	728	736	530	762	506
<b>Omsättning, mkr</b>	59,0	62,0	68,0	75,0	72,0	74,0	84,0	94,0	83,0	86,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	5,2	7,1	14,7	14,4	7,5	6,3	-3,2	12,2	-0,1	9,2
<b>Investeringar, mkr</b>	2,0	1,0	6,0	8,0	18,0	24,0	6,0	10,0	4,0	9,0
<b>Antal årsarbetare</b>	30	28	29	30	34	40	40	36	37	39
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				7,22	6,78	7,70	6,42	6,53	6,17	6,39
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				8,10	7,90	8,50	7,60	7,90	6,90	6,90
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	2 833	2 331	2 369	3 236	2 776	2 248	2 433	2 438	3 133	2 738

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Finland	VASA	Sverige	GÄVLE/SANDVIKEN	Sverige	ÖRNSKÖLDSVIK
Frankrike	PARIS	Sverige	GÖTEBORG	Sverige	ÖSTERSUND
Förb Rep Tyskland	FRANKFURT	Sverige	KIRUNA		
Nederländerna	EINDHOVEN	Sverige			
Norge	ALTA	Sverige	LULEÅ		
Norge	BERGEN	Sverige	MORA		
Norge	MO I RANA	Sverige	PAJALA		
Norge	TROMSÖ	Sverige	SKELLEFTEÅ		
Ryssland	MURMANSK	Sverige	STOCKHOLM		
Sverige	ARVIDSJAUR	Sverige	SUNDSVALL-HÄRNÖSAND		
Sverige	BORLÄNGE	Sverige	UMEÅ		

<b>Malmö</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	1 612 855	1 776 983	1 840 169	2 036 414	2 055 418	1 913 834	1 742 285	1 719 055	1 817 371	1 883 128
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	981 557	1 075 587	1 151 141	1 250 864	1 247 285	1 139 931	1 065 743	1 064 346	1 121 427	1 182 030
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	631 298	701 396	689 028	785 550	808 133	773 903	676 542	654 709	695 944	701 098
<b>Varav charter, passagerare</b>	522 631	582 059	538 225	584 169	570 820	539 683	441 420	461 835	445 113	402 688
<b>Gods, ton</b>	4 194	3 523	3 676	4 681	5 639	14 404	23 733	27 020	31 160	38 485
<b>Omsättning, miljoner kronor</b>	210,0	232,0	239,0	248,0	206,0	223,0	258,0	252,0	250,0	256,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	10,6	35,9	33,9	24,0	17,3	14,7	0,8	11,0	1,6	12,3
<b>Investeringar, mkr</b>	5,0	12,0	61,0	52,0	59,0	91,0	52,0	38,0	37,0	41,0
<b>Antal årsarbetare</b>	231	235	239	253	141	129	119	114	108	104
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				6,61	6,22	7,64	6,87	7,76	7,11	5,52
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				9,30	8,00	9,20	8,10	8,30	7,00	7,60
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	9 649	8 822	9 415	8 387	8 326	8 539	7 750	6 508	7 076	6 782

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Bulgarien	BURGAS	Lettland	RIGA	Storbritannien	LONDON	Sverige	STOCKHOLM
Danmark	KÖPENHAMN	Litauen	PALANGA	Sverige	BORLÄNGE	Sverige	SUNDSVALL-HÄRNOSAND
Danmark	ÅRHUS/TIRSTRUP	Litauen	VILNIUS	Sverige	GÖTEBORG	Sverige	ÖREBRO
Finland	HELSINGFORS	Norge	OSLO	Sverige	JÖNKÖPING	Turkiet	ANTALYA
Förb Rep Tyskland	BREMEN	Polen	WARSZAWA/OKECIE	Sverige	KRISTIANSTAD	Ungern	BUDAPEST
Grekland	KHANIA	Spanien	LAS PALMAS	Sverige	LINKÖPING		
Grekland	SANTORINI	Spanien	MADRID	Sverige	MALMÖ		
Irland	DUBLIN	Spanien	PALMA	Sverige	RONNEBY		

<b>Ronneby</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	193 361	211 450	229 429	252 661	242 409	214 287	207 310	202 854	205 100	209 613
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	175 959	190 625	207 098	229 181	225 109	211 736	199 074	201 335	203 596	209 578
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	17 402	20 825	22 331	23 480	17 300	2 551	8 236	1 519	1 504	35
<b>Varav charter, passagerare</b>	814	389	278	188	50	138	963	22	258	313
<b>Gods, ton</b>	51	42	46	39	32	19	17	17	15	21
<b>Omsättning, mkr</b>	12,0	13,0	15,0	17,0	18,0	16,0	21,0	21,0	17,0	18,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	-1,4	-6,3	-5,0	-1,8	-2,9	-7,1	-7,1	-3,6	-9,6	-8,6
<b>Investeringar, mkr</b>	0,0	0,0	7,0	0,0	5,0	7,0	0,0	9,0	5,0	1,0
<b>Antal årsarbetare</b>	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				7,07	6,85	7,27	6,55	6,95	6,28	6,79
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				6,80	5,40	6,10	3,70	4,20	5,40	5,30
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	760	696	807	729	680	640	489	714	575	448

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Litauen	PALANGA
Nederländerna	AMSTERDAM
Sverige	KALMAR
Sverige	KIRUNA
Sverige	MORA
Sverige	STOCKHOLM
Sverige	VISBY
Sverige	ÖREBRO
Sverige	ÖSTERSUND

<b>Skellefteå</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	210 100	230 755	243 209	259 531	258 183	233 829	215 414	245 646	252 646	220 438
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	207 002	226 323	240 408	250 604	246 558	231 288	210 752	239 575	246 531	211 434
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	3 098	4 432	2 801	8 927	11 625	2 541	4 662	6 071	6 115	9 004
<b>Varav charter, passagerare</b>	3 696	4 711	2 757	8 962	11 998	2 547	4 952	6 804	6 928	10 866
<b>Gods, ton</b>	239	265	277	291	263	240	23	115	163	133
<b>Omsättning, mkr</b>	21,0	23,0	25,0	25,0	24,0	25,0	25,0	31,0	26,0	24,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	-13,6	-9,6	-7,2	-6,7	-8,4	-9,3	-15,0	-10,7	-12,4	-16,6
<b>Investeringar, mkr</b>	4,0	1,0	1,0	3,0	5,0	39,0	10,0	6,0	0,0	0,0
<b>Antal årsarbetare</b>	34	36	36	34	32	34	37	39	38	37
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				7,83	7,37	8,15	8,11	6,11	5,31	6,27
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				5,50	4,70	7,30	6,10	5,40	4,40	5,50
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	2 504	2 112	2 280	1 587	1 923	1 852	2 047	2 064	1 889	1 217

