

TRAFIKPROGNOS FÖR SVENSKA FLYGPLATSER 2030

Rapport till TEN-T

Publikation 2013:107



INNEHÅLL

1	BAKGRUND	1
1.1	METOD OCH BAKGRUNDSPROGNOSENER.....	1
1.1.1	Inrikesprognos	1
1.1.2	Utrikesprognoser	5
1.1.3	Nya flygplatser och övriga antaganden	6
1.1.4	Inrikes linjenät	7
1.2	SAMMANFATTNING OCH DISKUSSION AV FLYGPLATSEGENSKAPER	9
1.2.1	Inrikesflygplatser	9
1.2.2	Utrikesflygplatser	11
1.2.3	Arlanda och Bromma.....	11
1.2.4	Sammanfattning.....	14
2	FLYGPLATSVISA BEDÖMNINGAR	15
2.1	SWEDAVIA AB:S FLYGPLATSER	15
2.1.1	Stockholm/Bromma och Stockholm/Arlanda	15
2.1.2	Göteborg/Landvetter.....	16
2.1.3	Kiruna	18
2.1.4	Luleå	19
2.1.5	Malmö/Sturup	20
2.1.6	Ronneby.....	21
2.1.7	Sundsvall-Härnösand (Sundsvall-Timrå).....	21
2.1.8	Umeå	22
2.1.9	Visby	23
2.1.10	Åre-Östersund.....	24
2.2	UPPHANDLINGSFLYGPLATSER.....	25
2.2.1	Trafikavtal 2011-2015 och prognosförutsättningar	25
2.2.2	Arvidsjaur och Lycksele.....	26
2.2.3	Gällivare	27
2.2.4	Hemavan-Tärnaby och Vilhelmina	28
2.2.5	Pajala-Ylläs	29
2.2.6	Torsby och Hagfors.....	30
2.2.7	Sveg och Mora	31
2.2.8	Storuman	32
2.3	UTRIKESFLYGPLATSER.....	33
2.3.1	Göteborg/Säve	33
2.3.2	Norrköping och Linköping.....	34
2.3.3	Stockholm-Skavsta	35
2.3.4	Stockholm-Västerås.....	36
2.4	ÖVRIGA FLYGPLATSER	36
2.4.1	Borlänge	36
2.4.2	Halmstad	37
2.4.3	Jönköping.....	37
2.4.4	Kalmar	38
2.4.5	Karlstad	38
2.4.6	Kramfors-Sollefteå.....	39
2.4.7	Kristianstad.....	40
2.4.8	Oskarshamn.....	41
2.4.9	Skellefteå	41
2.4.10	Trollhättan-Vänersborg	42
2.4.11	Växjö	43
2.4.12	Ängelholm-Helsingborg	43
2.4.13	Örebro.....	44
2.4.14	Örnsköldsvik.....	44
3	SAMMANFATTANDE RESULTAT	46
4	BILAGA 1: TRANSEUROPEISKT TRANSPORTNÄT	48
5	BILAGA 2: JÄMFÖRANDE TRAFIKSTATISTIK 2012	49

6	BILAGA 3: TRAFIKFLYGPLATSER 2013.....	50
7	BILAGA 4: TRAFIKFLYGPLATSERNAS DRIFTSORGANISATION.....	51
8	BILAGA 5: DRIFTRESULTAT STATLIGA FLYGPLATSER	52
9	BILAGA 6: DRIFTRESULTAT ICKE-STATLIGA FLYGPLATSER	53
10	BILAGA 7: UTBETALDA DRIFTBIDRAG 1999-2013	54
11	BILAGA 8: TILLGÅNG TILL FLYGPLAN FÖR INRIKES TRAFIK	55
12	BILAGA 9: KAPACITETSUTREDNINGENS BEFOLKNINGSPROGNOS	57
13	KÄLLOR.....	58

FIGURER OCH TABELLER

FIGUR 1 SAMMANFATTNING AV UTVECKLINGSAKTÖRER	2
FIGUR 2 PROGNOSER FÖR INRIKESFLYG	4
FIGUR 3 SWEDAVIAS NYA INRIKESPROGNOS	4
FIGUR 4 PROGNOSER FÖR UTRIKESFLYG	6
FIGUR 5 INRIKES PASSAGERARE PÅ ARLANDA OCH BROMMA 1991-2012.....	12
FIGUR 6 ANTAL PASSAGERARE PÅ STOCKHOLM/BROMMA.....	15
FIGUR 7 ANTAL PASSAGERARE PÅ STOCKHOLM/ARLANDA.....	16
FIGUR 8 SWEDAVIAS LÅNGTIDSPROGNOS FÖR LANDVETTER	17
FIGUR 9 ANTAL PASSAGERARE PÅ GÖTEBORG/TORSLANDA OCH /LANDVETTER	17
FIGUR 10 HANGAREN I KIRUNA, ARENA ARCTICA.....	18
FIGUR 11 ANTAL PASSAGERARE PÅ KIRUNA	19
FIGUR 12 ANTAL PASSAGERARE PÅ LULEÅ	20
FIGUR 13 ANTAL PASSAGERARE PÅ MALMÖ	21
FIGUR 14 ANTAL PASSAGERARE PÅ RONNEBY	21
FIGUR 15 ANTAL PASSAGERARE PÅ SUNDSVALL-HÄRNÖSAND	22
FIGUR 16 ANTAL PASSAGERARE PÅ UMEÅ.....	23
FIGUR 17 ANTAL PASSAGERARE PÅ VISBY.....	24
FIGUR 18 ANTAL PASSAGERARE PÅ ÅRE-ÖSTERSUND	24
FIGUR 19 ANTAL PASSAGERARE PÅ ARVIDSJAUR.....	26
FIGUR 20 ANTAL PASSAGERARE PÅ LYCKSELE	27
FIGUR 21 ANTAL PASSAGERARE PÅ GÄLLIVARE.....	27
FIGUR 22 ANTAL PASSAGERARE PÅ HEMAVAN	28
FIGUR 23 ANTAL PASSAGERARE PÅ VILHELMINA.....	29
FIGUR 24 ANTAL PASSAGERARE PÅ PAJALA-YLLÄS	30
FIGUR 25 ANTAL PASSAGERARE PÅ TORSBY	30
FIGUR 26 ANTAL PASSAGERARE PÅ HAGFORS	31
FIGUR 27 ANTAL PASSAGERARE PÅ SVEG	32
FIGUR 28 ANTAL PASSAGERARE PÅ MORA	32
FIGUR 29 ANTAL PASSAGERARE PÅ STORUMAN.....	33
FIGUR 30 ANTAL PASSAGERARE PÅ GÖTEBORG-SÄVE	34
FIGUR 31 ANTAL PASSAGERARE PÅ NORRKÖPING	34
FIGUR 32 ANTAL PASSAGERARE PÅ LINKÖPING.....	35
FIGUR 33 ANTAL PASSAGERARE PÅ STOCKHOLM/SKAVSTA.....	35
FIGUR 34 ANTAL PASSAGERARE PÅ STOCKHOLM/VÄSTERÅS	36
FIGUR 35 ANTAL PASSAGERARE PÅ BORLÄNGE.....	37
FIGUR 36 ANTAL PASSAGERARE PÅ HALMSTAD	37
FIGUR 37 ANTAL PASSAGERARE PÅ JÖNKÖPING.....	38
FIGUR 38 ANTAL PASSAGERARE PÅ KALMAR.....	38
FIGUR 39 ANTAL PASSAGERARE PÅ KARLSTAD.....	39
FIGUR 40 ANTAL PASSAGERARE PÅ KRAMFORS-SOLLEFTEÅ.....	40
FIGUR 41 ANTAL PASSAGERARE PÅ KRISTIANSTAD	40
FIGUR 42 ANTAL PASSAGERARE PÅ OSKARSHAMN	41
FIGUR 43 ANTAL PASSAGERARE PÅ SKELLEFTEÅ.....	42
FIGUR 44 ANTAL PASSAGERARE PÅ TROLLHÄTTAN-VÄNERSBORG.....	42
FIGUR 45 ANTAL PASSAGERARE PÅ VÄXJÖ.....	43

FIGUR 46 ANTAL PASSAGERARE PÅ ÄNGELHOLM-HELSINGBORG.....	44
FIGUR 47 ANTAL PASSAGERARE PÅ ÖREBRO	44
FIGUR 48 ANTAL PASSAGERARE PÅ ÖRNSKÖLDSVIK.....	45
FIGUR 49 JÄMFÖRANDE TRAFIKSTATISTIK 2012	49
FIGUR 50 AVIES' JETSTREAM 32; AIR LABRADORS BEECH 1900 D	55
TABELL 1 BASDATA FÖR INRIKESFLYGPLATSERNA.....	10
TABELL 2 LINJE- OCH STOLSUTBUD FRÅN ARLANDA OCH BROMMA.....	13
TABELL 3 SAMMANLAGD PROGNOSE.....	14
TABELL 4 FÄRJETRAFIK FASTLANDET-VISBY	23
TABELL 5 UPPHANDLAD KAPACITET 2011-2015.....	25
TABELL 6 SKILLNAD MELLAN SWEDAVIAS OCH TRAFIKVERKETS PROGNOSE.....	46
TABELL 7 PROGNOSEÖVERSIKT	47

En tidigare version av denna rapport (2013-02-11) skickades på remiss till Swedavia, huvudmännen för övriga 29 flygplatser med reguljär trafik samt Storumans Flygplats AB, Föreningen Svenskt Flyg, LFV, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Svenska Regionala Flygplatser AB, Trafikanalys och Transportstyrelsen. Versionen lades dessutom ut på Trafikverkets hemsida. LFV och SKL meddelade att man inte hade några synpunkter. Formella remissvar inkom från Swedavia, Trafikanalys, Transportstyrelsen och Storumans kommun. Swedavia inkom även med en helt ny prognos. LFV, Transportstyrelsen och Jean-Marie Skoglund har därutöver lämnat muntliga kommentarer. Arvidsjaur flygplats har påpekat att statistiken i början av 1990-talet var felaktig vilket har åtgärdats i denna version med hjälp av Jean-Marie Skoglund. I övrigt har synpunkterna beaktats så långt möjligt, Swedavias nya prognos har använts, mindre statistikfel har rättats och statistiken har uppdaterats. Trafikverket vidhåller dock de gentemot Swedavias prognos avvikande uppfattningarna för några av bolagets flygplatser. I denna version har nytt namn och nya ägarförhållanden för Sundsvall-Timrå flygplats från 2013-06-17 tagits in men i text som refererar till perioden före övertagandet används tidigare namn och huvudman. Språkgranskning har utförts av Madeleine Kamlin, Albion Translations.

Bilden på framsidan visar de 40 flygplatser som hade reguljär trafik i juli 2013 med ägarförhållanden 2012. Närmare detaljer finns i avsnitt 6 och 7.

Dokumenttitel: Trafikprognos för svenska flygplatser 2030 – Rapport till TEN-T

Dokumentdatum: 2013-07-25

Dokumenttyp: Rapport

Publiceringsdatum: 2013-07-29

Publikationsnummer: 2013:107

Utgivare: Trafikverket, 781 89 Borlänge. Tel. 0771-92 19 21

ISBN: 978-91-7467-500-9

Kontaktperson/rapportförfattare: Arne Karyd, Arne.Karyd@trafikverket.se, 0708-19 22 34

Uppdragsansvarig: Sylvia Yngström-Wänn, Sylvia.Yngstrom-Wann@trafikverket.se

1 BAKGRUND

Trafikverket ansvarar inte för flygets infrastruktur men behöver ändå en prognos för flygets utveckling. Under 2012 utarbetade Trafikverket en ny prognos för inrikesflyget, TRV 2012:222. Trafikverket behöver dock rapportera prognoser för den totala trafiken på varje flygplats till EU-kommissionens transeuropeiska nätverk för transporter, TEN-T, för användning i informationssystemet TEN-Tec.¹ Detta krav är det huvudsakliga motivet bakom denna rapport. Alla flygplatser ingår inte i TEN-T – nätet men för att nå konsistens på nationell nivå har prognoser gjorts även för de övriga.

För att prognosen ska utmynna i ett enda alternativ krävs ett antal ställningstaganden och bedömningar från Trafikverkets sida. Dessa gäller enbart för denna rapport och är inte bindande för Trafikverket i något annat sammanhang. Bedömningen för enskilda flygplatser är översiktlig och kommer inte att ligga till grund för några investeringsbeslut hos Trafikverket. I de få fall där flygtrafiken kan tänkas påverka sådana beslut kommer mer djupgående bedömningar att göras.

Rapporten bygger till stor del på bearbetning av historisk statistik från främst Transportstyrelsen. Ett särskilt tack till Håkan Brobeck och Helen Axelsson på Transportstyrelsen för all hjälp med denna statistik.

1.1 Metod och bakgrundsprognoser

Diskussionen utgår för inrikestrafikens del från mittalternativet i rapporten *Trafikverkets prognos för inrikesflyg* från november 2012, fortsättningsvis TRV 2012:222.² För utrikestrafiken används Transportstyrelsens prognos till sitt slutår 2017 och för efterföljande period en bedömning baserad på underlag från olika källor. Swedavias prognos till 2030 används med vissa modifikationer för de tio flygplatser bolaget avser att behålla. För övriga flygplatser utrikestrafik gör Trafikverket egna bedömningar, när så möjligt med beaktande av externt underlag. Det så kallade lågprisflyget dominerar utrikestrafiken på flygplatser utanför Swedavia och för denna kategori gör Trafikverket en ad-hoc-prognos.

1.1.1 *Inrikesprognos*

Enligt praxis räknas antalet inrikespassagerare *på nationell nivå* enbart som antal avresande eftersom samma passagerare skulle bli räknad två gånger om man även tar med ankommande. På *flygplatsnivå* räknas däremot både avresande och ankommande eftersom detta mått är det korrekta för att bedöma kapacitetsutnyttjandet, behovet av marktransporter m.m. Om antalet inrikespassagerare summeras över samtliga flygplatser kommer det att bli 200 % av antalet avresande ovan (plus minus någon promille p.g.a. felkällor). I utrikes trafik räknas både avresande och ankommande.

Reguljär inrikestrafik året runt bedrivs år 2012 på 36 flygplatser inklusive Göteborg/Säve (Göteborg City Airport)³ som har gles trafik till Visby; under vecka 13-26 år 2013 sammanlagt sex dubbelturer per vecka under fem dagar. Ytterligare fyra flygplatser - Stockholm/Skavsta, Stock-

¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec_en.htm. Information om TEN finns i avsnitt 4.

² TRV (2012 b)

³ De officiella flygplatsnamnen finns i Air Information Publication – Aerodromes (AIP AD) som administreras av LfV. Ett stort antal flygplatser har egna kommersiella namn, t.ex. Lapland Airport (Gällivare) och Smaland Airport (Växjö). I denna rapport används konsekvent AIP-beteckningarna. Lägesprecisering skrivs efter snedstreck, t.ex. Göteborg/Säve, men enbart när det behövs. Dubbelnamn skrivs med bindestreck, t.ex. Kramfors-Sollefteå.

holm/Västerås, Norrköping och Linköping – har enbart utrikestrafik.⁴ Läget antas vara detsamma år 2030.

Den nationella transportprognosmodellen Sampers är inte anpassad för flyg och ger inte acceptabla resultat för inrikesflyg. Detta beror bland annat på svårigheter att skatta elasticiteter och en låg förklaringsgrad för socioekonomiska faktorer. Inrikesflygets passagerarantal och transportarbete har sedan 1991 varierat kring en genomsnittlig nolltillväxt men i Kapacitetsutredningens version från april 2012 ger Sampers trots detta en mycket kraftig tillväxt. Av denna anledning har Trafikverket publicerat en ny prognos för inrikesflyg där bedömningen i stället är ett intervall med nolltillväxt som undre gräns och 1 % ökning per år som övre gräns, räknat från 2017 dit Transportstyrelsens prognos sträcker sig. Jämfört med nivån år 2012 ger detta mellan 6 och 21 % tillväxt till år 2030. Mittalternativet ger 12 %.

Bakom den nya inrikesprognosen ligger en bedömning av hur ett antal faktorer har påverkat utvecklingen fram till nu och kan antas påverka i framtiden:

EFFEKT PÅ INRIKESFLYGET	PERIOD		
	-2006	2007-2030	2031-2050
Struktur- och kulturfaktorer			
Utveckling av nav-eker	++	Enbart omfördelning	
"Glamourfaktor"	+	Borta	
Avreglering	+?	Genomförd	
Regionalpolitik	--	--Fortsatt urbanisering	
Omvärldsfaktorer			
Linjenät och nav	-	Troligen stabilt	
Luftfartsskydd	--	+ Motreaktion	
Flygplatsekonomi	+	--	?
Flygplatskapacitet		Tillräcklig	
Miljöavg. och politiska beslut	+	-	-
Flygbolagens lönsamhet	+	-	?
Biljettpriser	+	Realt konstanta	
Lågpris- och alternativflyg		Ingen effekt på totalnivå	
AK 12 1008 Höghastighetsjärnvägar		Ej utbyggda	-?
Mkt ogynnsam	Ogynnsam	Ingen effekt	Gynnsam
			Mkt gynnsam

Figur 1 Sammanfattning av utvecklingsfaktorer

Källa: TRV (2012 b) figur 8. För närmare förklaringar, se denna rapport.

Av de 13 faktorerna i Figur 1 är det bara fyra som varierar nämnvärt mellan olika flygplatser: regionalpolitik, flygplatsekonomi, flygplatskapacitet och eventuella höghastighetståg. Övriga faktorer påverkar enbart prognosens totalnivå. Två av de fyra kan dock avfärdas utan närmare genomgång.

Flygplatskapaciteten utreddes delvis i Trafikverkets rapport *Flygplatsernas framtida investeringsbehov* (TRV 2011) författad av Ramböll AB. Rapporten bygger i mycket stor utsträckning på Transportstyrelsens publikation *Inrikesflygets förändringar* från 2009 och behandlar kapacitetsbehovet på enbart fyra av 40 flygplatser. På dessa – Arlanda, Bromma, Göteborg/Landvetter och Malmö –

⁴ Nextjets linje Örebro – Köpenhamn mellanlandar i Linköping men är inte att betrakta som inrikestrafik mellan dessa två eftersom Nextjet inte säljer biljetter på sträckan.

förutser rapporten dock inte några kapacitetsbrister före 2030. Övriga flygplatser har knappast heller några kapacitetsbrister på denna tidshorisont.