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Sverige	ARVIDSJAUR
Sverige	GÄLLIVARE
Sverige	GÄVLE/SANDVIKEN
Sverige	KRAMFORS
Sverige	LULEÅ
Sverige	LYCKSELE
Sverige	SKELLEFTEÅ
Sverige	STOCKHOLM
Sverige	STORUMAN

<b>Sundsvall</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	465 186	461 226	469 246	461 894	445 036	396 812	343 844	332 048	353 981	337 661
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	451 964	445 916	450 722	443 154	427 844	382 197	333 650	331 571	348 023	325 176
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	13 222	15 310	18 524	18 740	17 192	14 615	10 194	477	5 958	12 485
<b>Varav charter, passagerare</b>	13 962	16 322	19 002	19 945	18 546	16 153	12 012	3 117	10 599	14 063
<b>Gods, ton</b>	233	381	482	347	354	409	204	208	166	162
<b>Omsättning, mkr</b>	54,0	54,0	54,0	57,0	53,0	51,0	51,0	52,0	55,0	53,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	-17,9	-14,1	-11,8	-14,6	-19,4	-28,5	-18,5	-20,9	-16,8	-14,4
<b>Investeringar, mkr</b>	58,0	8,0	24,0	26,0	2,0	7,0	4,0	10,0	6,0	3,0
<b>Antal årsarbetare</b>	55	54	53	54	55	59	56	57	49	44
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				8,71	6,68	8,61	8,50	8,13	8,06	7,70
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				8,30	7,70	8,70	6,90	7,40	6,10	6,30
<b>Övrigt flyg, landningar</b>										
<b>Övrigt flyg (landningar)</b>	3 901	3 843	3 609	2 804	2 959	3 572	3 456	3 109	2 983	2 616

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Finland	PORI
Sverige	BORLÄNGE
Sverige	GÖTEBORG
Sverige	JÖNKÖPING
Sverige	KARLSTAD
Sverige	LIDKÖPING
Sverige	LULEÅ
Sverige	STOCKHOLM
Sverige	SUNDSVALL-HÄRNÖSAND
Sverige	UMEÅ
Sverige	VILHELMINA

<b>Umeå</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	664 811	690 025	736 562	736 313	739 818	721 752	705 833	742 591	810 274	801 307
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	591 802	651 701	695 167	690 616	694 862	682 656	673 115	716 026	776 638	764 322
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	73 009	38 324	41 395	45 697	44 956	39 096	32 718	26 565	33 636	36 985
<b>Varav charter, passagerare</b>	72 974	39 300	39 969	44 200	41 917	39 573	33 168	28 661	34 173	37 047
<b>Gods, ton</b>	259	697	1 582	773	602	645	673	589	462	352
<b>Omsättning, mkr</b>	68,0	67,0	70,0	68,0	70,0	78,0	86,0	94,0	86,0	86,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	-5,6	2,6	3,6	1,1	0,9	2,7	13,3	12,5	5,7	3,3
<b>Investeringar, mkr</b>	7,0	5,0	11,0	10,0	5,0	18,0	8,0	26,0	9,0	11,0
<b>Antal årsarbetare</b>	65	66	70	68	69	76	77	82	82	81
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				8,37	7,29	7,24	6,42	7,18	6,72	6,61
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				8,30	7,90	9,00	7,90	8,26	6,30	6,80
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	3 732	3 425	4 112	3 816	4 140	4 551	4 114	3 956	3 466	4 154

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Sverige	KIRUNA
Sverige	LULEÅ
Sverige	STOCKHOLM
Sverige	ÖRNSKÖLDSVIK
Sverige	ÖSTERSUND

<b>Visby</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	294 323	300 988	318 131	318 440	323 163	301 304	309 659	294 483	276 229	289 985
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	284 140	298 335	308 390	312 021	315 241	295 918	303 841	287 339	267 739	281 803
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	10 183	2 653	9 741	6 419	7 922	5 386	5 818	7 144	8 490	8 182
<b>Varav charter, passagerare</b>	16 709	6 131	11 905	9 529	9 812	7 950	8 154	7 703	9 152	8 647
<b>Gods, ton</b>	44	673	869	1	5	1	1	8	5	4
<b>Omsättning, mkr</b>	27,0	27,0	27,0	27,0	32,0	33,0	38,0	37,0	34,0	36,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	-12,5	-13,9	-11,0	-12,4	-12,2	-12,2	-9,0	-11,8	-10,2	-11,3
<b>Investeringar, mkr</b>	2,0	1,0	20,0	2,0	3,0	10,0	2,0	0,0	1,6	4,0
<b>Antal årsarbetare</b>	34	37	36	39	41	42	47	46	41	38
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				7,39	7,37	8,12	5,66	6,03	6,11	6,58
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				8,00	7,80	8,60	7,50	7,90	6,60	6,60
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	6 236	6 782	6 786	6 441	6 051	6 103	5 583	5 628	5 478	5 947

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Norge	OSLO
Sverige	GÖTEBORG
Sverige	KRISTIANSTAD
Sverige	LINKÖPING
Sverige	NORRKÖPING
Sverige	RONNEBY
Sverige	STOCKHOLM
Sverige	ÄNGELHOLM

<b>Ängelholm</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	324 665	355 305	360 620	382 348	373 600	350 393	340 542	358 331	372 905	362 165
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	324 457	354 925	360 215	381 332	372 785	350 286	340 395	356 609	372 411	361 762
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	208	380	405	1 016	815	107	147	1 722	494	403
<b>Varav charter, passagerare</b>	585	906	410	1 695	822	352	55	708	727	457
<b>Gods, ton</b>	195	168	204	216	137	118	72	66	38	27
<b>Omsättning, mkr</b>	22,0	24,0	25,0	26,0	27,0	28,0	34,0	38,0	36,0	35,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	0,2	0,3	1,2	2,0	1,4	-1,7	-9,8	-3,4	-10,9	-8,6
<b>Investeringar, mkr</b>	4,0	7,0	1,0	1,0	15,0	6,0	27,0	24,0	7,0	10,0
<b>Antal årsarbetare</b>	8	8	7	8	8	14	31	33	32	30
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				7,51	6,78	8,27	7,55	6,84	6,47	6,94
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				7,10	6,70	7,90	5,50	5,10	5,10	5,90
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	957	909	1 208	1 158	1 219	1 289	3 947	2 972	2 888	2 960

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>	<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Danmark	BILLUND	Sverige	GÖTEBORG	Turkiet	ANKARA
Danmark	KÖPENHAMN	Sverige	HALMSTAD	USA	MORRISTOWN/MUNI,NJ
Danmark	ROSKILDE	Sverige	MALMÖ		
Frankrike	NANCY	Sverige	NORRKÖPING		
Frankrike	NICE	Sverige	OSKARSHAMN		
Förb Rep Tyskland	BERLIN	Sverige	STOCKHOLM		
Norge	OSLO	Sverige	VISBY		
Schweiz	GENEVE	Sverige	ÄNGELHOLM		
Storbritannien	LONDON	Sverige	ÖREBRO		