Några höghastighetsjärnvägar, eller nya banor från Stockholm till Göteborg och Malmö oavsett standard, antas inte bli färdiga före 2030. Beslutad del av Ostlänken mellan Järna och Linköping kan bli färdig framåt 2030 men påverkar inte någon flygtrafik, även om banan dras via Stockholm-Skavsta flygplats vilket verkar svärmotiverat.⁵ Den nationella prognosen behöver därför modifieras med den troliga variationen i återstående två faktorer, samt för trafikala förhållanden som har relevans enbart på flygplatsnivå. Följande antaganden gäller för denna rapport:

- Regionalpolitiken antas även i framtiden innebära en fortsatt utarmning av glesbygden enligt de kartor över befolkningsförändringar som finns i Kapacitetsutredningens huvudrapport (Trafikverket 2012 a), se avsnitt 12.
- För att uppnå sitt ursprungliga syfte⁶ borde driftstödet till icke-statliga flygplatser höjas kraftigt och utsträckas till samtliga 30 icke-statliga flygplatser med linjetrafik (nu gäller det bara de nio flygplatser som har upphandlad trafik). Detta antas dock inte ske utan stödet antas bestå på nuvarande nivå som är ca 63 mkr per år.
- Den av regionalpolitiska skäl motiverade upphandlingen av flygtrafik antas bestå i den omfattning som gäller i trafikavtal 2011-2015, se Tabell 5, även om linjen Arlanda-Hagfors-Torsby är hotad eftersom Trafikverket enligt nuvarande bedömning inte avser att upphandla linjen efter oktober 2015.

Problemet att hitta flygplanstyper för de minsta flyglinjerna kommer att bli påtagligt framåt 2030. Frågan behandlas i avsnitt 11.

En annan faktor med relevans på flygplatsnivå men inte för den nationella prognosen är den svåra ekonomiska situationen för de flesta av de nu 30 icke-statliga flygplatserna med linjetrafik.⁷ Läget har förvärrats kraftigt på grund av att det 1999 införda statsstödssystemet stegvis urholkats av kostnadsökningar och inskränktes till nio flygplatser från och med år 2012 på något oklara grunder. Dessutom har nio flygplatser vars underskott tidigare täcktes inom det statliga systemet överförts till andra ägare utan att någon förlusttäckningsmöjlighet anvisats. Närmare redovisning av driftsresultaten finns i avsnitt 9 och av utbetalt driftsstöd i avsnitt 10.

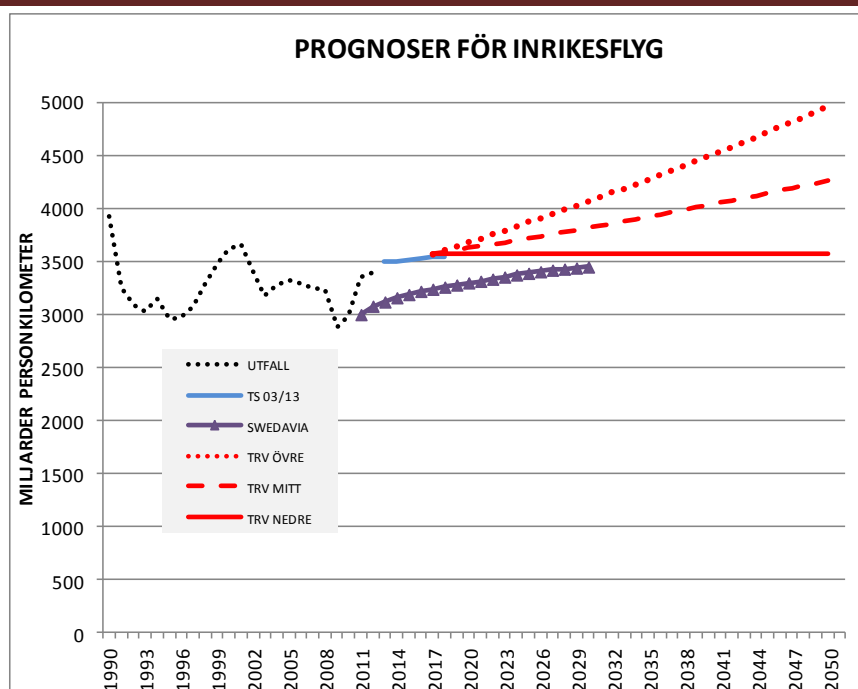
Trafikverket har inte tagit hänsyn till dessa komplikationer i denna prognos.

Figuren nedan visar inrikesflygets utfall 1990-2012, Trafikverkets prognos (Trafikverket 2012 b), Transportstyrelsens prognos från mars 2013 (Transportstyrelsen 2013) och Swedavias nuvarande inrikesprognos.

⁵ Det kan ifrågasättas om lågprisflyg med nuvarande biljettstruktur över huvud taget finns kvar år 2030 (se avsnitt 1.1.2) men om så är fallet påverkas denna resenärskategori volym knappast av tidsmässigt bättre men dyrare marktransporter till flygplatsen.

⁶ Syftet finns beskrivet i Kommunikationskommitténs betänkande *Ny kurs i trafikpolitiken*, SOU 1997:35.

⁷ Se avsnitt 9.

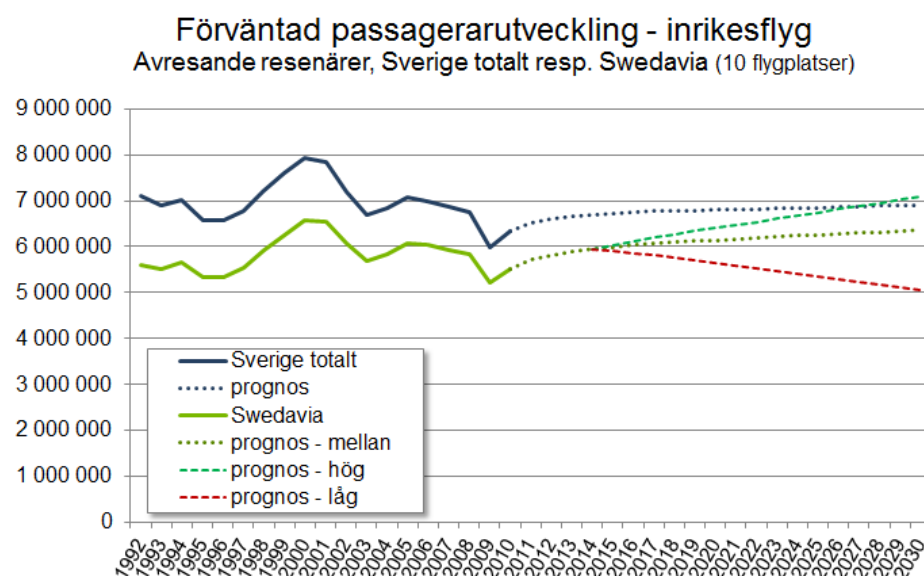


Figur 2 Prognoser för inrikesflyg

Källa: TRV 2012:222, personkm omräknade till passagerare (genomsnittsflygningen antas vara 500 km efter 2011), Swedavias remissvar och Transportstyrelsen (2013).

Prognosen "TRV (Trafikverket) Mitt" i Figur 2 har nivån 7,6 miljoner avresande passagerare (3,8 miljarder personkm) 2030. På flygplatsnivå ska detta dubblas till 15,2, avrundat till 15 miljoner.

Till arbetet med föreliggande rapport inkom Swedavia med en prognos över totaltrafiken (inrikes + utrikes) som inte var helt konsistent med den man tidigare hade tillhandahållit för TRV (2012 b). I den senare prognosen förutsågs viss tillväxt även för flygplatser som helt domineras av inrikestrafik, bl.a. Ronneby, trots att ingen tillväxt förutsågs på nationell nivå. I sitt remissvar har Swedavia dock inkommit med en ny, konsistent prognos som för inrikestrafikens del skiljer sig enbart avseende på vilken nivå trafiken förväntas stagnera:



Figur 3 Swedavias nya inrikesprognos

Källa: Swedavias remissvar 2013-03-11.

Nivån stagnerar här strax under 7,0 miljoner passagerare, vilket är den lägre nivån i Trafikverkets prognos 2012:222. Bedömningen i den rapporten skulle därför inte ha blivit annorlunda om Svedavias nya prognos hade varit känd.

1.1.2 Utrikesprognoser

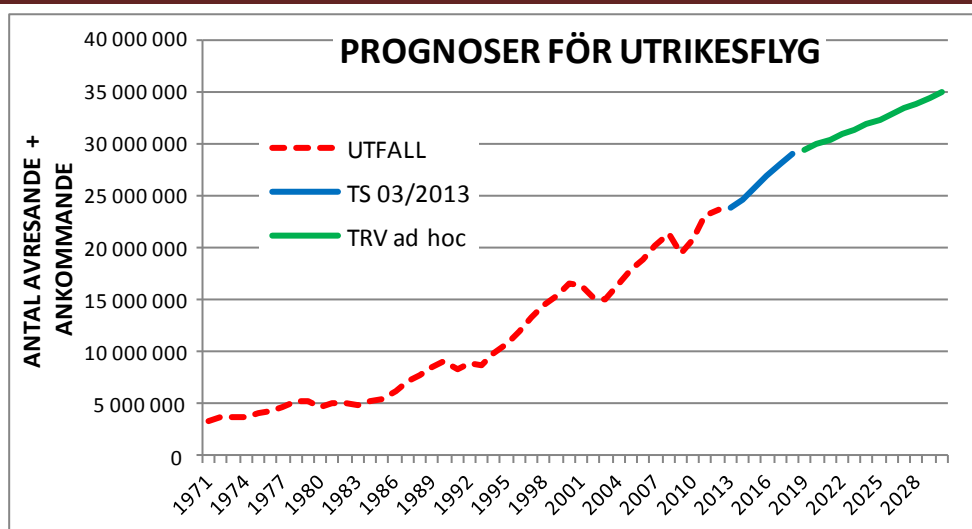
Trafikverket har inte någon egen långsiktspå prognos över den totala flygtrafiken. För huvuddelen av de nu 40 flygplatserna med reguljär trafik är utrikestrafiken av liten betydelse och i sex fall obefintlig, se Figur 49. Det finns dock en tendens mot att chartertrafik sprider sig på fler flygplatser; i Figur 49 har flygplatserna till höger om Örebro ingen reguljär utrikestrafik. Transportstyrelsens prognos för utrikesflyget 2013 - 2018 (Transportstyrelsen 2013) har ganska stark tillväxt, totalt 23 % på sex år. År 2018 är passagerarantalet 29 miljoner. Trafikverket har ingen avvikande uppfattning för denna period men behöver en ad-hoc – prognos för 2019 - 2030. Prognosen gäller *enbart för denna rapport* och innebär en mycket långsammare ökning, totalt 20 % under 12 år. Denna bedömning baseras på flera iakttagelser och framtidsbedömningar.

- ✚ "Lågprisflyg" bedrivs till större delen i Ryanairs regi på Stockholm-Skavsta där volymen är dubbelt så stor som på övriga lågprisflygplatser tillsammans. Trafiken på Skavsta har emellertid stagnerat omkring 2008 års nivå, se avsnitt 2.3.3. Icke-lågprisbolagen kommer sakta men säkert att bli bättre på att möta konkurrensen, konsumenter och konsumentorganisationer kommer att bli mer uppmärksamma på lågprisbolagens försök att dölja det verkliga biljettpriiset med påhittade "avgifter" och flygplatsernas tolerans mot lågprisbolagens låga betalningsvilja för infrastrukturtjänster kommer att minska.
- ✚ Den avgörande faktorn är dock att en fortsatt ökning av utrikesflyget i nuvarande takt inte är förenlig med de nationella miljömålen.⁸ Då möjligheterna att minska utsläppen per personkilometer är små måste klimateffekten internaliseras via miljöavgifter eller handel med utsläppsrätter på en helt annan prisnivå än nuvarande.⁹ Oavsett metod kommer trafiken att påverkas. Till år 2030 kommer problemet inte att lösas till märkbar del genom teknisk utveckling. Den internationella flygplansflottan 2030 kommer nästan helt att utgöras av flygplan som nu redan flyger, är beställda eller existerar som typer samt av måttliga modifieringar av nu existerande typer. Biobränslen kommer inte heller att lämna ett märkbart bidrag och det eventuella bidraget inkräktar till 100 % på andra användningar av biobränsle.¹⁰

⁸ Se t.ex. Frågor och svar om hälsa och miljö, <http://www.regeringen.se/sb/d/11778/a/122593#122593>

⁹ Se underlagsrapport 12 till Utredningen om fossiloberoende fordonsflotta, N2012:05, <http://www.regeringen.se/sb/d/17384>.

¹⁰ En närmare diskussion av alternativa bränslen finns i TRV (2012 b) och i slutrapporten från Flygets Miljökommitté 2007. Flygbränsle (JET A för såväl jet som turboprop) och dieselolja är kemiskt sett nästan identiska. Biobränsle bör därför i första hand användas som ersättning till dieselolja men det finns inga som helst möjligheter att få fram tillräckligt med biomassa för att ersätta all dieselolja. Därmed bortfaller motivet att använda biobränsle i flyg.



Figur 4 Prognoser för utrikesflyg

Källa: Transportstyrelsens statistik samt prognos mars 2013; Trafikverkets ad-hoc –prognos 2019-2030.

Antalet passagerare 2030 förutses här bli 35 miljoner.

Den i Swedavias remissvar redovisade prognosen har använts för den totala trafiken på de 10 flygplatser man nu driver. För Stockholm/Bromma och Malmö bygger dock Swedavias prognos på uppfyllandet av vissa förutsättningar där Trafikverket för denna rapport gör en annan bedömning. Även för Umeå, Luleå och Visby skiljer sig Trafikverkets bedömning från Swedavias.

1.1.3 Nya flygplatser och övriga antaganden

De senast invigda flygplatserna är Karlstad 1997 och Pajala 1999. Pajala är en ren nyetablering medan Karlstad/Mellerudstorp ersatte den centrala flygplatsen i staden. För närvarande pågår inte några flygplatsbyggen och de projekt som diskuterades under 1990-talet är inaktuella. Dessa var bland annat Nordmaling som ersättare för Örnsköldsvik och Umeå, "Gothia Airport" i Östergötland som ersättare för Linköping och Norrköping, Skogaryd som ersättare för Trollhättan/Vänersborg samt Emmaboda som ersättare för Kalmar, Ronneby och Växjö.

De projekt som nu diskuteras är följande:

- Utbyggnad av befintliga flygfält i Hede, cirka 70 km norr om Sveg, och Sälen till trafikflygplatser. För Hedes del skulle en ombyggnad kosta några tiotal miljoner kr och innebära att den befintliga linjetrafiken Sveg – Arlanda (oftast med mellanlandning i Mora) flyttas till Hede. Därmed blir förbindelsen troligen helt ointressant för invånarna i centralorten och antagligen inte heller upphandlad av Trafikverket. Utredning av frågan pågår.¹¹ I Sälen är ambitionsnivån avseende flygplatskapacitet större och inriktningen är på inkommande charter,¹² men det mesta tyder på att en sådan marknad inte existerar och dessutom finns tillräcklig kapacitet på Mora flygplats. I båda fallen kommer investeringarna att ge ett betydande företagsekonomiskt underskott.¹³
- Ny bana på Vilhelminas flygplats. Kommunerna Dorotea, Strömsund, Vilhelmina och Åsele bildade 2011 South Lapland Airport AB i syfte att bland annat bygga ut rullbanan på Vil-

¹¹ Härjedalens kommun, kommunstyrelsens protokoll 2012-07-04 §125.

¹² <http://www.expressen.se/res/vinterguiden/salen-hoppas-pa-en-egen-flygplats/>.

¹³ Se avsnitt 9.

helmina flygplats till 2 300 meter.¹⁴ Detta går inte i befintligt läge utan banan måste flyttas en bit åt sydväst, dock inte längre än att den befintliga terminalen kan vara kvar. Nuvarande trafik är upphandlad och drivs av Nextjet med 68-sitsiga British Aerospace ATP. Befintlig banlängd medför vissa begränsningar vid start, vilket medför att Nextjet inte säljer mer än 62 stolar från Vilhelmina. ATP är dock en något föråldrad konstruktion även i fråga om startprestanda. Begränsningen skulle troligen bortfalla om modernare plan användes. Huvudsyftet med banförlängningen är dock att möjliggöra inkommande chartertrafik. I likhet med situationen i Sälen finns det all anledning att betvivla att någon sådan marknad existerar och om den gör det finns redan tillräcklig bankapacitet på Storumans flygplats, tio mil från Vilhelmina.

- Utbyggnad av Uppsala-Ärna flygplats till trafikflygplats. Uppsala Airport AB bildades i januari 2004 med syfte att utveckla och driva en civil flygplats på Ärna.¹⁵ På flygplatsen fanns från 1944 flygförbanden F16 och F20 varav F20 var ett skolförband. F16 lades ner 2003 och F20 2006. Under 1½ år 2002-2003 fanns dessutom flygvapnets flygskola på Ärna, ditflyttad från Ängelholm dit den hade flyttat från Ljungbyhed 1998. Skolan flyttade sedan till Linköping/Malmen. Fram till 1994 var Ärna godkänd som civil trafikflygplats men någon reguljär trafik har aldrig funnits. Flygplatsen är ett riksintresse motiverat av behovet att säkerställa framtida flygplatskapacitet i Stockholmsregionen. Av TRV 2011:17304 *Flygplatsernas framtida investeringsbehov* (TRV 2011) och avsnitt 2.1.1 framgår det att någon kapacitetsbrist på Arlanda inte förutses före 2030. Stora investeringar krävs för att återställa trafikflygskapaciteten och terminalkapacitet saknas helt.

På detta stadium har Trafikverket ingen anledning att uttrycka en definitiv uppfattning om något av projekten. Det är emellertid uppenbart att inget av dem kan förenas med trafikpolitikens övergripande mål om samhällsekonomisk effektivitet, framförallt eftersom investeringarna skapar kapacitet som knappast kommer till användning. För prognosändamål behövs ett tillfälligt ställnings-tagande:

- Trafikverket gör i denna rapport ad hoc-bedömningen att Sälen, Hede, ny bana på Vilhelmina samt utbyggnad av Ärna till trafikflygplats inte tillkommer före 2030.

Trafikverket antar för denna rapport dessutom följande:

- Reguljär flygtrafik bedöms inte återkomma på någon av de tio flygplatser där den har upphört sedan 1990 (se TRV 2012 b). Ett möjligt undantag är Storuman som kan vara ett mellanlandningsalternativ för upphandlad trafik eller möjligen för kommersiell trafik, se avsnitt 2.2.5.

1.1.4 Inrikes linjenät

Inrikesflygets linjenät styrs av marknaden sedan avregleringen 1992-07-01. Då och då ventileras ett intresse hos marknaden för att skapa sekundära nav. Flygbolaget City Airline planerade 2010 att använda Göteborg/Landvetter som nav i ett omfattande inrikesnät som skulle mata in passagerare till bolagets dåvarande cirka 15 utrikeslinjer. Bolaget lade planerna på is innan det först uppgick i Skyways Express 2011 och sedan ingick i detta bolags konkurs i maj 2012.

¹⁴ <http://www.vilhelmina.se/Hem/leftsidebar/500/FOV1-0004B446/S035F6068>.

¹⁵ www.uppsalaair.se.

I slutet av 2012 planerade bolaget Nordic Air Sweden att på liknande sätt göra Umeå till nav och mata in passagerare till ett planerat utrikesnät.¹⁶ Planerna övergavs i början av 2013 och ersattes med andra, inklusive jettrafik Arvidsjaur-Skellefteå, vilket ledde till åtgärd från KO: "Konsumentombudsmannen förbjuder Nordic Air Sweden AB att vid marknadsföring av resor framställa sig som ett bolag som innehar operativ licens eller äger flygplan när så inte är fallet".¹⁷ En mängd tidigare erfarenheter tyder på "sekundära nav", dvs. andra flygplatser än Arlanda och Bromma med betydande andel transferresenärer, inte kommer att uppstå:

- Sedan Arvidsjaur flygplats öppnades 1990 bedrevs flygtrafik Arvidsjaur – Umeå med en i och för sig illa anpassad flygplanstyp, IAI Westwind som är ett litet jetplan med hög stolki-lometerkostnad.¹⁸ Sedan Storuman öppnades 1993 lades linjen om till att gå Arvidsjaur - Storuman - Arlanda vilket direkt ledde till en fördubbling av antalet inrikespassagerare, se avsnitt 2.2.2.
- År 1994 lades flyglinjen Vilhelmina – Lycksele – Umeå om till Vilhelmina – Lycksele – Arlanda vilket ledde till att det sammanlagda antalet inrikespassagerare ökade med 62 % till 1996.
- Luftfartsverket som då ägde Umeå flygplats utredde 1996 om man borde underlätta en återetablering av Umeå som begränsat norrlandsnav. Tanken var närmast att minska antalet rörelser på Arlanda där man då befarade framtida kapacitetsbrist som dock uteblev. Slutsatserna var att ett upplägg liknande det tidigare navet skulle medföra betydande nackdelar för passagerarna och från miljösynpunkt utan att nämnvärt påverka antalet rörelser på Arlanda. Frågan vilka styrmedel som skulle kunna användas blev därmed aldrig aktuell men i princip fanns bara flygplatsavgifterna tillgängliga.
- Den tidigare utvecklingen på Umeå flygplats kan sammanfattas till att det visserligen saknas erfarenheter av att etablera en navfunktion på flygplatsen, medan däremot utvecklingen av den begränsade navfunktion som flygplatsen hade i början av 1990-talet var fördelaktig ur alla synvinklar utom möjligen för flygplatsens driftsekonomi.

Mot denna bedömning bedömer Trafikverket att Umeå inte kommer att få någon navfunktion. Inte heller Landvetter eller någon annan flygplats kommer att utvecklas till sekundära nav. De regionala flygmarknader som krävs går inte att hitta i Sverige. Linjenätet i övrigt antas vara stabilt, förutsatt fortsatt trafikupphandling på nuvarande nivå.

¹⁶ Pressmeddelande 2012-11-23, <http://news.airsweden.aero/wordpress-content/uploads/2012/11/Pressmeddelande-121123-1.pdf>

¹⁷ KO föreläggande 2013-02-27, dnr 2013/50.

¹⁸ Linjevalet var inte en följd av den dåtida marknadsregleringen. Denna förhindrade inte etablerande av nya flyglinjer men däremot att två bolag konkurrerade på samma linje.

1.2 Sammanfattning och diskussion av flygplatsegenskaper

I detta avsnitt sammanfattas ett antal bakgrundsdata för de 40 flygplatser som har reguljär trafik. Sammanfattningen är uppdelad i 35 inrikesflygplatser och fem utrikesflygplatser. Anledningen till detta är att större delen av den bakgrundsinformation som är intressant vid bedömning av inrikesflygplatser saknar relevans vid bedömning av utrikesflygplatser.

1.2.1 Inrikesflygplatser

För de 35 inrikesflygplatserna redovisas följande faktorer i Tabell 1 nedan:

I. Trafik

- a. Inrikes passagerarantal 2012 (utrikes anges under resp. flygplats i avsnitt 2)
- b. Historik för perioden 1991-2012 och 2006-2012 utom för de flygplatser som inte fanns eller hade linjetrafik 1991
- c. Den passagerarnivå mittenprognosen i TRV 2012:222 ger upphov till om den inträffar på flygplatsen ("Riksprognos" i tabellen)

II. Befolkningsutveckling

- a. Historik, normalt för den kommun där flygplatsen ligger
- b. Prognos för det län flygplatsen ligger i

III. Förekomsten av upphandlad trafik

IV. Eventuell riksintressestatus

V. Eventuell TEN-T-status.

Befolkningsprognosen är hämtad från en figur i Kapacitetsutredningen som finns återgiven i Bilaga 2. Figuren visar utvecklingen på kommunnivå men kommunen är i de flesta fall en underskattning av upptagningsområdet. Det finns överhuvudtaget inga användbara studier över flygplatsernas upptagningsområden men däremot har det tidigare förekommit kartläggningar av områden som nås från en flygplats på viss tid, vilket dock är meningslös information. För Arlanda och Bromma finns ingen meningsfull geografisk avgränsning att mäta befolkningsutvecklingen i.

En del existerande information har avsiktligt inte använts för bedömningsändamål:

- Kommunernas egna befolkningsprognoser är notoriskt inkonsistenta med utvecklingen på nationell nivå och överskattar regelmässigt den framtida nationella befolkningen med flera hundra procent. SCB gör inte offentliga befolkningsprognoser för kommuner men Svenskt Näringsliv (2011) redovisar i en rapport en specialbeställd sådan för 2035.
- Flera flygplatser har egna mål och planer för passagerarutvecklingen men på lokal nivå finns inga styrmedel för att åstadkomma denna utveckling och eventuell tillväxt sker huvudsakligen på andra flygplatserns bekostnad.
- Det svaga sambandet mellan befolkningsutveckling och trafikutveckling i Tabell 1 tyder på att någon närmare analys inte är motiverad.

Tabell 1 Basdata för inrikesflygplatserna

FLYGPLATSER MED INRIKES TRAFIK 2012	INRIKES PASSAGERARE, TUSENTAL				BEFOLKNING				Län, prognos	Upphandling	Riksintresse	TEN-T	FÖRKLARINGAR		
	2012	TREND, %/ÅR		RIKSPROGNOS		TREND, %/ÅR		not						PASSAGERAR- OCH BEFOLKNINGSTREND	
		91-2012	not	06-2012	2030	2050	91-2011								06-2011
ICKE-STATLIGA													>2,5%		
ARVIDSJAUR	27,6	-2,9%	1)	-10,1%	29,9	33,4	-1,05%	-0,89%		BD	A	-	X	1 - 2,49%	
BORLÄNGE	17,4	-10,1%		-8,6%	18,8	21,0	0,25%	0,80%		W		RF	-	0,5-0,99%	
GÄLLIVARE	42,2	-2,1%		0,1%	45,7	51,0	-0,99%	-0,68%		BD	A	RF	X	+/-0,5%	
HAGFORS	2,5	-3,0%	1)	0,9%	2,7	3,0	-1,32%	-1,32%		S	A	-	X	-0,5 - -0,99%	
HALMSTAD	90,2	-2,8%		-3,6%	98	109	0,68%	0,74%		N		RF	-	-1 - -2,49%	
HEMAVAN	13,2	1,5%	2)	-5,5%	14,3	16,0	-1,22%	-1,30%	3)	AC	A	-	X	< -2,5%	
JÖNKÖPING	45,8	-7,1%		-6,6%	49,6	55,4	0,67%	0,98%		F		RF	X		
KALMAR	153	-1,3%		2,3%	166	185	0,55%	0,56%		H		RF	X		
KARLSTAD	38,4	-8,5%		-9,9%	41,5	46,4	0,58%	0,84%		S		RF	-	Ökning	
KRAMFORS-SOLLEFTEÅ	18,5	-7,3%		-3,4%	20,0	22,4	-1,18%	-0,98%	4)	Y		RF	-	Oförändrad	
KRISTIANSTAD	24,0	-8,7%		-17,1%	26,0	29,0	0,51%	0,87%		M		RF	-	Minskning	
LYCKSELE	21,7	3,6%		-3,1%	23,5	26,2	-0,73%	-0,43%		AC	A	-	X		
MORA	7,7	-7,2%		5,9%	8,3	9,3	-0,19%	-0,05%		W		-	X		
OSKARSHAMN	11,1	2,5%		-0,1%	12,0	13,4	-0,20%	-0,06%		H		-	-	NOTER	
PAJALA-YLLÄS	5,2	6,9%	2)	9,8%	5,6	6,3	-1,46%	-1,28%		BD	L	-	X	1) 1994-2012	
SKELLEFTEÅ	264	0,2%		3,8%	286	319	-0,27%	-0,11%		AC		RF	X	2) 2002-2012	
SVEG	4,9	-0,2%		2,3%	5,3	5,9	-0,91%	-0,80%	5)	Z	A	-	X	3) Storumans kommun	
TORSBY	2,2	-1,8%	1)	-3,9%	2,4	2,7	-1,01%	-1,00%		S	A	-	-	4) Kramfors+Sollefteå	
TROLLHÄTTAN-VBG.	43,2	-4,8%		-4,3%	46,7	52,2	0,25%	0,35%	6)	O		RF	-	5) Härjedalens kommun	
VILHELMINA	15,1	4,8%		0,8%	16,3	18,3	-0,90%	-0,65%		AC	A	-	X	6) Trollhättan+Vänersborg	
VÄXJÖ	90,1	-3,1%		-6,4%	97	109	0,89%	1,30%		G		RF	-	7) Ängelholm+Helsingborg	
ÄNGELHOLM-HBG.	395	0,9%		1,4%	427	477	0,82%	0,99%	7)	M		RU	X	8) Enbart Göteborgs kommun	
ÖREBRO	15,4	-3,8%		11,0%	16,7	18,6	0,88%	1,23%		T		RF	X	9) Sundsvall+Härnösand	
ÖRNSKÖLDSVIK	80,2	-2,6%		-7,5%	86,8	97	-0,38%	-0,11%		Y		RF	X	10) Gotlands kommun	
														11) Äre+Östersund	
SWEDAVIA															
ARLANDA	4848	-1,6%		-1,5%	5245	5860				A		RB	X	UPPHANDLING (enligt trafikavtal 2011-2015)	
BROMMA	2009	7,0%	1)	4,9%	2174	2428				A		RB	X	A = upphandlad t Arlanda	
GÖTEBORG-LANDV.	1334	1,4%		-0,2%	1443	1612	0,93%	1,22%	8)	O		RB	X	L = upphandlad till Luleå	
KIRUNA	190	0,5%		2,2%	206	230	-0,65%	-0,25%		BD		RB	X	ÖU = upphandlad Östersund-Umeå	
LULEÅ	1009	1,1%		3,2%	1092	1220	0,41%	0,30%		BD		RB	X		
MALMÖ	1203	2,2%		0,4%	1302	1454	1,28%	1,86%		M		RB	X	RIKSINTRESSEN	
RONNEBY	218	0,5%		0,8%	236	264	-0,21%	-0,38%		K		RB	X	RB = nationella basutbudet	
SUNDSVALL-HÄRNÖS.	260	-2,8%		-4,4%	281	314	-0,04%	0,18%	9)	Y		RF	X	RF = fundamental regional betydelse	
UMEÅ	918	2,0%		3,7%	993	1110	1,15%	0,92%		AC	ÖU	RB	X	RU = säkerställa framtida utrikestrafik	
VISBY	314	-1,7%		2,2%	340	380	-0,01%	0,00%	10)	I		RB	X		
ÄRE-ÖSTERSUND	360	0,0%		-0,8%	389	435	0,07%	0,30%	11)	Z	ÖU	RB	X		
ALLA	14081				15234	17020								X = ingår i TEN-T List of Nodes 130529	
RIKET TOTALT	14114	-1,0%		1,2%	15270	17060	9,70%	4,06%				11/ 35	25/ 35	26/ 35	AK 130723

Källa: Sammanställd från TRV 2012:222, Transportstyrelsens statistik, SCB:s befolkningsstatistik, Kapacitetsutredningens befolkningsprognos, TRV:s upphandlingsavtal, TRV:s lista över riksintressen 2013-02-20 och TEN-T:s lista över flygplatser 2013-05-29. Skillnaden mellan Alla och Riket totalt utgörs av icke-reguljär trafik på flygplatser utan inrikes linjetrafik samt mindre statistikfel.

För perioden 1991-2012 har den mest gynnsamma trafikutvecklingen inträffat på Bromma vilket dock är en illusion på grund av omfördelningen mellan Arlanda och Bromma, se Figur 5. Pajala-Ylläs har näst bäst utveckling men denna beror i sin helhet på en kraftig ökning 2012, se avsnitt 2.2.5. Därefter följer Vilhelmina och Lycksele. Anledningen är uppenbarligen att man i mitten av 1990-talet bytte navtrafik med byte i Umeå mot direkttrafik till Arlanda, se ovan. Utvecklingen 2006-2012 är inte lika gynnsam. Den sämsta utvecklingen under perioden finns på Borlänge, Kristianstad och Karlstad men för Kristianstads del inverkar Skyways' konkurs 2012 med åtföljande trafikstillstånd innan Flyglinjen tog över.

Befolkningsutvecklingen har varit mest gynnsam i Malmö och Umeå och sämst i Norrlands och Svealands glesbygdskommuner. Sambandet mellan trafikutveckling och befolkningsutveckling är dock överlag svagt. Trafikupphandling är i princip en förutsättning för att det alls ska finnas trafik på de nio upphandlingsflygplatser där linjen går till Arlanda eller Luleå. Riksintressestatusen har ingen relevans för den historiska trafikutvecklingen och troligen inte heller i framtiden. Syftet med

riksintresseinstitutet är snarare att skydda flygplatsen mot konkurrerande markanspråk. Slutligen har TEN-T – klassificeringen inte heller haft någon inverkan på den historiska utvecklingen men förväntas få det i framtiden, vilket är själva syftet med klassificeringen. Det är dock oklart vilken mekanism som kopplar samman TEN-T-statusen med trafikutveckling när denna inte begränsas av bristande infrastrukturkapacitet, se avsnitt 1.1.1.

1.2.2 Utrikesflygplatser

Några flygplatser har utrikes trafik men saknar inrikes reguljär trafik. "Sommarlinjer" kan dock förekomma, oftast till Visby. Gruppen består av följande fem flygplatser:

- Stockholm/Skavsta, dominerad av utrikes lågprisflyg och med ett stort antal destinationer.
- Stockholm/Västerås med en handfull lågprisdestinationer.
- Linköping/Saab med linjer till Köpenhamn och Amsterdam.
- Norrköping/Kungsängen med linjer till Helsingfors och normalt, men inte för närvarande, Köpenhamn. Linjen återupptas dock i september 2013.
- Göteborg/Säve har gles reguljärt trafik till Visby men domineras helt av utrikesflyg.

Det finns ingen anledning att redovisa omvärldsfaktorer för denna grupp på samma sätt som i Tabell 1 eftersom dessa faktorer har obetydlig inverkan på trafikutvecklingen. Alla fem är utpekade som riksintressen; Göteborg/Säve, Stockholm/Skavsta och Stockholm/Västerås för att säkerställa framtida utveckling och Linköping samt Norrköping för fundamental regional betydelse. Endast Stockholm/Skavsta är TEN-flygplats.

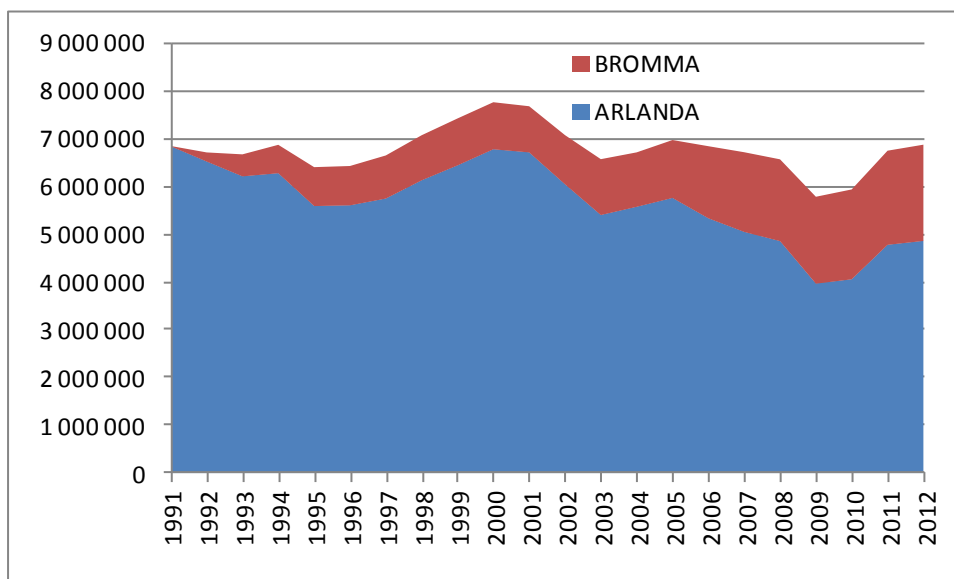
1.2.3 Arlanda och Bromma

I ett inrikes linjesystem som enbart består av nav och ekrar kommer 100 % av passagerarna att passera navet. År 2012 var denna "navfaktor" 97,2 % mätt på Arlanda och Bromma ihop, dvs. alla linjer som inte berör någon av flygplatserna hanterade sammanlagt 2,8 % av trafiken. Navfaktorn var 2012 fördelad med 68,7 % på Arlanda och 28,5 % på Bromma. Därutöver hanterade Arlanda 62,7 % av all utrikestrafik och Bromma 1,2 %.

Tidigare har antagits att linjenätet förblir stabilt. Därmed kommer den generella ökning av inrikesflyget som antagits i prognosens mittalternativ, dvs. 12 % 2012-2030, definitionsmässigt att leda till samma ökning av den totala inrikestrafiken på dessa båda flygplatser förutsatt en konstant navfaktor. Däremot kan naturligtvis trafik omfördelas mellan de båda flygplatserna. Slutsatsen ovan att trafiken fram till 2030 inte begränsas av flygplatskapaciteten gäller avseende Stockholm för den sammanlagda kapaciteten på Arlanda och Bromma. För Brommas del kan det med fog hävdas att banan och terminalen klarar mer trafik men att man bör ta hänsyn till en unik kapacitetsbegränsare, nämligen omgivningens tolerans för ökande trafik och framförallt för att LFV/Swedavia under 20 år i princip låtit 1,8 miljoner inrikespassagerare flytta från Arlanda till Bromma, se nedan. Den motreaktion som befarades i TRV 2012:222 är i någon mån redan skönjbar.¹⁹ För inrikespassagerare med Stockholm som startpunkt eller mål kan Brommas läge vara en fördel och det bör utnyttjas. Någon sådan fördel finns inte alls för transit- och transferpassagerare och inte i någon

¹⁹ Bland annat i form av riksdagsmotionen [2012/13:T482 Bromma flygplats](#) (S). Sedan 1992 finns en aktionsgrupp med syfte att lägga ner Bromma, www.stoppabrommaflyget.nu.

större grad för utrikestrafiken.²⁰ Transit-, transfer- och utrikesflyg belastar "toleranskapaciteten" utan att i nämnvärd grad tillföra några fördelar jämfört med om verksamheten bedrivs på Arlanda.