<b>Örnsköldsvik</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	131 340	140 329	151 072	165 712	163 844	150 860	142 445	141 811	142 933	131 612
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	131 268	140 329	151 072	165 712	163 840	150 860	142 445	141 811	142 843	127 898
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	72	0	0	0	4	0	0	0	90	3 714
<b>Varav charter, passagerare</b>	125	445	187	388	52	369	646	557	1 677	5 319
<b>Gods, ton</b>	124	104	159	179	161	135	151	159	123	106
<b>Omsättning, mkr</b>	14,0	14,0	17,0	17,0	17,0	18,0	18,0	21,0	18,0	17,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	-13,4	-10,8	-9,8	-9,7	-13,3	-14,8	-18,2	-18,7	-21,4	-21,7
<b>Investeringar, mkr</b>	1,0	1,0	2,0	1,0	7,0	5,0	17,0	22,0	0,0	0,0
<b>Antal årsarbetare</b>	26	27	28	30	30	32	36	37	36	34
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				8,24	5,95	7,82	8,37	8,05	3,53	7,45
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				3,10	4,30	4,70	5,20	4,20	2,90	5,50
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	1 868	2 197	2 139	1 008	887	769	717	742	659	473

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Norge	HAUGESUND
Sverige	SKELLEFTEÅ
Sverige	STOCKHOLM
Sverige	SUNDSVALL-HÄRNÖSAND
Sverige	UMEÅ

<b>Östersund</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	397 719	410 207	396 925	439 039	432 997	413 376	367 771	361 461	389 521	396 189
<b>Inrikes, antal passagerare</b>	378 159	406 970	394 967	433 110	427 670	402 520	359 304	345 995	368 878	374 842
<b>Utrikes, antal passagerare</b>	19 560	3 237	1 958	5 929	5 327	10 856	8 467	15 466	20 643	21 347
<b>Varav charter, passagerare</b>	23 018	5 128	6 556	16 543	11 539	16 669	18 782	24 980	33 074	27 054
<b>Gods, ton</b>	159	252	241	305	268	244	250	237	165	137
<b>Omsättning, mkr</b>	29,0	27,0	26,0	30,0	31,0	33,0	36,0	38,0	38,0	38,0
<b>Resultat e fin poster, mkr</b>	-0,8	-7,3	-5,7	-5,1	-13,3	-15,0	-20,6	-12,8	-19,5	-22,2
<b>Investeringar, mkr</b>	1,0	24,0	0,0	11,0	30,0	9,0	2,0	14,0	9,0	28,0
<b>Antal årsarbetare</b>	14	14	16	17	22	25	22	23	24	44
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				6,78	7,02	6,85	6,63	7,82	5,75	6,64
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				7,60	7,00	7,00	5,20	6,30	6,80	5,75
<b>Övrigt flyg, landningar</b>	1 333	1 357	1 166	1 464	1 761	1 954	1 727	1 820	1 612	1 185

#### **Nuvarande reguljära destinationer (linjefart under 2006)**

<b>Land</b>	<b>Stad</b>
Bulgarien	BURGAS
Danmark	KÖPENHAMN
Finland	HELSINGFORS
Schweiz	ZÜRICH
Sverige	KIRUNA
Sverige	LULEÅ
Sverige	STOCKHOLM
Sverige	UMEÅ

## Statistik – kommunala och privata flygplatser

Uppgifterna i bilagan har sammanställts med hjälp av Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen och Sveriges Kommuner och Landsting. Uppgifterna har stämts av med respektive flygplats. I de fall flygplatserna har haft andra uppgifter än Luftfartsstyrelsen vad gäller antal passagerare och godsmängd anges här flygplatsernas uppgifter.

Innehållet i posten kostnader kan variera till följd av att flygplatsernas bedrivs i olika verksamhetsform.

Justerat resultat för åren 2000–2005 avser resultat efter finansiella poster men före eventuella bokslutsdispositioner och skatt. Resultatet är exklusive bidrag. Uppgifterna är reviderade i samband med administrationen av driftbidraget.

För de flygplatser som övergått från Luftfartsverket till kommunalt huvudmannskap (Halmstad, Kalmar och Norrköping) anges engångskostnader i samband med kommunens övertagande av respektive flygplats.

<b>Arvidsjaur</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	25 125	22 723	24 283	30 465	32 857	32 970	39 874	47 638	45 759	48 348
<b>Inrikes, passagerare</b>	25 125	22 723	23 965	29 632	28 393	25 900	30 810	36 295	32 223	32 900
<b>Utrikes, passagerare</b>	0	0	318	833	4 464	7 070	9 064	11 343	13 536	15 448
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Omsättning, tkr</b>										
<b>Kostnader, tkr</b>							19 280	19 798	21 696	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-12 216	-12 406	-12 341	-10 139	-9 586	-9 102	
<b>Investeringar, tkr</b>										
<b>Antal årsarbetare</b>							25	26	28	26
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				2,56	2,29	Saknas	3	2,63	2	1,73
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				0	0	Saknas	4,3	1,8	3,1	3
<b>Driftbidrag, tkr</b>			9 759	9 027	9 100	8 907	8 432	8 178	8 011	8 271
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			402	296	277	270	211	172	175	171
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>							13 118	22 902	18 942	6 373
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							426	631	588	194
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>			1	4	9				36	3
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										5 484
<b>Ägande</b>	Arvidsjaur kommun									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	18									
Köpenhamn	2									
München	2									
Hannover	2									
Frankfurt	2									
Stuttgart	2									

<b>Borlänge</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	118 166	105 585	108 865	91 243	72 244	52 778	44 637	38 746	36 019	33 476
<b>Inrikes, passagerare</b>	86 419	86 817	91 428	81 827	72 025	52 470	43 948	38 580	35 324	29 780
<b>Utrikes, passagerare</b>	31 747	18 768	17 437	9 416	219	308	689	166	695	3 696
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	49	45	49	45	26	26	18	28	16	0
<b>Omsättning, tkr</b>										
<b>Kostnader, tkr</b>							25 535	22 882	24 089	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-6 996	-13 381	-9 463	-10 691	-11 241	-15 134	
<b>Investeringar, tkr</b>										
<b>Antal årsarbetare</b>										23
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				8,61	8,37	9,39	5,87	8,32	6,67	7,09
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				8,1	5,9	7,2	6,3	5,5	6,2	6,3
<b>Driftbidrag, tkr</b>			3 817	3 577	3 856	4 169	3 585	3 421	3 481	3 498
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			35	39	53	79	80	88	97	104
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>										
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							0	0	0	<b>0</b>
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>					0,21	0,68	1,6		0,26	0
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										2 106
<b>Ägande</b>	Borlänge kommun 33%, Landstinget Dalarna 32%, Mora kommun 20%, Falu kommun 15%.									