Figur 5 Inrikes passagerare på Arlanda och Bromma 1991-2012

Källa: Transportstyrelsens statistik

Om Arlandas andel av den totala inrikestrafiken hade varit konstant 1991-2012 skulle nedgången ha varit endast 0,14 miljoner i stället för 1,97. Resterande 1,83 miljoner kan betraktas som överflyttade till Bromma. Skillnaden mellan 1,83 och Brommas ökning under samma period på 2,00 miljoner, dvs. 0,17 miljoner, indikerar Brommas nettoeffekt.

Det saknas inte styrmedel för att styra trafikfördelningen mellan Arlanda och Bromma. Båda har samma ägare vilket möjliggör differentiering av avgifter; dock finns det numera en skillnad här till Brommas nackdel. Båda är koordinerade flygplatser, dvs. det krävs slottider för start och landning, och Swedavia kan därmed begränsa antalet slottider på Bromma till en nivå under flygplatsens fysiska kapacitet.

Sett snävt ur Swedavias men inte ur samhällets synvinkel finns ett rationellt skäl att låta trafiken växa på Bromma och minska på Arlanda. För Arlanda gäller ett koldioxidtak som verksamheten befinner sig nära medan motsvarande begränsning inte finns på Bromma, se avsnitt 2.1.1. Det borde därför övervägas om inte taket bör omformuleras till att gälla för båda flygplatsernas sammanlagda utsläpp utan att specificera fördelningen mellan dem.

Frågan i vilken utsträckning Bromma kompletterar Arlanda kan belysas genom att jämföra linjeutbudet på de båda flygplatserna. Nedanstående tabell är sammanställd från Transportstyrelsens publikation *Planerat utbud i linjefart på svenska flygplatser juni 2013* (Transportstyrelsen 2013 b).

²⁰ Transitpassagerare sitter kvar i ett mellanlandande flygplan medan transferpassagerare byter till ett annat.

Tabell 2 Linje- och stolsutbud från Arlanda och Bromma

Juni 2013 DESTINATION	ANTAL AVGÅNGAR		ANTAL STOLAR	
	ARLANDA	BROMMA	ARLANDA	BROMMA
Bryssel	63	73	8909	6862
Billund	0	42	0	1232
Århus	0	34	0	1088
Köpenhamn	494	0	83718	0
Tallinn	71	48	5002	2304
Helsingfors	468	48	64190	2780
Göteborg	336	216	53984	22992
Halmstad	59	66	2507	3300
Jönköping	66	44	1737	1176
Kalmar	85	88	6231	2904
Malmö	243	239	38837	25628
Ronneby	71	73	9777	3650
Sundsvall-Härnösand	96	55	12741	2750
Trollhättan-Vänersborg	0	57	0	1881
Umeå	225	125	35882	13640
Visby	144	189	7630	9698
Växjö	41	62	1353	3875
Ängelholm	89	144	12255	10368
SUMMA	2551	1603	344753	116128
Andelar	61%	39%	75%	25%

Källa: sammanställning av data från Transportstyrelsen (2013).

Bland utrikesdestinationerna är det bara två som trafikeras enbart från Bromma, Billund och Århus i Danmark. Detta är dock en illusion eftersom Arlanda, men inte Bromma, har ett massivt stolsutbud till Köpenhamn varifrån båda destinationerna kan nås med långt fler avgångar än från Bromma. Inrikes är Trollhättan-Vänersborg den enda flygplats som kan nås enbart från Bromma. Dåvarande Golden Air, nu uppköpt av Braathens Regional, lade ner sin parallella linje till Arlanda för flera år sedan. Övriga tre utrikes och 11 inrikes destinationer kan nås från båda flygplatserna. Till Halmstad, Visby och Växjö är utbudet från Bromma större. Till Kalmar, Ronneby och Ängelholm är antalet turer, men inte antalet stolar, större från Bromma.

Det är uppenbart att Brommas reguljära trafik skulle kunna hanteras i sin helhet på Arlanda. Antalet avgångar under juni 2013 är 1 603, dvs. det handlar om 3 606 rörelser vilket på årsbasis blir drygt 43 000. Antalet rörelser på Arlanda var år 2012 66 000 lägre än år 2000 och sedan dess har den tredje rullbanan tillkommit. Eftersom 14 av Brommas 17 destinationer redan trafikeras från Arlanda skulle dessutom en stor del av ökningen hanteras med större plan i stället för fler avgångar.

Trafikverkets prognos i denna rapport gäller avseende Stockholm den sammanlagda trafiken på Arlanda och Bromma. I avsnitt 2.1.1 nedan görs dock bedömningen att av denna sammanlagda trafik bör år 2030 inte mer än 2,5 miljoner passagerare hanteras på Bromma. Med denna volym kan antalet rörelser och bullerutbredningen hållas oförändrade och inga större investeringar behövs.

1.2.4 Sammanfattning

Det totala antalet passagerare år 2030 utgörs av inrikes avresande och ankommande, lika med dubbla antalet avresande, plus utrikes avresande och ankommande. För inrikes trafik antas ankommande vara lika med avresande.

Tabell 3 Sammanlagd prognos

PROGNOS PÅ FLYGPLATSNIVÅ	2012	2030
INRIKES 2 X AVRESANDE	14 114	15 270
UTRIKES AVRESANDE + ANKOMMANDE	23 648	35 000
TOTALT	37 762	50 270
ÖKNING		33 %
ÖKNINGSTAKT, % PER ÅR	2 %	

Källa: Figur 2 och Figur 4.

Det passagerarantal som ska fördelas på de 40 flygplatserna 2030 är följaktligen 50,27 miljoner, avrundat till 50 miljoner.

2 FLYGPLATSVISA BEDÖMNINGAR

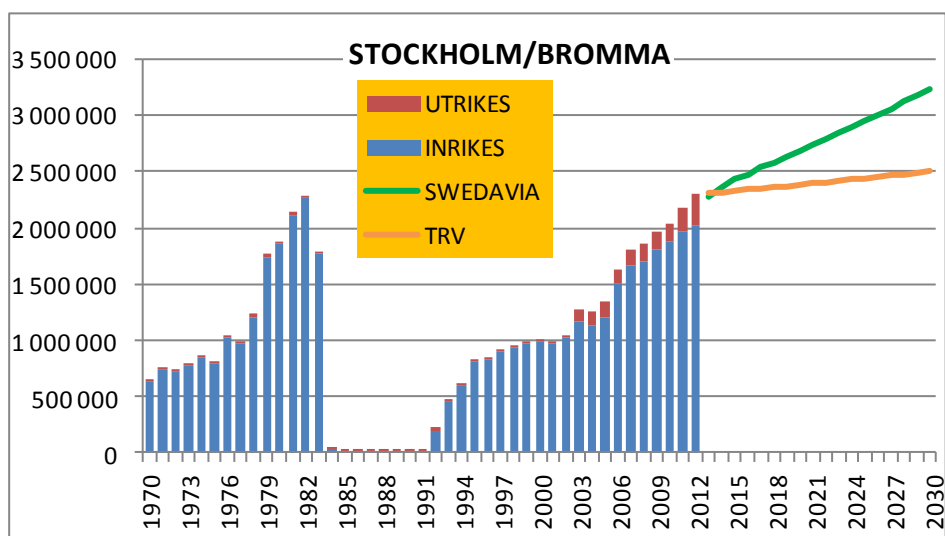
I detta kapitel förs en närmare diskussion om förhållandena vid varje flygplats. Trafikutvecklingen beskrivs om möjligt för hela perioden 1970-2012. Samtliga trafikdiagram är baserade på basdata från Transportstyrelsen.

2.1 Swedavia AB:s flygplatser

LFV hade 2010-03-31 reducerat sitt flygplatsinnehav från 19 till 15. Det av staten via Näringsdepartementet ägda Swedavia AB övertog 2010-04-01 14 av dessa flygplatser. Skellefteå överfördes till det av kommunen helägda Skellefteå Airport AB vid samma tidpunkt.²¹ Swedavia avvecklade 2010-12-01 Karlstad till det av kommunen och regionen ägda Karlstad Airport AB. Ängelholm-Helsingborg och Örnsköldsvik avvecklades 2011-04-01 till Ängelholm Airport AB, helägt av byggbolaget Peab, resp. Örnsköldsvik Airport AB som är helägt av kommunen. Sundsvall-Härnösand avvecklades 2013-06-17 till ett bolag ägt av Sundsvalls och Timrå kommuner och bytte då namn till Sundsvall-Timrå. Därefter återstår 10 flygplatser som bildar det s.k. nationella basutbudet. Två av dessa, Luleå och Ronneby, är s.k. flygstationer där Swedavia driver civil verksamhet på militära flygplatser. De tidigare flygstationerna Halmstad, Ängelholm och Östersund blev helt civila flygplatser när flygförbanden (F14, F10 resp. F4) lades ner under LFV-tiden.

2.1.1 Stockholm/Bromma och Stockholm/Arlanda

Bromma invigdes 1936 i stadens regi men övertogs av staten 1946. Där insåg man snart att situationen skulle bli ohållbar och man påbörjade arbete med att hitta en ny flygplats 1946. Arlanda invigdes 1962. År 1983 tvingade LFV av bullserskäl Linjeflyg att flytta sitt nav från Bromma till Arlanda varvid nästan all trafik försvann. Den reguljära inrikestrafiken på Bromma återkom genom inrikesflygets avreglering den 1 juli 1992 efter att i princip ha legat nere 1984-1991. Från 2003 nådde även utrikestrafiken märkbara nivåer. 2012 passerade Bromma den tidigare toppnivån från 1982. I Swedavias prognos växer trafiken till 3,24 miljoner 2030. Under januari-juni 2013 ökade passagerarantalet på bolagets 11 flygplatser med 1 % medan Bromma minskade med fem procent.

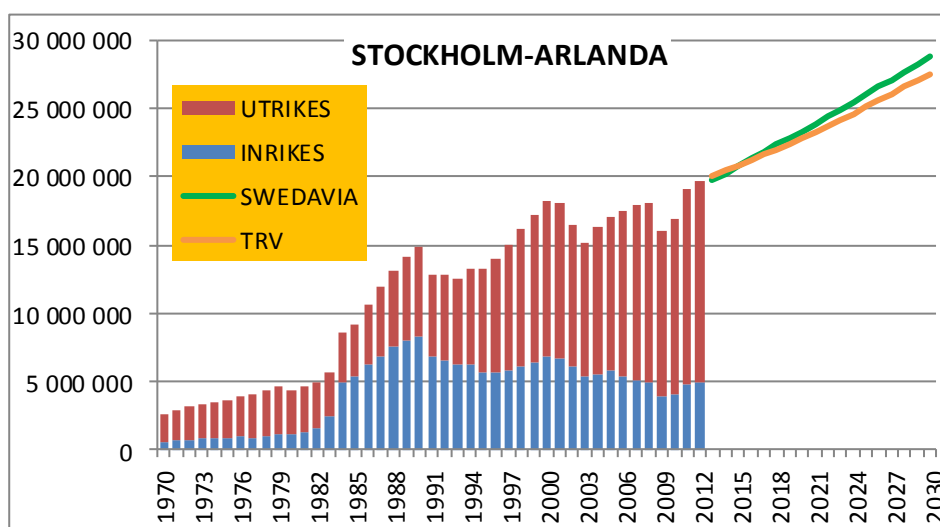


Figur 6 Antal passagerare på Stockholm/Bromma

²¹ Swedavia övertog vid bildandet namnet från LFV:s internationella konsultbolag där det uttyddes Swedish Airport Development AB. Detta bolag döptes då om till LFV Aviation Consulting AB. Före 2010-04-01 refererar Swedavia-namnet till konsultbolaget.

Trafikverket gör i denna rapport bedömningen att tillväxten, som till övervägande del beror på omflyttning från Arlanda enligt Figur 5, inte bör dra nivån över 2,5 miljoner år 2030. Krav på nedläggning kan annars återkomma och om de realiseras måste verksamheten flytta till Arlanda, vilket kan ge tillfälliga problem med terminalkapacitet men inte med rullbanekapaciteten. Arlanda hanterade år 2000 totalt 276 000 starter och landningar på sitt dåvarande tvåbanesystem. År 2012 hanterades 210 000 rörelser på tre rullbanor. Miljötilståndet medger drygt 372 000 rörelser. På Bromma kan 2,5 miljoner passagerare hanteras utan att antalet rörelser behöver öka från 2012 års nivå och bullerbelastningen kan t.o.m. minska något om Malmö Aviations nya flygplanstyp Canadair C-Series håller vad som utlovas.

Arlanda, som gradvis ersatte Bromma från invigningen 1962, nådde en toppnotering 2012 med 19,7 miljoner passagerare. Detta var 7,7 % över föregående topp år 2000 som dock överträffades även 2011. Utrikestrafiken utgör 75 %. Swedavias prognos är 28,8 miljoner år 2030. Trafikverket har i denna rapport använt Arlanda som utjämnare av prognosen, dvs. det är Arlanda som får skapa konsistens mellan TRV-prognosens totalnivå på 50 miljoner passagerare och summan av alla andra flygplatsers prognoser. Resultatet, 27,6 miljoner, ligger 4 % under Swedavias prognos på 28,8 miljoner. Under första halvåret 2013 ökade passagerarantalet med två procent.



Figur 7 Antal passagerare på Stockholm/Arlanda

2.1.2 Göteborg/Landvetter

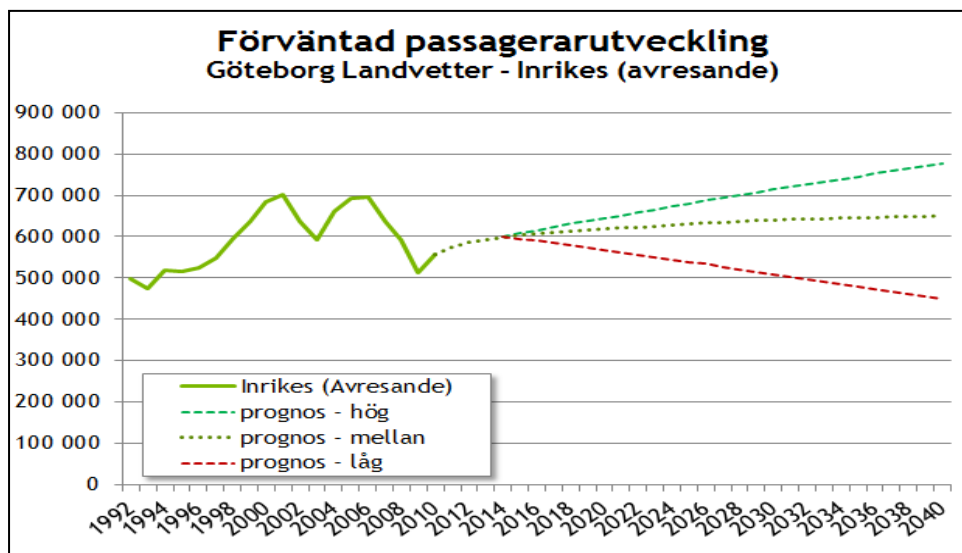
Flygplatsen invigdes 1977 och ersatte då den kapacitetsbegränsade och mer centralt belägna flygplatsen Torslanda. Allmänflyget flyttades till Göteborg/Säve vars flygflottilj, F9, hade lagts ner 1969. Verksamheten på Landvetter har under hela tiden dominerats av utrikes trafik. Inrikestrafiken har sedan 1990 mycket nära följt utvecklingen på riksnivå men ökade kraftigt 2011, sannolikt med god hjälp av vintervädret. Utrikestrafiken har med få avbrott vuxit under hela perioden.

Huvuddelen av trafiken mellan Stockholm och Göteborg går på väg. Av återstoden går en något större andel på järnväg än på flyg. Flyglinjen mellan dessa städer utgör ca 90 % av Landvetters totala inrikestrafik och är följaktligen mycket konkurrensutsatt. Av tabell i TRV 2012:222 framgår att X2000-trafikens framväxt 1992-1996 inte hade någon effekt på flygtrafiken som tvärtom ökade, trots höjda priser.²² En bidragande orsak var Brommas återkomst. En lågprissatsning från järnvägens sida skulle med all sannolikhet ha större effekt på flyget men i vart fall den dominerande

²² Tågtypen heter X2 men marknadsförs nu som SJ2000 i stället för X2000. Det finns även SJ3000 (X55) utan korglutning.

operatören SJ är inte inne på någon sådan linje. Bankkapaciteten medger inte att någon annan operatör erbjuder ett lågprisalternativ med åtföljande hög volym. Blå Tåget som kör Göteborg – Uppsala torsdag-söndag har betydligt lägre priser men ytterst begränsad kapacitet. Motsvarande gäller för Veolia Transport som kör Malmö-Stockholm med något större men ändå låg kapacitet. Bolagets huvudsakliga konkurrensmedel på sträckan är just pris.²³

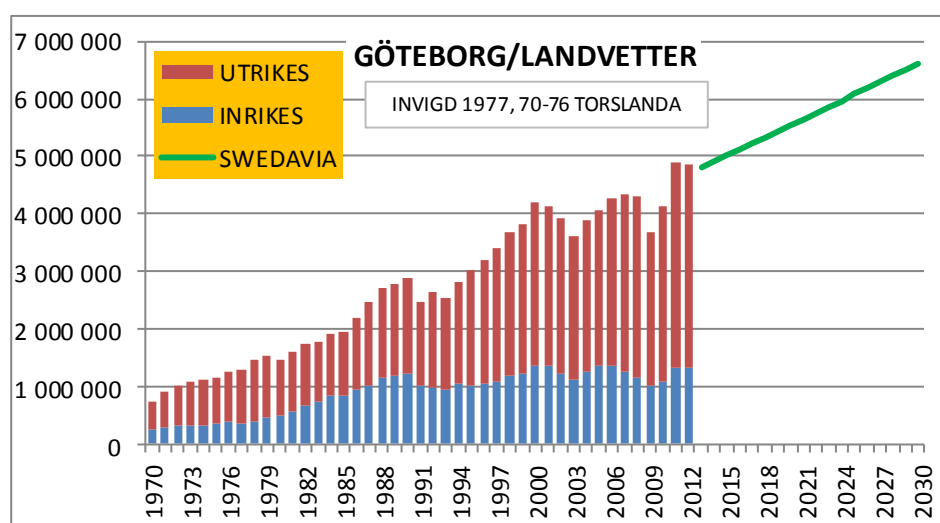
För inrikestrafiken har Swedavia gjort en egen prognos fram till 2040:



Figur 8 Swedavias långtidsprognos för Landvetter

Källa: Trafikverket (2012 b), ursprungligen Karl Johnsson, Swedavia, 2012-08-15. Observera att prognosen avser enbart avresande medan Figur 9 visar avresande + ankommande.