<b>Destinationsutbud v6 07</b>	<b>Antal avgångar/vecka</b>
Arlanda	25
Göteborg	10
Malmö	10

<b>Gällivare</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	45 784	46 983	46 909	51 104	46 540	32 499	35 391	42 272	41 849	42 062
<b>Inrikes, passagerare</b>	45 784	46 983	46 909	51 104	46 540	32 499	35 391	42 272	41 610	42 062
<b>Utrikes, passagerare</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	239	0
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	37	38	24	30	31	23	29	27	27	7
<b>Omsättning, tkr</b>										
<b>Kostnader, tkr</b>							18 548	19 041	17 683	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-15 499	-15 053	-17 165	-17 955	-16 623	-18 140	
<b>Investeringar, tkr</b>										
<b>Antal årsarbetare</b>										22
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				4	3,54	Saknas	2,03	3,29	1,44	Saknas
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				4	4	Saknas	4,4	3,9	3,8	Saknas
<b>Driftbidrag, tkr</b>			10 841	10 250	9 981	9 951	9 886	9 437	9 333	9 645
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			231	201	214	306	279	223	223	229
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>							25 589	32 752	27 642	11 929
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							723	775	664	284
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>										
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										446
<b>Ägande</b>	Gällivare kommun									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	13									

<b>Göteborg City</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	16 936	13 055	6 704	2 972	90 508	193 002	304 095	433 935	499 293	535 997
<b>Inrikes, passagerare</b>	8 459	2 602	1 665	1 566	759	7 552	6 958	2 926	3 242	89
<b>Utrikes, passagerare</b>	8 477	10 453	5 039	1 406	89 749	185 450	297 137	431 009	496 051	535 908
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	133	348	468	243	35	18	19	5	8	54
<b>Omsättning, tkr</b>	20 602	18 989	18 593	18 461	23 183	34 983	40 442	48 393	56 225	
<b>Kostnader, tkr</b>	20 341	17 654	18 473	18 391	23 237	34 605	40 253	48 733	56 518	
<b>Justerat resultat, tkr 1)</b>	-10 000	-9 000	-11 000	-11 000	-17 500	-15 893	-17 009	-15 228	-14 293	
<b>Investeringar, tkr</b>	1 302	2 195	3 159	1 342	4 125	7 805	19 402	19 726	5 397	
<b>Antal årsarbetare</b>	13	13	13	13	22	26	36	43	49	50
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>						Finns	inget	att	redovisa	
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>						Finns	inget	att	redovisa	
<b>Driftbidrag, tkr</b>							804	641	321	
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>							2,6	1,5	0,6	
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							0	0	0	0
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>										
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										18 387
<b>Ägande</b>	Luftfartsverket 40 %, Volvo 40 %, Göteborgs stad 20 %									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
London	18									
Frankfurt	7									
Budapest	3									
Glasgow	3									
Madrid	3									
Warszawa	3									
Dublin	3									

<b>Hagfors</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	3 855	4 273	3 933	4 143	3 534	3 378	2 934	2 930	2 805	2 366
<b>Inrikes, passagerare</b>	3 855	4 273	3 933	4 086	3 534	3 370	2 914	2 930	2 805	2 366
<b>Utrikes, passagerare</b>	0	0	0	57	0	8	20	0	0	0
<b>Charter, passagerare</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Gods, ton</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Omsättning, tkr</b>										
<b>Kostnader, tkr</b>							3 314	3 464		
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-4 349	-4 129	-4 429	-4 070	-4 146	-4 047	
<b>Investeringar, tkr</b>										
<b>Antal årsarbetare</b>										4
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				4,07	3,59	3,97	3,03	4,05	Saknas	Saknas
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				5,2	5,2	6,5	3,7	4,6	Saknas	Saknas
<b>Driftbidrag, tkr</b>			3 622	3 528	3 400	3 345	3 185	2 995	2 922	2 927
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			921	852	962	990	1 086	1 022	1 042	1 237
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>							2 742	2 880	2 985	3 330
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							941	983	1 064	1 407
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>										
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										0
<b>Ägande</b>	Hagfors kommun									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	10									



<b>Halmstad</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	151 401	162 952	169 119	164 456	140 849	132 136	125 911	124 118	111 649	116 363
<b>Inrikes, passagerare</b>	143 062	152 687	163 217	158 799	138 993	131 474	125 876	122 678	108 783	112 416
<b>Utrikes, passagerare</b>	8 339	10 265	5 902	5 657	1 856	662	35	1 440	2 866	3 947
<b>Charter, passagerare</b>	8 559	10 331	6 343	7 374	2 794	3 264	2 610	4 417	5 663	
<b>Gods, ton</b>	0	7	1	0	1	0	0	0	0	5
<b>Omsättning, tkr</b>	13 930	15 666	16 176	14 707	12 867	13 262	14 838	15 354	15 881	15 449
<b>Kostnader, tkr <sup>1)</sup></b>	19 694	20 975	23 005	35 480	19 348	21 835	25 043	24 773	61 013	23 818
<b>Resultat e fin poster, tkr <sup>1)</sup></b>	-5 764	-5 309	-6 829	-20 773	-6 481	-8 573	-10 205	-9 419	-45 132	-8 539
<b>Investeringar, tkr</b>	3 662	5 021	798	13 187	1 082	1 000	254	758	0	4 233
<b>Antal årsarbetare</b>	12	14	15	16	24	25	25	25	24	25
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				4,68	5,22	6,39	5,16	6,79	4,75	6,15
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				6,6	6,3	7,1	5,7	6,1	5,6	5,6
<b>Driftbidrag, tkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>										
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>										
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>										0
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										2 811
<b>Ägande</b>	Halmstad kommun									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	28									

<sup>1)</sup> Kostnader 1997 - 2005 (inom Luftfartsverket) avser rörelsekostnader, d v s summan av driftkostnader och avskrivningar.

Rörelsekostnader och resultat för 2005 inkluderar extra kostnader för avveckling av Luftfartsverket åtagande vad gäller driften av flygplatsen med 30 mkr.