För den totala trafiken har Swedavia gjort en prognos på 6,63 miljoner passagerare år 2030. Det är oklart vilket av inrikesalternativen i Figur 8 som ligger bakom. Trafikverket gör oavsett vilket samma bedömning som Swedavia av den totala trafiken. Under första halvåret 2013 ökade passagerarantalet med en procent.



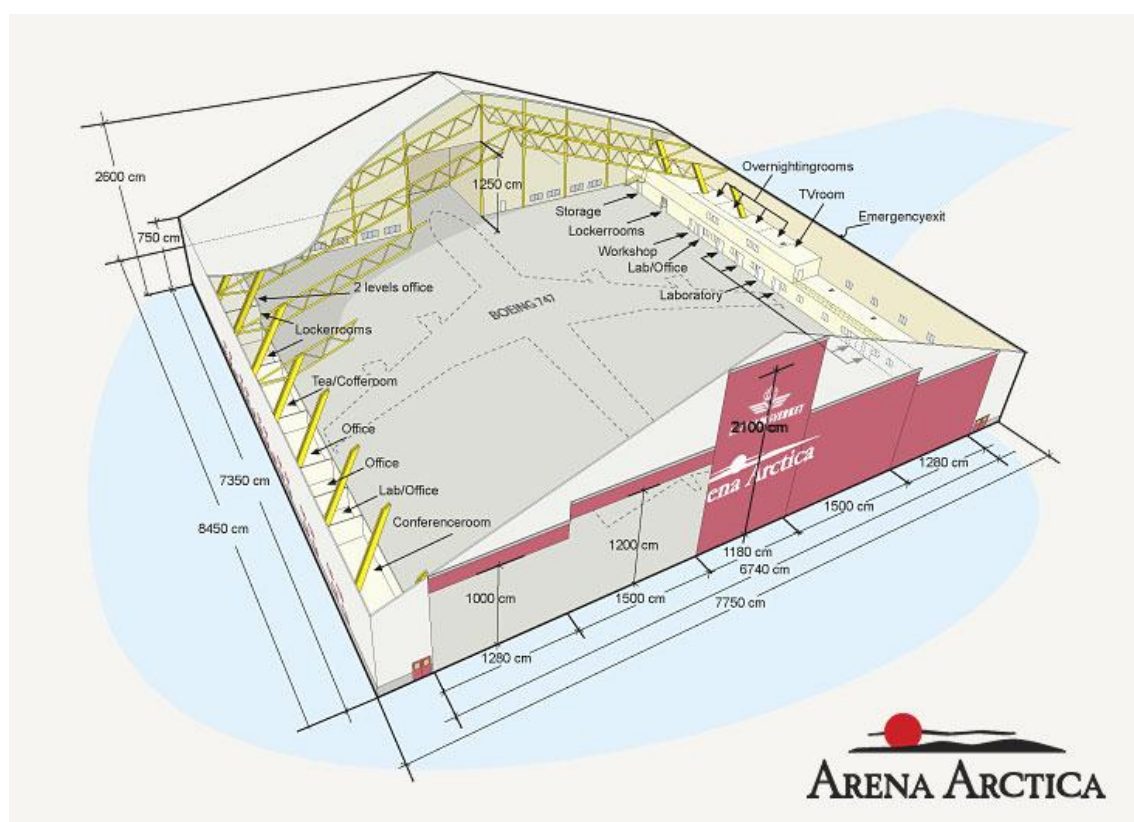
Figur 9 Antal passagerare på Göteborg/Torslanda och /Landvetter

²³ www.blataget.com resp. www.veolia-transport.se.

2.1.3 Kiruna

Flygplatsen invigdes 1960. Utrikestrafiken har hela tiden varit obetydlig och bestått nästan enbart av chartertrafik. Utrikeslinjer som t.ex. Kiruna-Tromsö har inte gått att driva någon längre tid. Inrikestrafiken domineras helt av linjen till Stockholm som under långa perioder varit den enda linjen, i regel med mellanlandning. Få inrikeslinjer är mindre konkurrensutsatta från landtransporter än Kiruna-Arlanda men trots detta har utvecklingen varit mer instabil än på riksnivå.

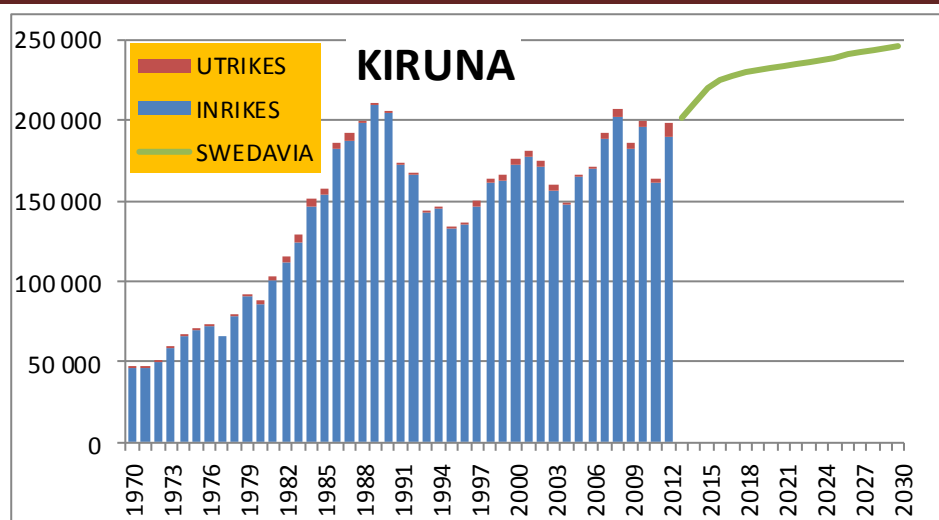
Mellanlandningar utförs oftast på Umeå. Till och från har flygförbindelse funnits Kiruna-Luleå och Direktflyg AB återupptog denna linje med mellanlandning i Gällivare i början av 2013. Några större volymer kan inte förväntas. Reguljär utrikestrafik har funnits sporadiskt, huvudsakligen till Tromsö. På flygplatsen finns Sveriges största hangar, invigd i början av 90-talet och med 6 500 m² byggnadsarea. Någon effekt på flygtrafiken av denna kan knappast spåras men hangaren används ofta för andra ändamål. Medan Arvidsjaur specialiserat sig på vinterprovning av bilar har Kiruna en motsvarande, om än begränsad, roll för vinterprovning av flygplan.



Figur 10 Hangaren i Kiruna, Arena Arctica

Källa: <http://arenaarctica.com/Arena3DMessText.jpg>

Swedavias prognos för den totala trafiken år 2030 är optimistisk, 246 000 passagerare. Trafikverket ser dock inga skäl att göra en avvikande prognos, särskilt som tillväxten var stark under 2012 och fortsatte under första halvåret 2013 med hela 14 %.



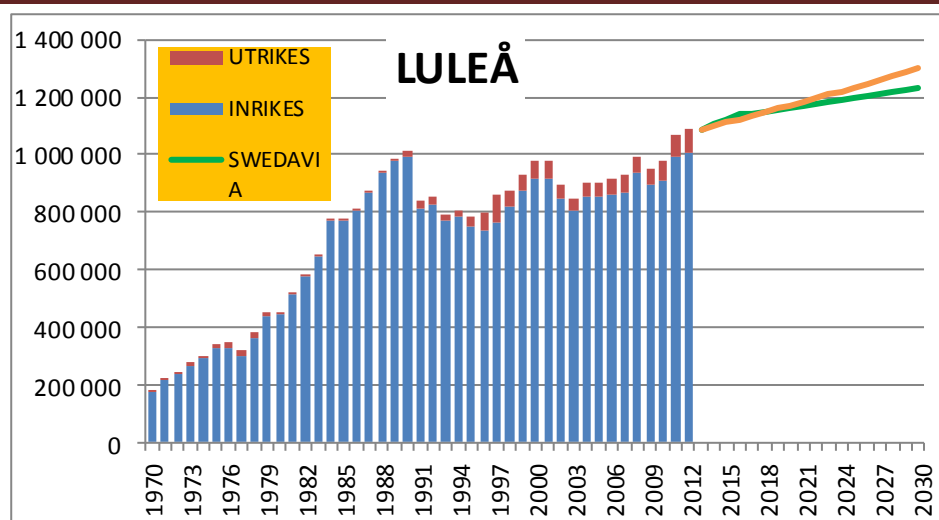
Figur 11 Antal passagerare på Kiruna

2.1.4 Luleå

Swedavia driver den civila verksamheten på flygbasen Kallax där flygförbandet F21 är baserat. Flygplatsen byggdes åt flygvapnet år 1941. Till följd av det misslyckade projektet Kallax Cargo²⁴ har Luleå Sveriges längsta landningsbana, 3 350 meter plus 120 m s.k. stopway. Passagerarflyget har ingen nytta av en så stor banlängd. Arlandas huvudbana (01L/19R) är 3 310 meter och Landvetters bana är på 3 299 meter. Inrikestrafiken domineras helt av linjen till Stockholm och har sedan 1991 utvecklats bättre än genomsnittet. Viss utrikes chartertrafik har uppstått under samma period. Konkurrensläget gentemot landtransport är mycket gynnsamt, särskilt som flygavståndet till Stockholm är markant kortare än väg- och järnvägsdistanserna. Swedavias prognos är trots detta förvånansvärt försiktig med blott 13 % ökning från 2011 till 2030 och 1,23 miljoner passagerare detta år.

Swedavias prognostiserade ökning av den totala trafiken överensstämmer med Trafikverkets prognos för inrikestrafik på nationell nivå. Förutsättningarna för inrikestrafiken är dock betydligt bättre än genomsnittligt på Luleå. Därutöver finns säkert utvecklingsmöjligheter för chartertrafiken och kanske förutsättningar för någon reguljär utrikeslinje. Mot denna bakgrund bedömer Trafikverket att nivån når 1,3 miljoner passagerare år 2030. Första halvåret 2013 noterades dock en procents minskning.

²⁴ Bolaget avvecklades 2011. Under verksamhetsperioden 1999-2011 hanterades, enligt årsredovisningar och Transportstyrelsens statistik, sammanlagt 1495 ton utrikes frakt med ett genomsnittligt underskott av 26 700 kr per ton.



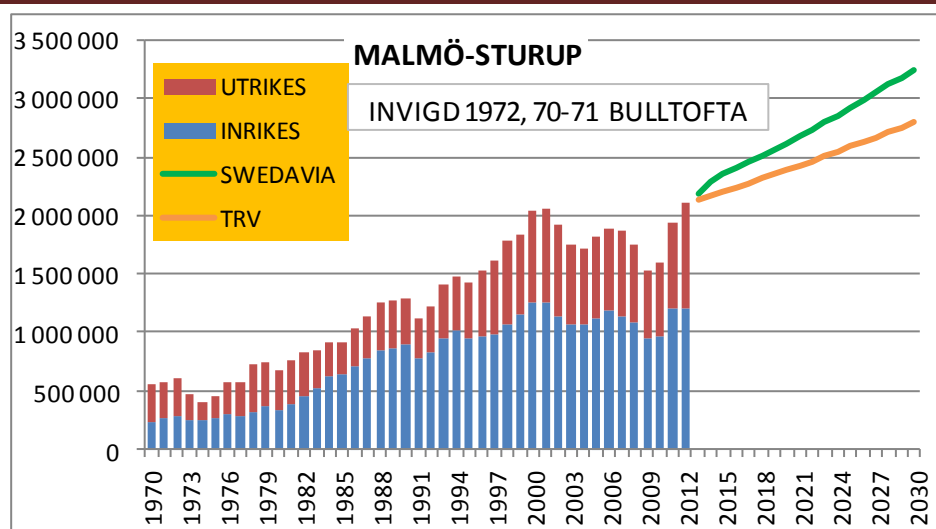
Figur 12 Antal passagerare på Luleå

2.1.5 Malmö/Sturup

I slutet av 1960-talet blev situationen ohållbar för Malmö/Bulltofta flygplats, belägen ungefär där bostadsområdet Rosengård nu ligger. Expansionsmöjligheterna var obefintliga och bullerstörningarna svåra. Malmö/Sturup flygplats invigdes 1972 med väl tilltagen rullbane- och terminalkapacitet. SJ:s trafik med X2000 nådde fram till Malmö i januari 1995 men hade ingen effekt; flygplatsens minskning detta år följde det nationella genomsnittet och därefter har utvecklingen varit betydligt bättre än detta. Öresundsbron invigdes sommaren 2000 men fick – som LfV hade förutspått i en framtidsbedömning 1998²⁵ – inte heller någon effekt. Den extremt korta flyglinjen Köpenhamn-Malmö hade upphört långt innan. Däremot klarade de båda helikopterlinjerna Malmö hamn – Kastrup och Helsingborg-Kastrup inte konkurrensen från bron någon längre tid. Det gjorde inte heller båttrafiken Malmö-Köpenhamn och färjetrafiken Limhamn-Dragör.

Av inrikestrafiken utgör linjerna till Stockholm ca 98 procent. Trots att Kastrup-Arlanda med bron blev ett realistiskt alternativ för resor med startpunkt eller mål nära Malmö-sidan av bron ökade Sturups inrikestrafik kraftigt år 2000. Utrikestrafiken består till större delen av charter som inte alls berörs. För utrikes reguljärtrafik kan situationen närmast beskrivas som att linjer som till följd av Kastrups närhet inte kunde etableras före bron nu blev ännu mer orealistiska. Trots detta har antalet reguljära utrikesdestinationer ökat. Ryanair har efter några års frånvaro återkommit och även Wizz Air trafikerar flygplatsen. Nu finns ett 40-tal utrikesdestinationer. Swedavias prognos för 2030 är 3,25 miljoner passagerare förutsatt fortsatt expansion för lågprisflyget (man tar inte ställning i denna fråga men har ingen alternativ prognos). Trafikverket har *för denna rapport* gjort bedömningen att någon större expansion av lågprisflyget inte är trolig, se avsnitt 1.1.2 ovan, och bedömer att passagerarantalet knappast blir över 2,8 miljoner år 2030. Första halvåret 2013 minskade trafiken med två procent.

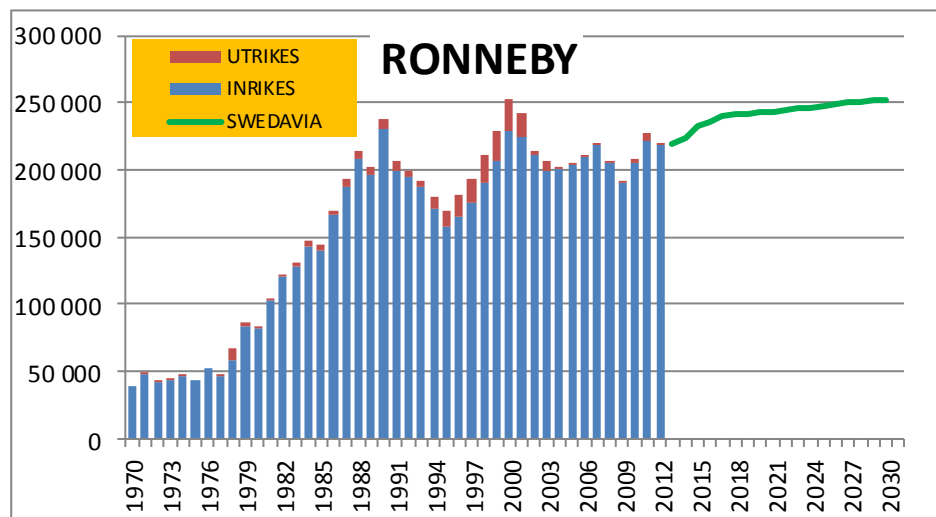
²⁵ Luftfartsverket (1998).



Figur 13 Antal passagerare på Malmö

2.1.6 Ronneby

Ronneby är en flygstation där Swedavia driver flygplatsen ihop med flygflottiljen F17 som etablerades på den då nybyggda flygplatsen år 1944. Trafiken domineras helt av linjer till Arlanda och Bromma. Frånsett en märklig svacka kring 1995 har trafiken utvecklats ungefär som riksgenomsnittet 1991-2012. Fram till Öresundsbronns öppnande år 2000 fanns, i varierande samarbeten med Kalmar och Kristianstad, en linje till Kastrup. Utrikestrafiken är nu obetydlig. Swedavias prognos är ganska försiktig, med 15 % tillväxt 2013-2030 och 252 000 passagerare detta år. Trafikverket gör samma bedömning. Första halvåret 2013 sjönk passagerarantalet med fem procent.

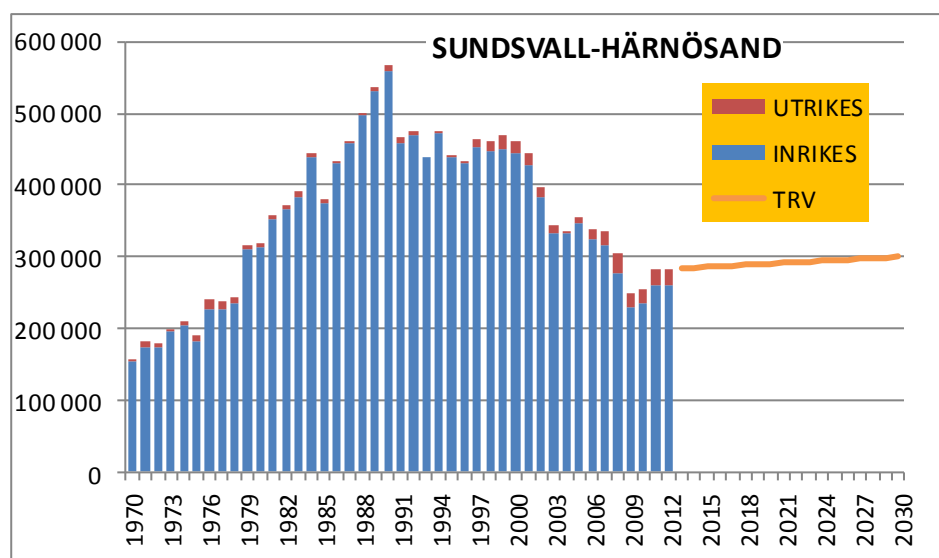


Figur 14 Antal passagerare på Ronneby

2.1.7 Sundsvall-Härnösand (Sundsvall-Timrå)

Flygplatsen invigdes 1944 och hette fram till kommunaliseringen 2013-06-17 Sundsvall-Härnösand. Den upptar nästan halva ön Skeppsholmen något öster om Sundsvall, intill E4, och invigdes 1944. Trafikutvecklingen har sedan 1991 varit mycket ogynnsam och trots en viss uppgång 2011 var nivån detta år långt under 1979 års. Öppnandet av en även för den dåtida trafiken vida överdimensionerad terminal 1997 hade föga överraskande inte någon effekt. Utrikestrafiken är liten och består av charter. Reguljära utrikeslinjer har inte gått att upprätthålla någon längre tid. Linjer som Sundsvall-Trondheim ser högst konkurrenskraftiga ut på kartan men samlar inte tillräckligt underlag för att kunna flygas med rimlig frekvens.

Eftersom Swedavia avsåg att avveckla flygplatsen till två av de kringliggande kommunerna har man inte gjort någon egen prognos. Flygplatsens framtid har dock utretts flera gånger tidigare, senast av Aeropol AB vars bild är ganska dystert.²⁶ Konkurrensläget gentemot marktransporter till Arlanda och Stockholm är besvärligt men trycket från denna faktor kan antas vara relativt konstant i framtiden. Den nya förbifart som öppnas om något år kan dock locka över ytterligare passagerare med start eller mål norr om Sundsvall till bil. Vägen håller hög standard och någon radikal sänkning av tågresetider eller biljettpriser på tåg är inte i sikte. En viss återhämtning av flygtrafiken har skett 2011-2012 men den har inte fortsatt första halvåret 2013 då i stället minskning med sju procent noterades.



Figur 15 Antal passagerare på Sundsvall-Härnösand

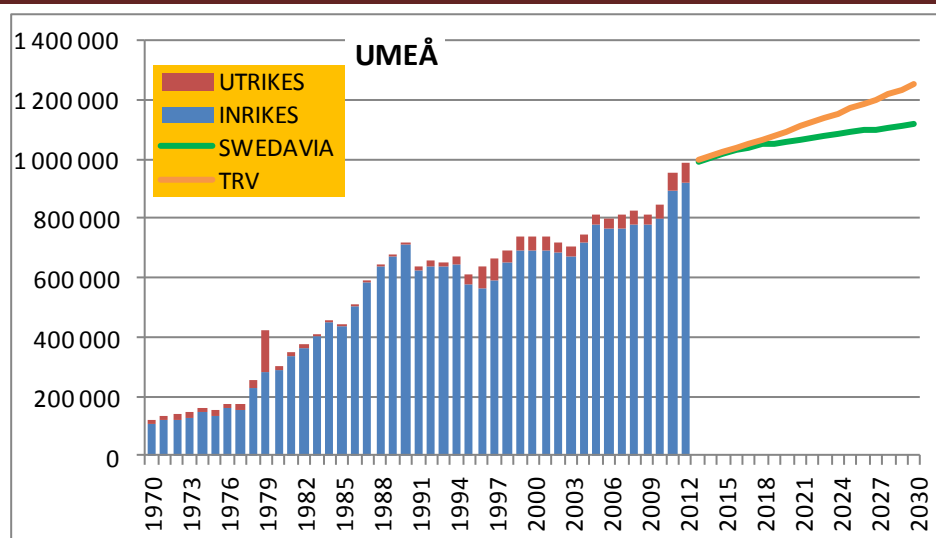
Trafikverket bedömer att nivån återgår till 300 000 passagerare till år 2030.

2.1.8 Umeå

Flygplatsen invigdes 1962 och ligger blott fyra km från stadens centrum. Umeå befinner sig i ett mycket gott konkurrensläge gentemot marktransport till Arlanda och Stockholm. Det går inte att ta sig till morgonanslutning på Arlanda eller morgonmöte i Stockholm med landtransport samma dag. Flygsträckan är dessutom markant kortare än landvägen. Dessa faktorer avspeglas i trafikutvecklingen som har varit trendmässigt ökande i 42 år med få och ganska små svackor. Utrikestrafiken består av charter. Utrikes linjetrafik har visat sig svår att upprätthålla. Umeå-Vasa är ännu en av de linjer som på kartan verkar välmotiverad men i praktiken inte går att flyga. Att det sedan Botniabanans invigning nu åter går att ta dagtåg till Stockholm spelar ingen större roll för flygtrafiken. I juni 2013 är tidigaste ankomst till Stockholm 15:40 och kortaste restid 6:27. Biljettpriserna i riktning Stockholm varierar mellan 672 och 2 152 kr enkel resa.

Swedavias prognos är tämligen blygsam, 1,17 miljoner passagerare år 2030. Trafikverket gör bedömningen att nivån snarare hamnar kring 1,25 miljoner oavsett att trafiken minskade med två procent under första halvåret 2013.

²⁶ Lidman (2009).



Figur 16 Antal passagerare på Umeå

2.1.9 Visby

Situationen på Visby är naturligtvis speciell såtillvida att konkurrens förekommer enbart från färjetrafik. Denna är upphandlad, numera av Trafikverket, på sträckorna till Nynäshamn och Oskarshamn. Den sammanlagda passagerarvolymen på färjorna var 2012 nära 1,6 miljoner; mer än fem gånger antalet inrikes flygpassagerare till och från Visby.

Tabell 4 Färjetrafik fastlandet-Visby

Inrikes passagerartrafik, 1 000-tal	2010	2011	2012
Nynäshamn–Visby	605	589	589
Oskarshamn–Visby	215	210	206
Grankullavik–Visby	5	–	–
Visby–Nynäshamn	605	587	590
Visby–Oskarshamn	217	212	206
Visby–Grankullavik	6	–	–
Totalt antal inrikes passagerare	1 653	1 598	1 590
Personkilometer, 1 000-tal	238 968	227 017	226 197

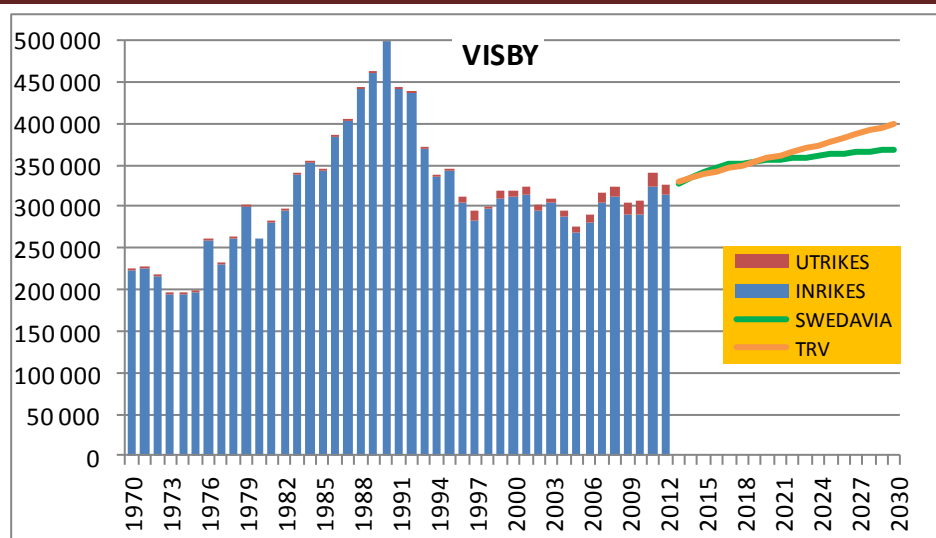
Källa: SOS Sjötrafik 2012, något redigerad.

För flygtrafiken har villkoren för sjötrafiken i form av tider, priser och inte minst miljökrav följaktligen stor betydelse. Fram till 1991 upphandlades även viss flygtrafik men denna upphandling upphörde, delvis till följd av förmenta miljöskäl. Sedan dess har sjötrafiken introducerat dieseldrivna höghastighetsfärjor vars energiåtgång per stolkilometer, och därmed koldioxidutsläpp, är fyra gånger så stora som flygtrafikens.²⁷ Dessutom släpper färjornas motorer ut stora mängder sot. Flyglinjerna till Visby skulle därmed närmast gynnas av generellt skärpta miljökrav och ibland framförs förslaget att upphandla viss flygtrafik i stället för den del av sjötrafiken som bedrivs med höghastighetsfärjor²⁸. Flyglinjer finns året runt till Arlanda och Bromma och i regel, men inte nu, också till Norrköping eller Linköping. Sommartid uppstår "turistlinjer" från flera andra fastlandsorter.

Swedavias prognos är en långsam ökning till 370 000 passagerare år 2030. Trafikverket bedömer att nivån bör nå 400 000 vilket ändå blott är en återgång till 1987 års nivå. Om höghastighetsfärjorna tas bort kommer en del av dessas resenärer att övergå till flyg snarare än till de något långsammare standardfärjorna vilket ökar nivån ytterligare.

²⁷ Uppgifter om energiåtgång saknas i Rederi AB Gotlands årsredovisningar men kan beräknas bakvägen med hjälp av uppgifter om motoreffekt, toppfart och överfartstid samt antaganden om verkningsgrad och valt bränsle. Färjorna har dock betydligt större fraktkapacitet per passagerare.

²⁸ Se Nordenbrink (2007).

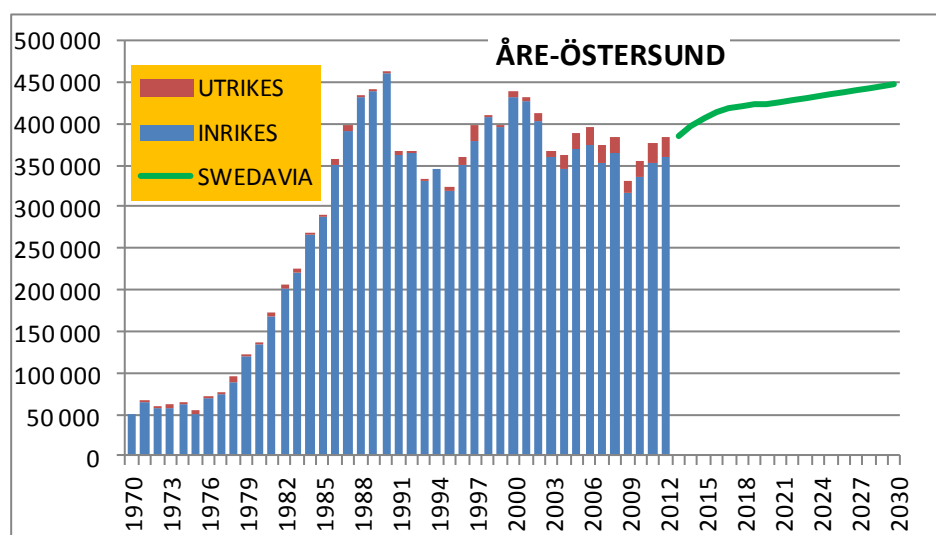


Figur 17 Antal passagerare på Visby

2.1.10 Åre-Östersund

Östersunds flygplats, belägen på Frösön som har goda bro- och färjeförbindelser åt flera håll, var tidigare en flygstation där LFV drev den civila verksamheten på flygflottillen F4:s bas. Flygvapnets fjärde flygkår påbörjade verksamhet redan 1926 och civil trafik påbörjades 1958. Trafikutvecklingen följer i stort sett den nationella och är mer instabil än på Luleå och Umeå. En kostsam banförlängning på 90-talet, motiverad som "nödvändig" för utrikes chartertrafik, hade obetydlig effekt. Namnbytet till Åre-Östersund för några år sedan kan inte heller förväntas ha någon effekt. Turistområdet Åre-Duved har goda tågförbindelser och det är miljömässigt inte önskvärt att överföra dessa resenärer till flyg, vilket däremot är fallet med bilresenärer. Områdets besökare, särskilt skidturister, tenderar dock att medföra stora mängder bagage som är svåra att hantera med flyg.

Swedavias prognos är att trafiken ökar till 447 000 år 2030. Trafikverket gör samma bedömning. Första halvåret 2013 minskade dock trafiken med två procent.



Figur 18 Antal passagerare på Åre-Östersund

2.2 Upphandlingsflygplatser

Fram till och med 2002 upphandlade ett antal glesbygdskommuner flygtrafik med olika metoder som efter EU-inträdet 1995 möjligen inte var helt förenliga med EU:s upphandlingsregler.²⁹ Upphandlingen övertogs från 2003 av Rikstrafiken men drabbades inledningsvis av stora svårigheter som störde passagerarflödena. Ansvaret övergick till Trafikverket år 2011.

2.2.1 Trafikavtal 2011-2015 och prognosförutsättningar

Trafikverket upphandlar under denna period trafik från Arlanda till åtta flygplatser där marknaden är ett "apol", dvs. under rådande utbuds- och efterfrågevillkor är ingen operatör intresserad av att driva trafiken på kommersiella villkor. Av samma skäl upphandlas linjen Luleå-Pajala. Dessutom upphandlas linjen mellan Åre-Östersund och Umeå men den saknar relevans i sammanhanget eftersom den utgör en obetydlig del av dessa flygplatsers totala trafik. I två fall mellanlandar den upphandlade trafiken helt eller delvis på flygplatser som inte omfattas av upphandling. Gällivare-Arlanda mellanlandar på Kramfors-Sollefteå och Sveg-Arlanda på Mora. Dessa flygplatser tas med i sitt linjesammanhang. Den upphandlade trafiken har generellt sett drabbats av åtskilliga problem som påverkar passagerarvolymerna negativt och trafikstatistiken är därmed en underskattning av resebehovet. Prognoserna utgår från att dessa problem är tillfälliga och inte har någon långsiktig effekt. I övrigt har inte någon större möda lagts på bedömningarna eftersom upphandlingsflygplatserna sammanlagt hanterar knappt en halv procent av totaltrafiken. Upphandlad operatör är Avies på Torsby, Hagfors, Sveg och Pajala samt Nextjet på de övriga. Nextjet hamnade 2010-2011 i akuta ekonomiska svårigheter efter förlust år 2011 med 39 mkr på 450 mkr i omsättning. Det sammanlagda resultatet åren 2007-2011 är 46,7 mkr i förlust på en omsättning av 1,45 miljarder. Bolaget köptes i december 2012 upp av Höga Kusten Flyg AB och fortsätter verksamheten i eget namn.

Tabell 5 Upphandlad kapacitet 2011-2015

LINJE	Samma färg = samslingning	Upphandling 2011-2015			
		Stolar		Turer	Flyg- bolag
		Antal	/tur		
ARLANDA-	ARVIDSJAUR	52 000	42,4	1 226	Nextjet
	LYCKSELE	40 000	35,7	1 122	Nextjet
	HEMAVAN	25 000	27,8	900	Nextjet
	VILHELMINA	24 000	21,4	1 122	Nextjet
	HAGFORS	4 500	4,5	996	Avies
	TORSBY	5 000	5,0	996	Avies
	GÄLLIVARE	68 000	60,6	1 122	Nextjet
	SVEG	8 000	6,5	1 226	Avies
LULEÅ-	PAJALA	6 000	5,3	1 122	Avies
UMEÅ-	ÖSTERSUND	19 500	20,8	936	Direktflyg

Källa: sammanställd från trafikavtalen av Håkan Jacobsson, Trafikverket.

De sex flygplatserna i Norrland samt Storuman samarbetar i organisationen Utveckling Flyg i Norrlands Inland (UFNI). I en rapport utgiven 2010 av UFNI i samarbete med länsstyrelserna i Västerbotten och Norrbotten finns en detaljerad genomgång av respektive flygplats' förutsättningar samt prognoser för åren 2010-2013.³⁰ Av de följande avsnitten framgår att dessa prognoser med något undantag kraftigt överskattade utvecklingen t.o.m. 2012. Det är lätt att avfärda prognoserna

²⁹ En inventering finns i Luftfartsverket (2000).

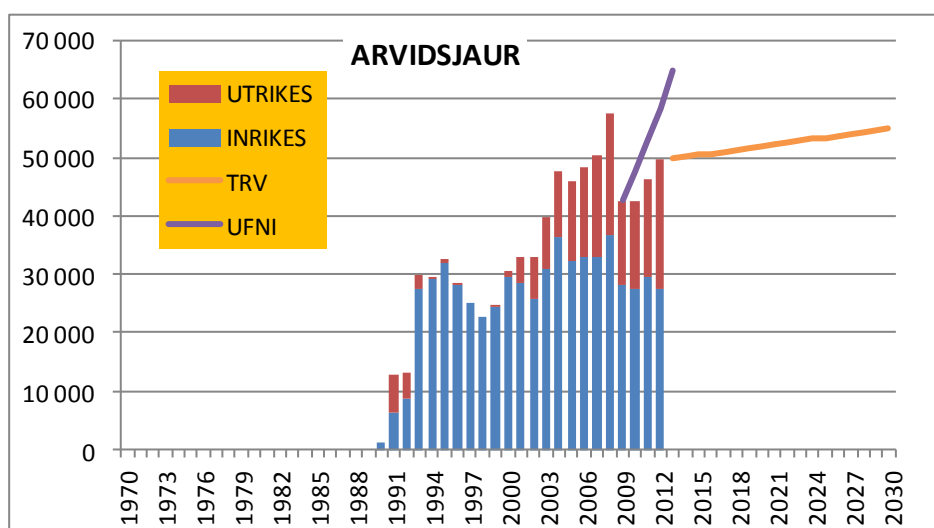
³⁰ UFNI m.fl. (2010).

som glädjekalkyler men med tanke på den samlade sakkunskapen bakom bör prognoserna snarare ses som (möjligen något överskattade) potentialer. Man skulle kunna uppnå dessa nivåer om trafikbudet var bättre anpassat till efterfrågan och trafiken flyter utan störningar.

2.2.2 Arvidsjaur och Lycksele

Arvidsjaur flygplats invigdes som ett nybygge 1990, delvis motiverat av en ganska stor militär närvaro. Trafik bedrevs inledningsvis till Umeå men sedan det militära fältet Gunnarn (senare Storuman) uppgraderats till civil trafikflygplats 1993 lades linjen om till Arvidsjaur-Storuman-Arlanda. Detta hade mycket god effekt på passagerarvolymen. År 1999 etablerade Scandinavian Aviation Academy en gymnasial pilotutbildning på flygplatsen. Utbildningen avvecklas dock under 2013 och ingen fast militär närvaro finns kvar. I början av 2000-talet uppkom en unik "affärsnisch" för Arvidsjaur kommun när man lyckades marknadsföra sig som provplats för bilar i arktiskt klimat. Detta är huvudförklaringen till den för en glesbygdsflygplats unikt stora volymen utrikespassagerare. Inrikestrafiken har däremot drabbats av både regionalpolitik och försvarspolitik med påföljd att volymen minskat markant mellan 2008 och 2012.