<b>Hemavan</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	2 514	2 011	4 549	4 183	4 368	11 563	10 695	11 057	12 722	18 369
<b>Inrikes, passagerare</b>	2 264	1 976	4 549	4 087	4 133	11 343	10 439	10 999	12 706	18 337
<b>Utrikes, passagerare</b>	250	35	0	96	235	220	256	58	16	32
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Omsättning, tkr</b>	2 514	3 506	8 446	9 965	10 120	12 104	10 539	9 739	11 771	
<b>Kostnader, tkr</b>	2 355	3 394	7 566	9 283	10 448	13 111	10 259	95 693	11 144	
<b>Justerat resultat, tkr</b>	159	114	550	-4 677	-5 114	-5 879	-7 856	-8 140	-9 145	
<b>Investeringar, tkr</b>	120	1 584	1 418	926	37 667	6 309	2 851	4 426	311	
<b>Antal årsarbetare</b>	5	5	5,5	5,5	6	8	9	10,25	11,25	13
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>										
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>										
<b>Driftbidrag, tkr</b>			2 060	3 933	4 308	4 523	7 194	7 316	8 183	8 936
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			453	940	986	391	673	662	643	486
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>							10 621	16 839	14 311	3 128
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							1 017	1 531	1 126	171
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>		6 240	2 627		22 440	10 071	6 984			
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										17
<b>Ägande</b>	Storumans kommun 43 %, privata intressenter 57 %									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
<b>Arlanda</b>	6									

<b>Kalmar</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	240 696	251 139	258 015	260 988	249 271	221 352	192 094	191 447	178 940	156 967
<b>Inrikes, passagerare</b>	165 665	171 216	189 531	213 390	200 789	176 321	152 378	153 481	156 001	133 845
<b>Utrikes, passagerare</b>	75 031	79 923	68 484	47 598	48 482	45 031	39 716	37 966	22 939	23 122
<b>Varav charter, passagerare</b>	27 029	33 707	27 186	18 433	24 074	22 735	17 589	19 536	18 782	23 622
<b>Gods, ton</b>	67	81	82	52	47	31	26	41	17	34
<b>Omsättning, mkr</b>	22	23	23	22	22	22	23	23	22	19
<b>Resultat e fin poster, mkr <sup>1)</sup></b>	-9	-7	-10	-10	-12	-11	-11	-11	-10	-70
<b>Investeringar, mkr</b>	1	21	13	3	1	5	3	4	2	5
<b>Antal årsarbetare</b>	25	25	26	28	26	26	27	26	23	23
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				8,4	7,9	7,5	5,7	4,6	5,6	6,2
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				5,3	5,8	6,2	5,0	6,8	3,3	0,6
<b>Driftbidrag, tkr</b>										
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>										
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>										
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>										
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>										
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										3 194
<b>Ägande</b>	Kalmar kommun									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	22									

<sup>1)</sup> Resultatet 2006 inkluderar särskilda kostnader i samband med överlåtelse av flygplatsen från Luftfarsverket till kommunen på sammanlagt cirka 57 mkr.

<b>Kramfors</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	49 763	51 960	58 184	62 839	55 910	44 575	46 239	36 106	29 454	22 675
<b>Inrikes, passagerare</b>	49 763	51 960	58 184	62 839	55 878	44 511	43 460	36 096	29 221	22 651
<b>Utrikes, passagerare</b>	0	0	0	0	32	64	2 779	10	233	24
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	44	56	46	23	25	24	14	7	1	1
<b>Omsättning, tkr</b>	5 164	5 017	5 548	5 720	5 728	6 002	6 257	5 250	5 653	
<b>Kostnader, tkr</b>	12 432	11 508	11 330	11 687	11 942	11 987	13 393	13 158	12 667	
<b>Justerat resultat, tkr</b>	-7 268	-6 491	-5 782	-5 740	-6 053	-5 979	-7 129	-7 908	-7 906	
<b>Investeringar, tkr</b>	125	146	3 338	768	548	2 370	294	54	0	
<b>Antal årsarbetare</b>										18
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				7,02	5,88	6,85	6,5	5,37	5,92	
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				5,1	3,6	4,5	3,6	3,2	2,6	
<b>Driftbidrag, tkr</b>	3 411	3 018	5 813	5 337	5 843	5 850	5 726	4 837	4 945	5 147
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>	68,5	58,1	99,9	84,9	104,5	131,2	123,8	134,0	167,9	227,0
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							0	0	0	0
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>				1,68			0,77	0,97	0,72	5,2
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										124
<b>Ägande</b>	Kramfors kommun 50%, Sollefteå kommun 50%									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	24									
Gällivare	24									

<b>Kristianstad Airport</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	150 498	218 762	249 653	231 986	171 312	130 874	117 223	102 190	84 995	75 036
<b>Inrikes, passagerare</b>	119 544	125 702	135 767	139 871	142 378	124 037	114 494	101 355	84 442	73 879
<b>Utrikes, passagerare</b>	30 954	93 060	113 886	92 115	28 934	6 837	2 729	835	553	1 157
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	51	49	92	37	55	16	11	129	101	644
<b>Omsättning, tkr</b>				35 847	28 445	21 585	19 619	15 218	16 640	
<b>Kostnader, tkr</b>				47 972	39 976	35 022	37 873	30 784	30 102	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-11 652	-11 253	-12 313	-17 046	-15 189	-13 222	
<b>Investeringar, tkr</b>				1 370	918	2 949	12 196	2 115	715	
<b>Antal årsarbetare</b>				41	38	31	33	28	32	28
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				7,59	7,27	6,42	5,66	6,37	4,69	2,12
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				4,2	6,4	7,2	5,9	6,1	4,9	5,5
<b>Driftbidrag, tkr</b>			1 684	1 507	1 954	2 959	3 338	3 289	2 386	2 554
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			7	6	11	23	28	32	28	34
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							0	0	0	0
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>						2,35				
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										2 458
<b>Ägande</b>	Kristianstads kommun 51%, Region Skåne 41%, Hässleholms kommun 5%, Östra Göinge kommun 2%, Bromölla 2%									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	22									
Bromma	11									

<b>Linköping</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	73 032	76 915	88 864	96 791	88 920	78 646	67 106	64 538	65 939	66 225
<b>Inrikes, passagerare</b>	33 929	35 334	38 883	41 997	37 234	30 047	18 007	13 360	14 944	16 175
<b>Utrikes, passagerare</b>	39 103	41 581	49 981	54 794	51 686	48 599	49 099	51 178	50 995	50 050
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	23	26	32	51	33	10	0	19	8	16
<b>Omsättning, tkr</b>										
<b>Kostnader, tkr</b>				19 852	21 992	21 339	21 199	23 366	25 180	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-11 931	-13 181	-12 718	-14 596	-17 179	-13 798	
<b>Investeringar, tkr</b>										
<b>Antal årsarbetare</b>										27
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				7,63	7,37	8,06	7,18	7,16	6,86	6,85
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				8	7,5	8,1	7,7	7,1	4,9	3,8
<b>Driftbidrag, tkr</b>			5 132	5 025	5 361	5 541	5 545	5 695	5 658	5 853
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			58	52	60	70	83	88	86	88
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>										
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							0	0	0	0
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>					0,5	1,8	0,12			
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										6 677
<b>Ägande</b>	Saab AB									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	15									
Visby	10									
Köpenhamn	23									