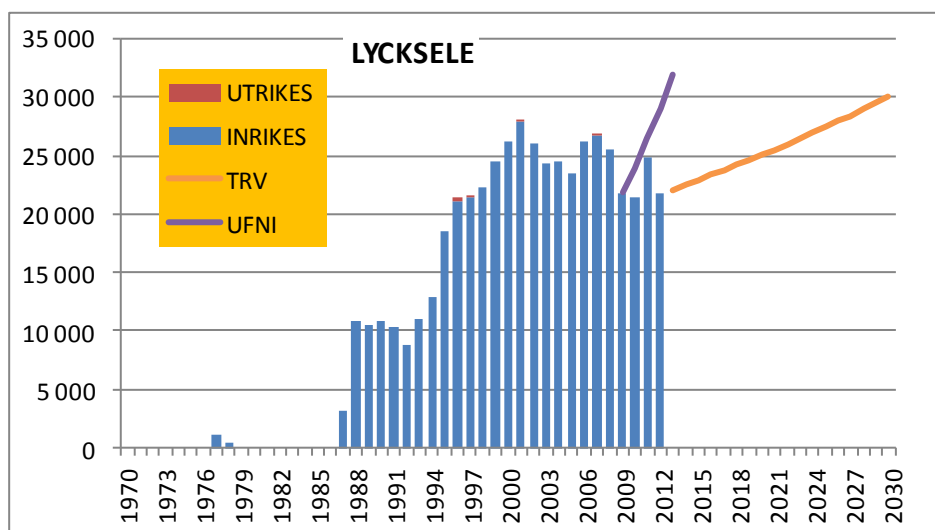
Arvidsjaur har en stor del av marknaden för bilprovning och antalet utrikespassagerare är unikt högt, 22 000 år 2012. En svag tillväxt kan förväntas, med 55 000 passagerare som resultat år 2030. Första halvåret 2013 ökade trafiken med två procent.



Figur 19 Antal passagerare på Arvidsjaur

Eftersom Trafikverket från och med trafikavtalen 2008-2011 inte längre upphandlar trafik på Storuman lades linjen från hösten 2008 om till Arvidsjaur-Lycksele-Arlanda. Lycksele godkändes som trafikflygplats 1968 men var länge utan flyglinje. Här består konkurrensen främst av alternativet att ta bil till Umeå flygplats, ca 12 mil, där utbudet är mycket större. Sedan trafiken lades om från att gå Vilhelmina – Lycksele – Umeå till Vilhelmina – Lycksele – Arlanda år 1994 blev bilalternativet mindre attraktivt och åtgärden medförde nästan en fördubbling av trafiken från 1993 till 1996. Linjesträckningen var stabil till 2008 då upphandlingen på Storuman upphörde. I det efterföljande avtalet till 2011 och även i det nuvarande till 2015 går linjen Arvidsjaur – Lycksele – Arlanda medan Vilhelmina trafikeras genom mellanlandning av linjen Hemavan - Arlanda. Trafiken har haft vissa svårigheter men en tillförlitlig trafik bör kunna nå 30 000 passagerare år 2030. Första halvåret 2013 minskade trafiken med åtta procent.

Den år 2011 återupptagna persontrafiken på järnväg Umeå-Lycksele är en stor förbättring för lokalresenärer på sträckan men påverkar knappast flygtrafiken. Utbudet är visserligen bättre på Umeå flygplats men tåget är ett ganska opraktiskt sätt att ta sig dit eftersom flygplatsen och järnvägsstationen ligger på var sin sida om Umeälven.

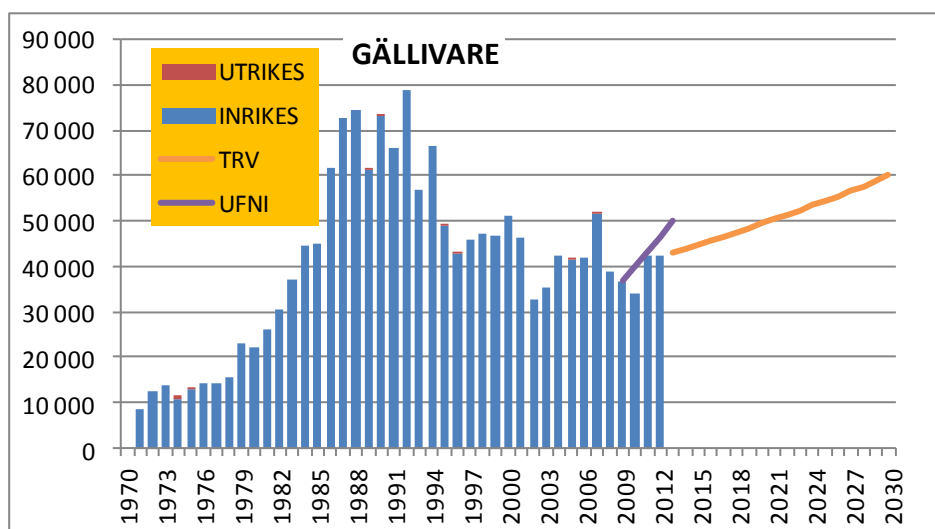


Figur 20 Antal passagerare på Lycksele

2.2.3 Gällivare

Flygplatsen var ursprungligen ett militärt fält och fick reguljär trafik 1971. Fram till år 2000 var trafikvolymen på Gällivare tillräcklig för kommersiella operatörer men den stora minskningen år 2001 framtvängde stödåtgärder. År 2007 var man tillbaka på nivån år 2000 men problem med flygbolaget mm. ledde till en kraftig minskning till år 2010. De två senaste åren har nivån legat över 40 000 igen. Utrikestrafik har inte förekommit. Linjen till Arlanda har under de senaste åren mellanlandat i Kramfors som dock även har en egen linje till Arlanda.

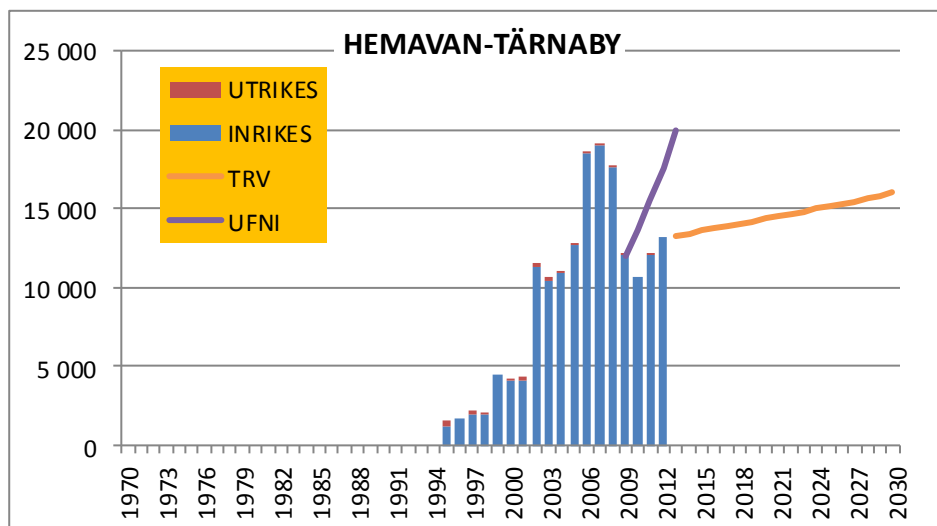
Det vidsträckta upptagningsområdet avgränsas av Arvidsjaur, Kiruna, Pajala och Luleå där Luleå är överlägset störst. Avståndet till Luleå är dock så stort att en flyglinje dit periodvis har funnits och har återupptagits 2013, med fortsättning till Kiruna. Trafiken bör kunna nå 60 000 passagerare år 2030. Första halvåret 2013 minskade trafiken med fem procent.



Figur 21 Antal passagerare på Gällivare

2.2.4 Hemavan-Tärnaby och Vilhelmina

Hemavan-Tärnaby utvecklades från ett segelflygfält och togs i bruk som trafikflygplats hösten 1993. Säsongs trafik med flyg till Arlanda kom igång 1995. Den kuperade terrängen och avsaknaden av tillräcklig inflygningsutrustning medförde inledningsvis att inflygningsproceduren var ganska primitiv med höga s.k. väderminima vilket kan ha påverkat trafiken negativt men problemet löstes efter några år. Hemavan har en högre andel inkommande turister än övriga inlandsflygplatser och i trafikavtalet 2011-2015 finns särskilda krav på bagagekapacitet hos flygoperatören. Trafiken har varit instabil, delvis till följd av problem med den upphandlade trafiken, men kan antas nå 16 000 passagerare 2030. Jan-juni 2013 minskade trafiken med fem procent.



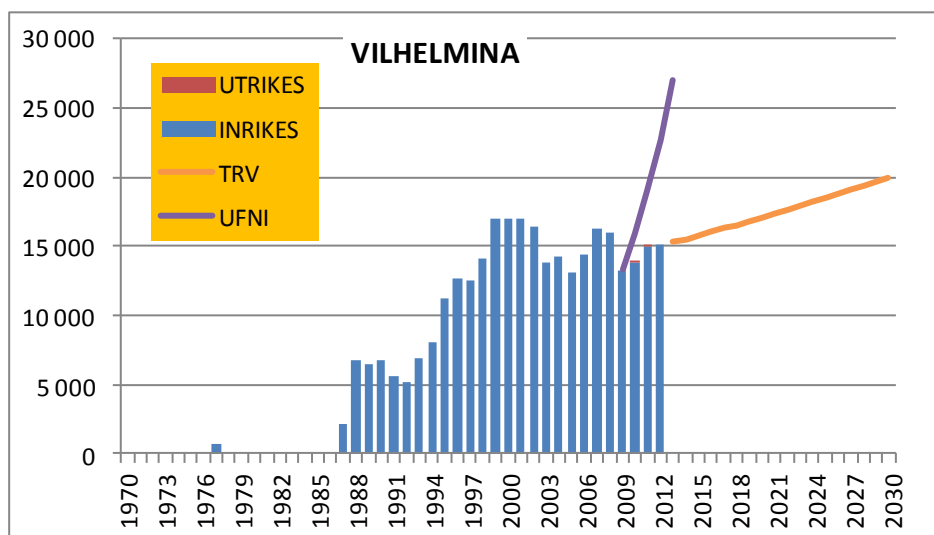
Figur 22 Antal passagerare på Hemavan

Från och med upphandlingsperioden 2008-2011 mellanlandar linjen i Vilhelmina. Här har trafiken varit stabilare. Rullbanan har vissa operativa begränsningar som i någon mån kan påverka kapaciteten negativt; Nextjet säljer inte sex av 68 platser i sina BAe ATP för att hålla ner vikten. Kommunerna Vilhelmina, Åsele, Dorotea och Strömsund har bildat South Lapland Airport AB syfte att bygga en ny startbana med 2 300 meters längd.³¹ Den bakomliggande prognosen för år 2030 är 35 000 – 40 000 inrikespassagerare och 10 000 – 15 000 utrikespassagerare i form av inkommande charter.

Trafikverket gör ad-hoc – bedömningen att utbyggnaden, med en kostnad runt 200 miljoner kr, är oförenlig med trafikpolitikens övergripande mål om samhällsekonomisk effektivitet och inte blir genomförd till 2030. Inrikesprognosen är inte realistisk. Ingenting tyder på att det existerar en marknad för utrikes inkommande charter i nämnvärd grad men om den finns kan trafiken hanteras på Storumans flygplats där erforderlig bankapacitet redan finns. Att utbyggnaden inte behövs ens för att hantera en betydligt större trafikvolym än nuvarande framgår av UFNI:s prognos på 27 000 passagerare 2013. Trafikverket gör bedömningen att det på befintlig flygplats bör vara möjligt att nå 20 000 passagerare år 2030.

Samslingningen Hemavan-Tärnaby och Vilhelmina är enligt företrädare för båda flygplatserna inte helt lyckad eftersom båda har likartat trafikmönster med samtidigt infallande trafiktoppar och behov av att medföra vinterutrustning. Det är möjligt att ytterligare några tusental passagerare finns att hämta till 2030 med en annan slingning.

³¹ Vilhelmina kommun m.fl. (odaterad, troligen 2012):



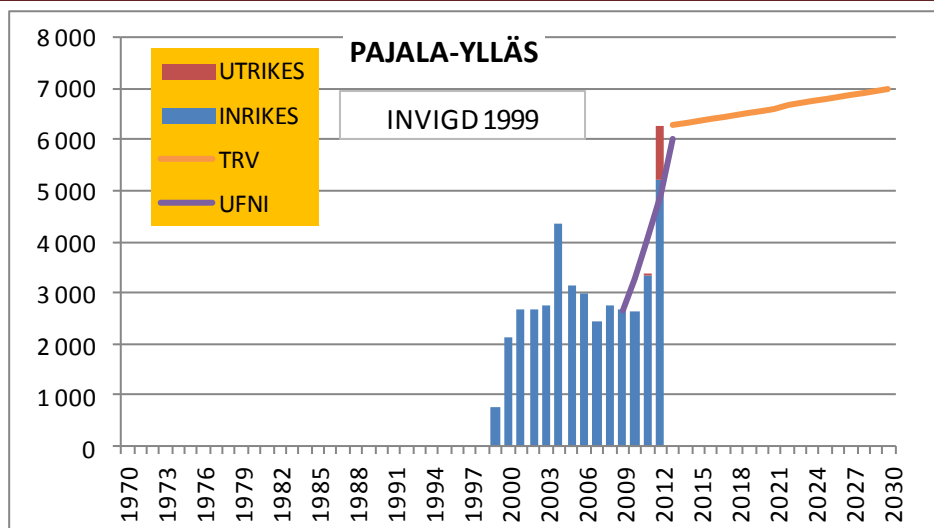
Figur 23 Antal passagerare på Vilhelmina

2.2.5 Pajala-Ylläs

Flygplatsen öppnades sommaren 1999 och bekostades med statliga medel. Ylläs ligger på finska sidan av Torneälven och tillkom senare i flygplatsnamnet. Under hela perioden har trafiken bedrivits till Luleå och varit upphandlad. Kombinationen av kort flygsträcka, små plan med höga stolkiometerkostnader och lågt passagerarunderlag gör upphandlingen mycket dyr räknad per personkilometer. Därtill kommer ett betydande underskott på flygplatsen.³² Ett sätt att få mer nytta för pengarna och säkra framtida överlevnad är att ta med ytterligare en flygplats och lägga om linjen till Arlanda, vilket inte är möjligt med nuvarande flygplanstyp Jetstream 32. Linjen kan till exempel mellanlanda i Gällivare, Storuman eller Kramfors. Alternativet med Gällivare kräver ett flygplan med 60-70 stolar men i de två senare fallen räcker en Saab 340 vilket är tillräckligt för att driva trafik till Arlanda. Att mellanlanda en sådan linje i Luleå, med sitt stora utbud till Arlanda, är däremot meningslöst. Därmed förloras en del lokalresenärer men antagligen vinner man långt fler resenärer till Stockholm.

Den gruvverksamhet som nyligen har påbörjats i Kaunisvaara nära Pajala är säkerligen huvudförklaringen till att trafiken nästan fördubblades mellan 2011 och 2012, från 3 333 till 6 244 passagerare med betydande inslag av utrikes taxiflyg. Frågan är då om detta indikerar en framtida ökningstakt, en framtida nivå eller en tillfällig topp. Med tanke på att gruvprojektet antagligen genererar mer flygtrafik under uppbyggnadsskedet än under framtida drift lutar det åt mittenalternativet. Första halvåret 2013 noterades hela 52 procents minskning mot 2012 vilket antyder en återgång till nivåerna före 2012. Nivån år 2030 bedöms ligga kring 7 000 passagerare.

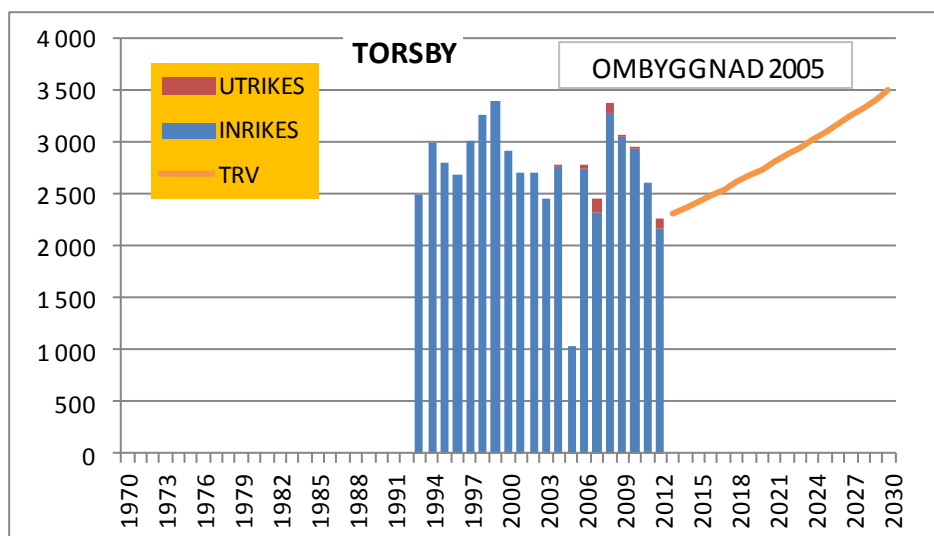
³² Se avsnitt 9. Obs dock att utbetalt statligt driftstöd inte ska läggas till totalkostnaden eftersom stödet enbart omfördelar underskott från flygplatshuvudmannen till staten.



Figur 24 Antal passagerare på Pajala-Ylläs

2.2.6 Torsby och Hagfors

Linjen har upphandlats i denna utformning sedan början av 1990-talet. Torsby invigdes 1964 som en utbyggnad av ett flygklubbfsält från 1959. En omfattande, kostsam och inte helt lättmotiverad ombyggnad utfördes 2005. Flygplatsen var stängd en stor del av detta år och hade endast 1 039 passagerare. Den diminutiva utrikestrafiken på Torsby 2012 är huvudsakligen en följd av att den upphandlade operatören, estländska Avies, underhåller flygplanen i Tallinn och då erbjuder biljetter dit. Trafiken är trots sin låga volym viktig för båda orterna, inte minst för att flygförbindelsens enda alternativ är en lång bilresa. Järnvägen Torsby-Kil, 82 km, upprustades av Trafikverket för drygt 100 mkr under 2011 och 2012 men fyller huvudsakligen ett lokalt och regionalt transportbehov. En kombinationsresa med bil till Karlstads flygplats kan möjligen vara ett alternativ om målet är Arlanda men om målet är centrala Stockholm tar en sådan resa lika lång tid som att åka bil hela vägen och blir betydligt dyrare. Omvänt är tåg från Karlstad realistiskt om man ska till centrala Stockholm men inte om målet är Arlanda eller Uppsala. Trafikverket bedömer att det bör gå att nå åtminstone 7 500 passagerare på flyglinjen till 2030. Det viktigaste medlet utöver fortsatt upphandling är att få flygförbindelsen mer tillförlitlig. Utvecklingen kan vara på rätt håll i det avseendet eftersom trafiken ökade med 27 procent under första halvåret 2013.