<b>Lycksele</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	21 396	22 267	24 477	26 202	27 983	26 061	24 317	24 535	23 403	26 191
<b>Inrikes, passagerare</b>	21 360	22 267	24 477	26 202	27 968	26 061	24 317	24 535	23 403	26163
<b>Utrikes, passagerare</b>	36	0	0	0	15	0	0	0	0	28
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	25	24	20	19	22	17	11	7	8	9
<b>Omsättning, tkr</b>										
<b>Kostnader, tkr</b>							11 846	10 570	13 067	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-8 950	-9 620	-9 420	-9 146	-9 878	-11 376	
<b>Investeringar, tkr</b>					5,552	6,418	3,93	39,519	18,436	
<b>Antal årsarbetare</b>					14	14	15	15	15	17
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				2,39	2,07	Saknas	2,13	2,26	1,75	1,48
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				4,4	4,3	Saknas	4,4	2,9	4,5	4,4
<b>Driftbidrag, tkr</b>			8 916	8 223	8 158	7 972	7 612	7 318	7 246	7 475
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			364	314	292	306	313	298	310	285
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>							8 956	14 901	12 786	7 481
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							368	607	546	286
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>					2,9	7,54	0	10,59	11,2	
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										948
<b>Ägande</b>	Lycksele kommun									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	18									

<b>Mora</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	22 291	17 411	16 628	16 170	13 491	7 876	9 479	6 809	7 169	5 823
<b>Inrikes, passagerare</b>	22 291	16 810	16 320	16 132	13 306	7 418	9 075	6 435	6 992	5 450
<b>Utrikes, passagerare</b>	0	601	308	38	185	458	404	374	177	373
<b>Charter, passagerare</b>		601	308	38	185	458	404	374	177	373
<b>Gods, ton</b>	23	19	11	12	9	4	4	3	3	2
<b>Omsättning, tkr</b>					11799	10712	11433	11151	12541	
<b>Kostnader, tkr</b>					9296	8276	9 510	9 341	9 652	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-8 072	-8 770	-8 296	-8 362	-9 092	-8 766	
<b>Investeringar, tkr</b>										
<b>Antal årsarbetare</b>			12	12	12	10	10	9	9	9
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				6,05	6,1	6,82	6	5,71	3,17	4,45
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				6,6	5	1,9	2,4	4,4	4,4	4,6
<b>Driftbidrag, tkr</b>			3 466	3 382	3 267	3 242	4 388	4 203	3 952	4 218
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			208	209	242	412	463	617	551	724
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							0	0	0	0
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>					0,69	0,16	0,86	0,1		
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										455
<b>Ägande</b>	Borlänge kommun 33%, Landstinget Dalarna 32%, Mora kommun 20%, Falu kommun 15%.									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	12									



1)										
<b>Norrköping</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal pax</b>	205 662	210 988	213 334	220 192	202 861	157 507	99 854	87 255	74 214	82 580
<b>Inrikes, passagerare</b>	37 073	34 858	35 592	43 367	35 774	16 837	9 065	8 739	2 898	2 749
<b>Utrikes, passagerare</b>	168 589	176 130	177 742	176 825	167 087	140 670	90 789	78 516	71 316	79 831
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	513	594	592	479	328	227	182	170	167	6
<b>Omsättning, tkr</b>	26 861	31 187	30 703	29 369	30 587	25 951	19 902	17 477	17 203	16 767
<b>Rörelsekostnader, tkr</b>	32 928	35 598	35 926	35 317	37 679	37 231	40 316	39 245	70 929	33 038
<b>Resultat e fin poster, tkr</b>	-6 067	-4 411	-5 223	-5 949	-7 092	-11 280	-20 415	-21 768	-53 726	-16 271
<b>Investeringar, tkr</b>	3 026	1 540	2 416	826	5 654	21 669	9 633	465	0	2 204
<b>Antal årsarbetare</b>	28	31	31	32	32	30	30	29	26	26
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				7,46	6,8	7,42	1,87	3,11	1,75	2,52
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				8,2	8	8,4	2,1	6,9	2,1	3,5
<b>Driftbidrag, tkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>										
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>										
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										6 799
<b>Ägande</b>	Norrköpings kommun									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Köpenhamn	28									

<sup>1)</sup> Rörelsekostnader och resultat 2005 inkluderar särskilda kostnader i samband med överlåtelse av flygplatsen från Luftfarsverket till kommunen på sammanlagt cirka 36 mkr.

<b>Oskarshamn</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	6 741	7 008	7 482	9 034	11 030	10 942	10 036	9 482	10 315	12 620
<b>Inrikes, passagerare</b>	6 741	7 008	7 482	9 034	11 030	10 203	9 448	9 482	10 299	12 618
<b>Utrikes, passagerare</b>	0	0	0	0	0	739	588	0	16	2
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	0	0	20	22	0	0	0	0	0	5
<b>Omsättning, tkr, netto</b>		3 535	3 898	3 780	4 326	4 815	5 172	4 369	5 139	
<b>Kostnader, tkr</b>										
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-6 853	-5 221	-5 794	-6 464	-6 861	-6 569	
<b>Investeringar, tkr</b>		409	5 836	1 571	905	5 703	4 569	587	170	
<b>Antal årsarbetare</b>								4	4	4
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				2,76	2,34	5	3,03	2,55	1,86	1,76
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				5,00	4,60	4,90	2,90	4,30	3,50	3,50
<b>Driftbidrag, tkr</b>			2 853	2 789	3 671	3 946	3 735	3 559	3 506	3 523
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			381	309	333	361	372	375	340	279
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							0	0	0	0
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>										
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										68
<b>Ägande</b>	Oskarshamns kommun									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	10									
Bromma	10									

<b>Pajala</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	-	-	758	2 145	2 683	2 668	2 755	4 354	3 153	2 978
<b>Inrikes, passagerare</b>	-	-	758	2 145	2 683	2 668	2 755	4 354	3 153	2 978
<b>Utrikes, passagerare</b>	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Charter, passagerare</b>	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Gods, ton</b>	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Omsättning, tkr</b>										
<b>Kostnader, tkr</b>							4 895	6 324	8 200	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-3 489	-4 534	-7 505	-5 703	-7 265	-9 109	
<b>Investeringar, tkr</b>										
<b>Antal årsarbetare</b>										6
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				1,32	1,29	1,61	1,05	1,39	0,67	Saknas
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				0	0	0,6	0,6	0,6	0,6	Saknas
<b>Driftbidrag, tkr</b>				0	716	2 691	2 618	4 133	6 596	4 730
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>				0	267	1009	950	949	2092	1588
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>							11 637	11 653	10 576	7 728
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							4 224	2 676	3 354	2 595
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>										
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										92
<b>Ägande</b>	Pajala kommun									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Luleå	10									

<b>Skavsta</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	117 063	210 388	240 130	271 775	252 619	319 123	974 722	1 346 799	1 741 222	1 773 775
<b>Inrikes, passagerare</b>	1 768	2 135	1 121	7 863	1 954	2 300	4 078	3 210	678	1 036
<b>Utrikes, passagerare</b>	115 295	208 253	239 009	263 912	250 665	316 823	970 644	1 343 589	1 740 544	1 772 739
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	19 091	21 598	17 552	9 281	1 824	1 906	527	979	1 980	2 535
<b>Omsättning, tkr</b>					46 260	54 641	112 428	102 756	139 692	
<b>Kostnader, tkr</b>							135 793	109 252		
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-31 608	-40 304	-21 244	-35 386	-23 237	-17 000	
<b>Investeringar, tkr</b>										
<b>Antal årsarbetare</b>										200
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				0	0,15	0	0	0,13	0	0
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				0	0	0	0	0	0	0
<b>Driftbidrag, tkr</b>			1 069	1 717	1 804	2 714	850	425	0	0
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			4,5	6,3	7,1	8,5	0,9	0,3	0	0
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							0	0	0	0
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>										
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										8 207

**Ägande** 90,1% av TBI och 9,9% av Nyköpings kommun. TBI ägs av ACDL som i sin tur ägs av spanska Abertis(90%) och AENA(10%)

<b>Destinationsutbud v6 07</b>	<b>Antal avgångar/vecka</b>
London	26
Paris	12
Frankfurt	11
Düsseldorf	7
Milano	7
Bryssel	4
Budapest, Gdansk mfl	3

<b>Storuman</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	10 284	11 503	13 216	17 475	20 691	15 868	13 475	14 325	13 821	12 864
<b>Inrikes, passagerare</b>	10 284	11 372	12 782	13 959	14 940	15 499	13 475	14 325	13 821	12 603
<b>Utrikes, passagerare</b>	0	131	434	342	144	0	0	0	0	0
<b>Charter, passagerare</b>				3 174	5 607	369				261
<b>Gods, ton</b>	1	1	1	1	1	1	1	41	1,5	12
<b>Omsättning, tkr</b>										
<b>Kostnader, tkr</b>							10 409	10 579	11 457	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-7 806	-8 822	-8 809	-8 721	-8 013	-8 164	
<b>Investeringar, tkr</b>	1 350		6 414	950			12 539			
<b>Antal årsarbetare</b>										17
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				2,22	1,95	Saknas	2,47	2,24	1,28	1,52
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				0,3	0,3	Saknas	4,8	2,6	3,9	3,2
<b>Driftbidrag, tkr</b>			9 575	8 895	8 745	8 528	8 192	7 936	7 891	8 154
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			725	509	423	537	608	554	571	634
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>							9 980	12 885	11 350	8 094
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							741	899	821	642
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>	9		3				8		0,58	
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										3
<b>Ägande</b>	Storumans kommun									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	12									

<b>Sveg</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	4 453	5 837	6 732	6 574	6 108	4 139	4 918	5 308	4 743	4 295
<b>Inrikes, passagerare</b>	4 453	5 837	6 732	6 574	6 108	4 075	4 918	5 260	4 743	4 295
<b>Utrikes, passagerare</b>	0	0	0	0	0	64	0	48	0	0
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Omsättning, tkr</b>										
<b>Kostnader, tkr</b>							4 123	3 966	4 667	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-3 481	-3 307	-4 156	-5 109	-6 060	-6 750	
<b>Investeringar, tkr</b>										
<b>Antal årsarbetare</b>										4
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				3,34	3,02	3,12	2,55	2,71	3,36	4,7
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				4,4	4,1	5,3	4,4	4,4	3,7	3,8
<b>Driftbidrag, tkr</b>			4 853	4 619	4 507	4 445	4 141	4 039	3 965	4 007
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			721	703	738	1074	842	761	836	933
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>							7 785	7 769	6 314	7 635
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							1 583	1 477	1 331	1 778
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>										
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										24
<b>Ägande</b>	Härjedalens kommun									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	12									

<b>Torsby</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	3 023	3 269	3 393	2 913	2 705	2 698	2 453	2 790	1 039	2 788
<b>Inrikes, passagerare</b>	3 023	3 269	3 393	2 913	2 705	2 698	2 453	2 770	1 039	2 743
<b>Utrikes, passagerare</b>	0	0	0	0	0	0	0	20	0	45
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Omsättning, tkr</b>										
<b>Kostnader, tkr</b>							3 268	3 781	3 988	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-4 265	-2 799	-3 300	-3 030	-3 404	-3 902	
<b>Investeringar, tkr</b>										
<b>Antal årsarbetare</b>										3
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				4,22	3,71	4,15	3,18	4,21	Saknas	Saknas
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				4,6	4,4	5,5	3,1	3,9	Saknas	Saknas
<b>Driftbidrag, tkr</b>			3 738	3 598	3 201	3 347	3 170	3 065	2 953	1 158
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			1 102	1 235	1 183	1 241	1 292	1 099	2 842	415
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>	Gemensam linje Torsby/Hagfors, avser halva kostnaden						2 742	2 880	2 985	3 330
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							1 118	1 040	2 873	1 214
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>					1,4	0,79		10,0	3,0	
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										111
<b>Ägande</b>	Torsby kommun									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	10									

<b>Trollhättan</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	72 146	73 890	78 828	85 543	82 508	68 185	64 633	64 696	55 995	64 205
<b>Inrikes, passagerare</b>	67 507	71 868	75 986	85 195	82 280	68 139	64 605	64 672	55 254	56 151
<b>Utrikes, passagerare</b>	4 639	2 022	2 842	348	228	46	28	24	741	8 054
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	44	26	22	30	24	24	16	18	12	6
<b>Omsättning, tkr</b>	9 522	9 834	10 695	11 717	11 818	11 273	11 754	12 461	11 719	
<b>Kostnader, tkr</b>	-15 731	-16 623	-17 695	-17 864	-20 675	-18 004	-19 456	-19 032	-18 039	
<b>Justerat resultat, tkr</b>	-6 209	-6 789	-7 000	-6 105	-8 708	-6 719	-7 703	-6 616	-5 737	
<b>Investeringar, tkr</b>	2 725	269	4 274	1 594	429	2 406	1 632	1 340	5 296	
<b>Antal årsarbetare</b>	21	21	20	21	22	22	21	21	17	17
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				5,76	4,54	5,88	4,97	4,16	6,67	4,55
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				5,7	5,6	7,6	5,7	5,5	4,3	4,6
<b>Driftbidrag, tkr</b>	2 000	2 000	3 910	3 677	4 239	4 208	4 152	2 923	2 306	2 354
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>	27,7	27,1	50	43	51	62	64	45	41	37
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							0	0	0	0
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>								1,1	0,55	
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										3 165
<b>Ägande</b>	Trollhättans kommun 49 %, Vänersborgs kommun 34 %, Uddevalla kommun 16 %, Lysekils kommun 1 %									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	11									
Bromma	21									



<b>Vilhelmina</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	12 545	14 066	16 920	17 018	16 981	16 339	13 888	14 237	13 152	14 392
<b>Inrikes, passagerare</b>	12 545	14 066	16 920	17 018	16 981	16 339	13 888	14 237	13 152	14 392
<b>Utrikes, passagerare</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	1	7	9	10	5	3	0	8	3	1
<b>Omsättning, tkr</b>										
<b>Kostnader, tkr</b>							8 443	8 850	9 520	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-8 366	-9 469	-10 646	-9 068	-9 540	-9 473	
<b>Investeringar, tkr</b>										
<b>Antal årsarbetare</b>										15
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				2,61	2,27	Saknas	2,37	2,63	1,67	2,09
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				3,5	3,4	Saknas	3,4	1,8	2,9	3,5
<b>Driftbidrag, tkr</b>			9 350	8 666	8 612	8 493	8 048	7 777	7 779	8 040
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			553	509	507	520	579	546	591	559
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>							7 990	10 387	9 240	7 174
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							575	730	703	498
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>										
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										2
<b>Ägande</b>	Vilhelmina kommun									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
<b>Arlanda</b>	11									

<b>Västerås</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	86 640	96 075	107 565	113 626	185 302	190 038	197 584	242 376	221 422	182 700
<b>Inrikes, passagerare</b>	14 281	25 952	28 566	33 108	33 223	22 080	14 697	9 838	3 012	752
<b>Utrikes, passagerare</b>	72 359	70 123	78 999	80 518	152 079	167 958	182 887	232 538	218 410	181 948
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	95	189	56	86	45	294	745	52	115	5
<b>Omsättning, tkr</b>	17776	18 726	21 401	22 844	29 266	28 793	25 059	22 620	22 971	
<b>Kostnader, tkr</b>		26 032	30 245	35 531	42 792	45 260	41 047	37 872	40 831	
<b>Justerat resultat, tkr</b>		-7 306	-10 419	-12 511	-13 069	-19 207	-21 209	-17 083	-19 176	
<b>Investeringar, tkr</b>			1 653	76 580	31 547	3 634	481	204	1 158	
<b>Antal årsarbetare</b>			40	43	44	45	44	41	46	39
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				2,98	3,05	1,3	2,29	2,58	1,83	1,97
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				3,4	2,9	3,5	3,2	1,5	0	0
<b>Driftbidrag, tkr</b>			2 451	2 265	1 538	1 070	984	1 256	1 072	1 113
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			23	20	8	6	5	5	5	6
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>										
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							0	0	0	0
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>										
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										12 193
<b>Ägande</b>	Västerås stad									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Köpenhamn	6									

<b>Växjö</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	196 333	252 223	267 232	276 448	260 064	210 359	172 775	154 755	175 085	158 064
<b>Inrikes, passagerare</b>	142 807	160 865	171 395	180 525	174 594	163 473	130 447	125 517	153 433	133 757
<b>Utrikes, passagerare</b>	53 526	91 358	95 837	95 923	85 470	46 886	42 328	29 238	21 652	24 307
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	197	225	290	299	261	212	168	149	94	95
<b>Omsättning, tkr</b>				35 573	32 982	29 099	27 039	26 470	33 594	
<b>Kostnader, tkr</b>				26 678	28 014	28 627	27 546	26 303	31 538	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				1 708	-306	-4 475	-6 327	-5 593	-6 491	
<b>Investeringar, tkr</b>										
<b>Antal årsarbetare</b>				37	38	39	36	33	34	33
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				6,44	6,63	7,45	8,16	5,61	6,11	4,82
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				7,6	7,1	7,4	7,8	7,6	5,9	6,4
<b>Driftbidrag, tkr</b>			1 219	1 581	1 453	1 759	2 527	3 012	3 240	3 177
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>			5	6	6	8	15	19	19	20
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							0	0	0	0
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>							5,5			
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										1 405
<b>Ägande</b>	Landstinget Kronoberg 55%, Växjö 42%, Alvesta kommun 3%									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Arlanda	24									
Bromma	15									

<b>Örebro</b>										
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Totalt antal passagerare</b>	146 599	154 151	161 781	175 368	160 548	123 027	89 960	87 048	86 283	85 158
<b>Inrikes, passagerare</b>	26 945	35 909	38 960	45 284	39 151	26 835	18 668	17 203	14 367	8 261
<b>Utrikes, passagerare</b>	117 834	118 242	122 821	130 084	121 397	96 192	71 292	69 845	71 916	76 897
<b>Charter, passagerare</b>										
<b>Gods, ton</b>	13 963	20 936	9 615	10 269	6 229	8 261	6 356	5 197	5 585	6 761
<b>Omsättning, tkr</b>	36 766	46 479	41 082	46 636	43 353	37 080	31 950	32 228	37 318	
<b>Kostnader, tkr</b>	37 136	45 777	49 626	49 595	53 316	58 774	52 448	54 477	53 748	
<b>Justerat resultat, tkr</b>				-3 838	-12 215	-20 121	-23 336	-24 002	-17 682	
<b>Investeringar, tkr</b>	17 388	9 752	22 360	17 471	45 503	5 948	996	1 993	6 527	
<b>Antal årsarbetare</b>	47	55	56	61	61	53	50	46	48	44
<b>Inrikes åtkomlighet, tim</b>				7,63	7,12	7,33	6,95	6,84	2,39	6,09
<b>Inrikes tillgänglighet, tim</b>				7,3	7	6,6	6,2	6,8	1,9	5,9
<b>Driftbidrag, tkr</b>	0	0	523	1 638	1 491	1 920	2 875	3 481	2 753	3 703
<b>Driftbidrag/passagerare, kr</b>	0	0	3	9	9	16	32	40	32	43
<b>Upphandlad trafik, tkr</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Upphandlad trafik/inr pass, tkr</b>							0	0	0	0
<b>Statligt investbidrag, mkr</b>	0	0			3,8	3,4	1	0	1,85	
<b>Övrigt flyg, antal landningar</b>										3 439
<b>Ägande</b>	Länstrafiken Örebro									
<b>Destinationsutbud v6 07</b>	Antal avgångar/vecka									
Malmö	10									
Köpenhamn	17									