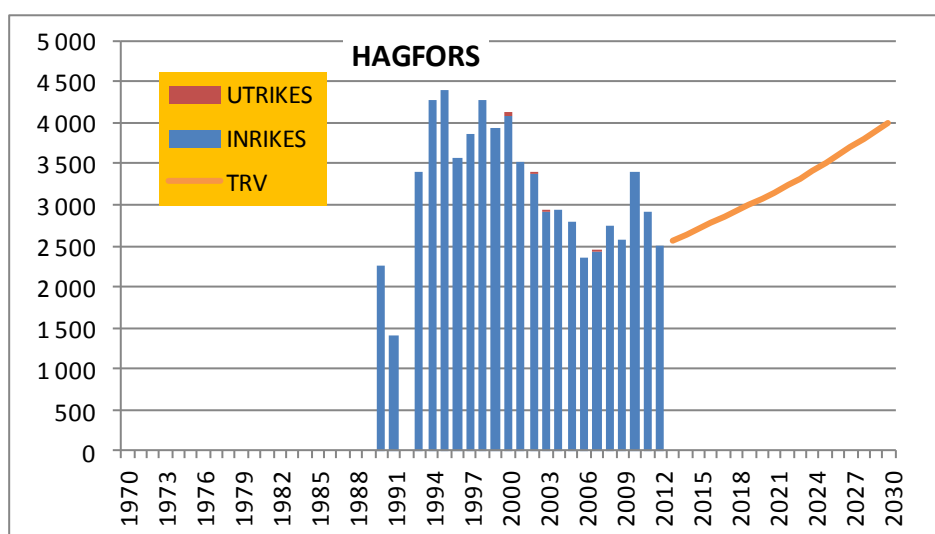


Figur 25 Antal passagerare på Torsby

Hagfors' flygplats invigdes 1987. Tidiga försök att flyga bland annat Hagfors-Karlskoga-Bromma fungerade inte länge och 1992 låg trafiken helt nere. Hagfors har haft instabil trafik och vissa problem med regulariteten i den upphandlade trafiken men förutsatt att dessa löses bör nivån nå 4 000 passagerare år 2030. Trafiken ökade med sju procent under första halvåret 2013.

Av diagrammen framgår att ytterst få passagerare från Torsby använde Hagfors flygplats när Torsby byggdes om 2005. En sådan påstådd effekt används ibland som argument för att koncentrera trafiken till en av flygplatserna men upplägget överensstämmer inte med passagerarnas önskemål. Den helt övervägande delen av trafikunderlaget på den nedlagda flygplatsen kommer att gå förlo-rad till biltrafik.

Båda prognoserna gäller under förutsättning att fortsatt samslingning kan ske. Erfarenheterna visar entydigt att det saknas förutsättningar att bedriva trafik på enbart den ena av flygplatserna.

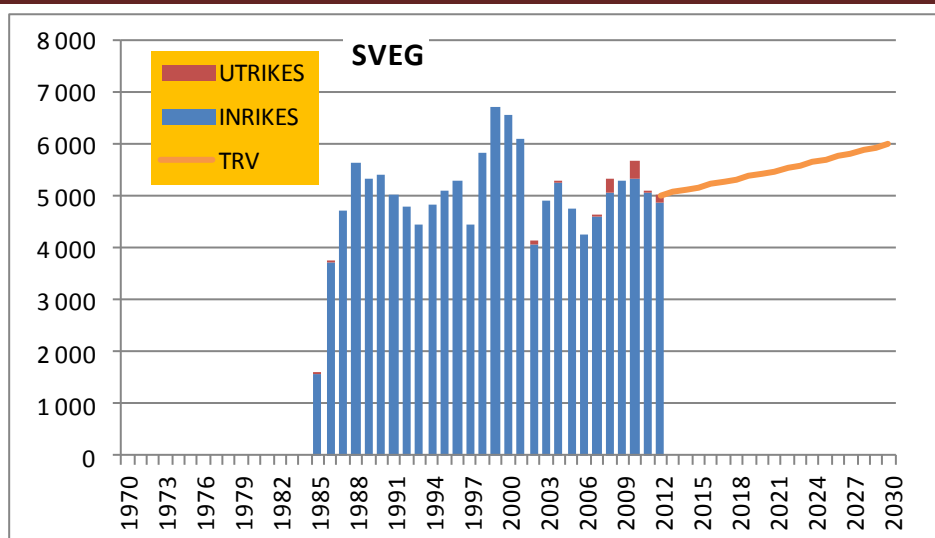


Figur 26 Antal passagerare på Hagfors

2.2.7 Sveg och Mora

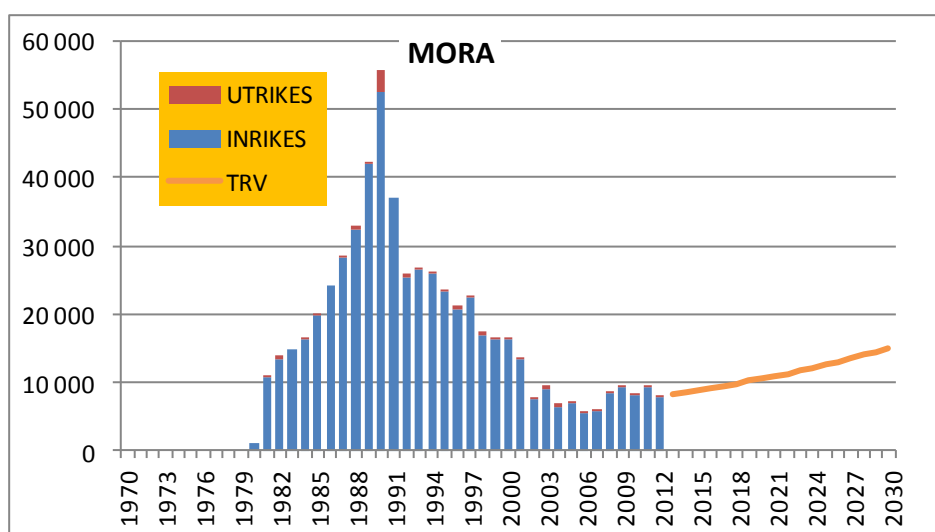
Banan på Svegs flygplats stod färdig 1970 men det dröjde troligen några år innan flygplatsen fick kapacitet som trafikflygplats. Crown Air uppges dock ha försökt flyga en linje Bromma-Sveg i början av 70-talet vilket i så fall inte återspeglas i statistiken nedan. Flygbolaget Airborne inledde trafik till Arlanda i mitten av 80-talet. Under 90-talet när kommunerna upphandlade trafik gick linjen från Sveg via Söderhamn. Trafiken på Söderhamn lades ner år 2000 och flygplatsen är numera nedlagd som trafikflygplats. Trafiken på Sveg upprätthölls dock och när Rikstrafiken övertog upphandlingen kom den att bedrivas via Mora, som dock inte ingår i upphandlingen. Att Mora ändå tas med i detta sammanhang beror på att den upphandlade linjen till Sveg utgör hela trafikutbudet på Mora, vars passagerarunderlag knappast räcker till kommersiell trafik. Den upphandlade linjen till Sveg har visat sig ge betydande "bonuseffekter" för Mora.

Trafiken på Sveg har pendlat mellan 4 000 och 7 000 passagerare sedan 1987. Nuvarande operatören Avies underhåller flygplanen i Estland och erbjuder då biljetter dit vilket ger upphov till en blygsam utrikestrafik. Förutsatt en hög tillförlitlighet på linjen bör 6 000 passagerare kunna återuppnås år 2030. Första halvåret 2013 ökade passagerarantalet med 32 procent.



Figur 27 Antal passagerare på Sveg

Mora flygplats invigdes i september 1980. Här har trafikutvecklingen varit mycket mer dramatisk. Från en topp på hela 55 600 passagerare 1990 sjönk trafiken 2012 till 7 900, dock med en långsamt ökande trend sedan 2007. Förutsatt att en upphandlad linje mellanlandar bör 15 000 passagerare kunna återuppnås år 2030. Trafiken ökade med fem procent första halvåret 2013.



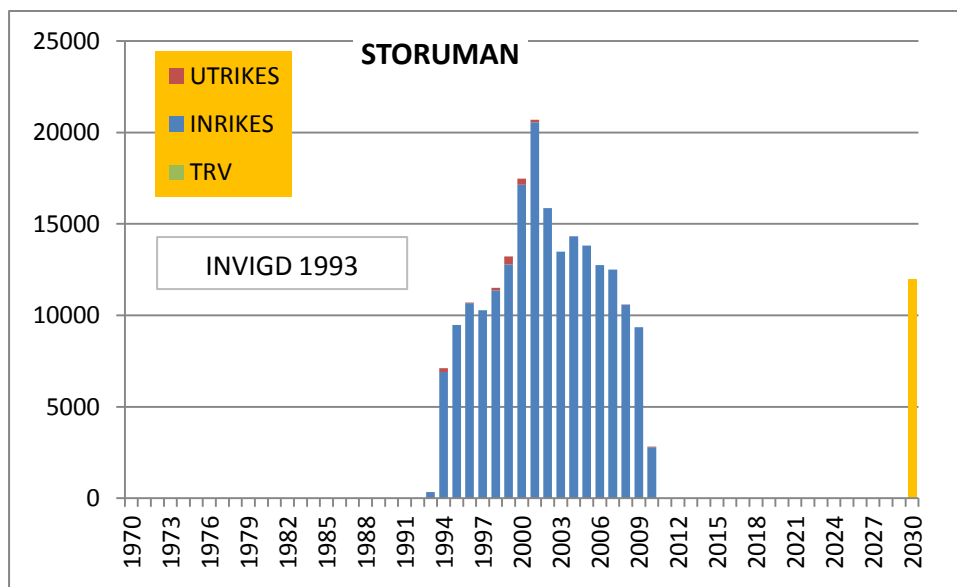
Figur 28 Antal passagerare på Mora

2.2.8 Storuman

Det militära fältet Gunnarn, senare Storuman, öppnades som civil trafikflygplats 1993 och trafiken Arvidsjaur – Umeå lades om till att gå Arvidsjaur – Storuman – Arlanda. Trafiken nådde hela 20 700 passagerare 2001 för att sjunka till 9 300 år 2009 som var det sista helåret med upphandlad trafik. Upphandling har hela tiden varit nödvändig. Rikstrafiken upphandlade inte fortsatt trafik från hösten 2008 men Storumans kommun upphandlade i egen regi från januari 2009 till juni 2010, då uppgiften blev finansiellt övermäktig för en kommun med 6 000 invånare.

Sedan den kommunala upphandlingen upphörde i juni 2010 ligger trafiken nere men flygplatsen är fortfarande en trafikflygplats, och därmed den enda i Norrland utan reguljär trafik. Det finns emellertid skäl att notera trafikunderlaget i Storuman eftersom det skulle kunna användas till sams-

lingning. Den upphandlade linjen Pajala – Luleå skulle kunna läggas om till Pajala - Storuman – Arlanda till troligen samma nettokostnad. Ett annat alternativ är att mellanlanda någon av linjerna från Arlanda till Kiruna och Gällivare. Med något av dessa upplägg borde nivån kunna nå 12 000 passagerare 2030. I någon mån tas detta underlag från omkringliggande flygplatser; Vilhelmina, Lycksele, Umeå och Arvidsjaur. Hemavan berörs knappast trots att flygplatsen ligger i samma kommun. Av statistiken för Lycksele och Vilhelmina framgår att en förvånansvärt liten del av Storumans flygresenärer har sökt sig dit när sedan trafiken upphörde. Huvuddelen tar sig uppenbarligen till Umeå med bil, trots avståndet



Figur 29 Antal passagerare på Storuman

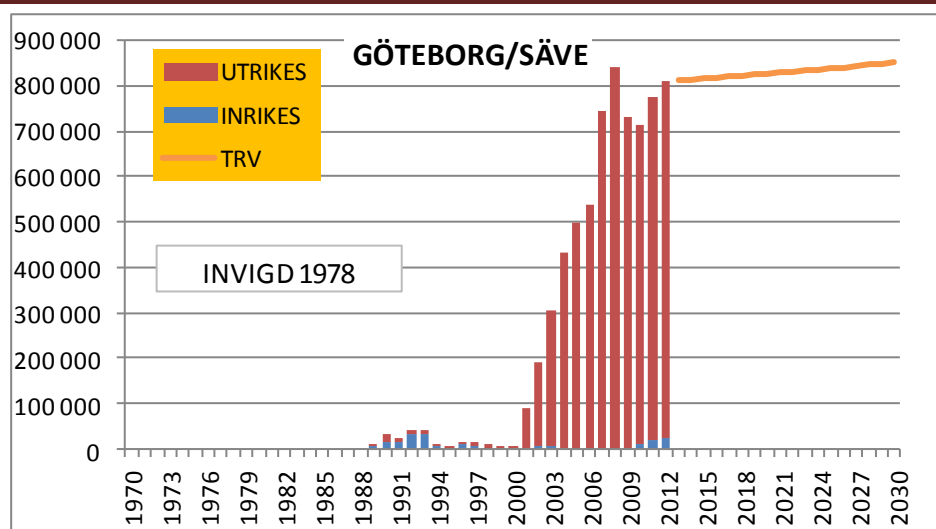
Linjetrafiken upphörde i juni 2010.

2.3 Utrikesflygplatser

Fyra flygplatser saknar inrikes linjetrafik och en, Göteborg/Säve, har mycket gles men reguljär inrikestrafik till Visby. De fem flygplatserna hade 2012 knappt 10 % av den totala utrikestrafiken, varav dock 6 % ligger på Skavsta. "Lågprisflyg" dominerar helt på Säve, Skavsta och Västerås medan Linköping och Norrköping har "normalprislinjer" utan inslag av lågprisflyg.

2.3.1 Göteborg/Säve

Flygplatsen byggdes 1940 för flygförbundet F9:s behov men detta lades ner 1969 varefter flygplatsen lades i viss träda. När Torslanda lades ner 1977 flyttades allmänflyget (flygklubbar och "småflyg") till Säve medan reguljärtrafiken flyttade till Landvetter. Under 1990-talet förekom linjetrafik till bland annat Ronneby och Kalmar. Flygbolaget Gothia Shuttle Express gjorde 1993 ett försök att flyga Säve-Bromma men gick i konkurs efter någon månad. År 2001 etablerade sig Ryanair på flygplatsen vilket ledde till snabb tillväxt av trafikvolymen men även av de kringboendes klagomål. Toppåret var 2008 med 842 000 passagerare. År 2012 hade nivån minskat till 802 000. De senaste åren har gles men reguljär inrikestrafik bedrivits till Visby. Till 2030 bedöms totaltrafiken växa till ca 850 000. Under första halvåret 2013 ökade trafiken med två procent.

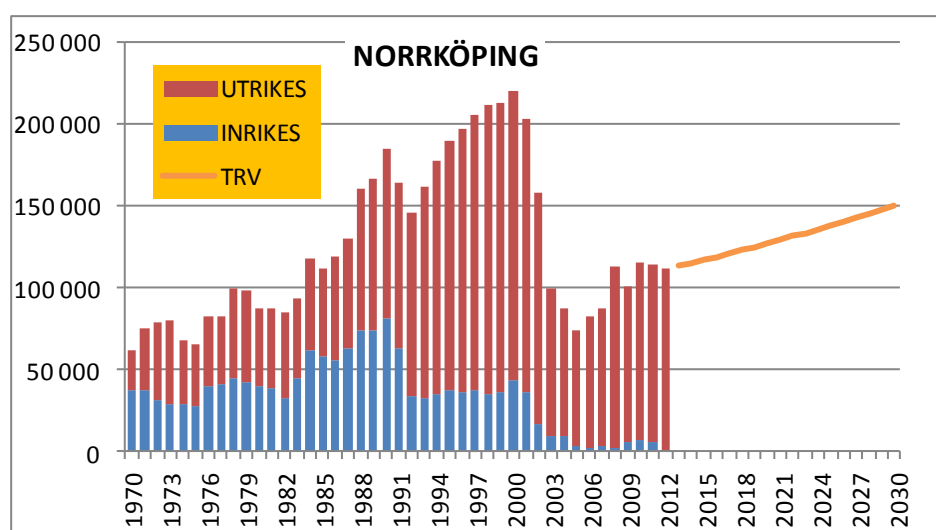


Figur 30 Antal passagerare på Göteborg-Säve

2.3.2 Norrköping och Linköping

Norrköping invigdes 1934 och är landets äldsta i bruk varande trafikflygplats. Linköping byggdes av Saab på 1940-talet. Båda betjänar den s.k. fjärde storstadsregionen. Projektet att bygga en gemensam flygplats, "Gothia Airport", drevs runt 1990 med stor kraft av länsstyrelsen i Östergötland och Östsvenska Handelskammaren. Luftfartsverket utredde frågan i detalj 1993.³³ Slutsatsen var att projektet, på ca en miljard dåtida kronor, var extremt olönsamt – befintlig kapacitet var mer än tillräcklig, Saab behöver en flygplats utanför dörren och frigjord mark i Norrköping hade lågt värde. Utvecklingen därefter har i mycket hög grad bekräftat bedömningen.

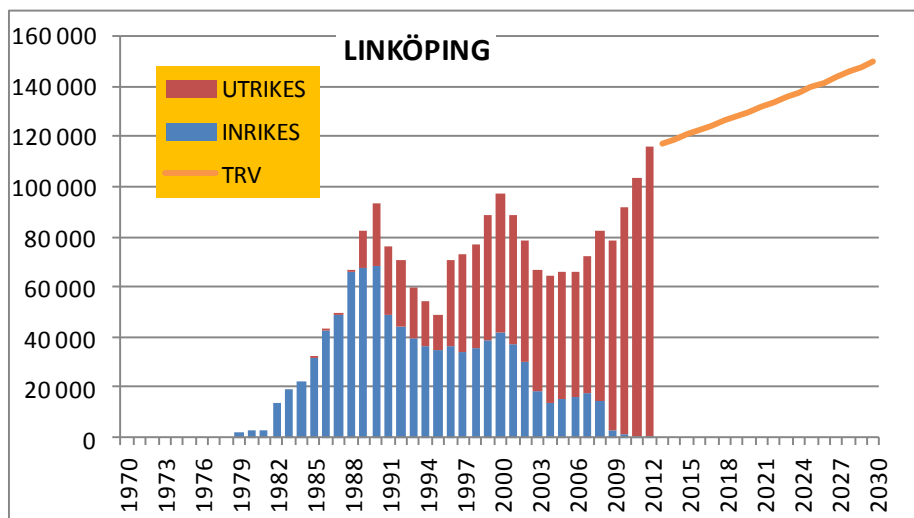
På 1990-talet bedrevs linjetrafiken Norrköping-Arlanda av två konkurrerande bolag, Air Express och Nyge Trafikflyg, men den gick allt sämre i takt med att järnvägen och framför allt E4 blev allt bättre. I början av 2000-talet lades linjen ner men till och från har det funnits linjetrafik till Visby. Efter en tillbakagång i början av 2000-talet har utrikestrafiken stabiliserats kring drygt 100 000 passagerare. Till år 2030 kan 150 000 vara rimligt. Första halvåret 2013 minskade trafiken med åtta procent.



Figur 31 Antal passagerare på Norrköping

³³ Luftfartsverket (1993).

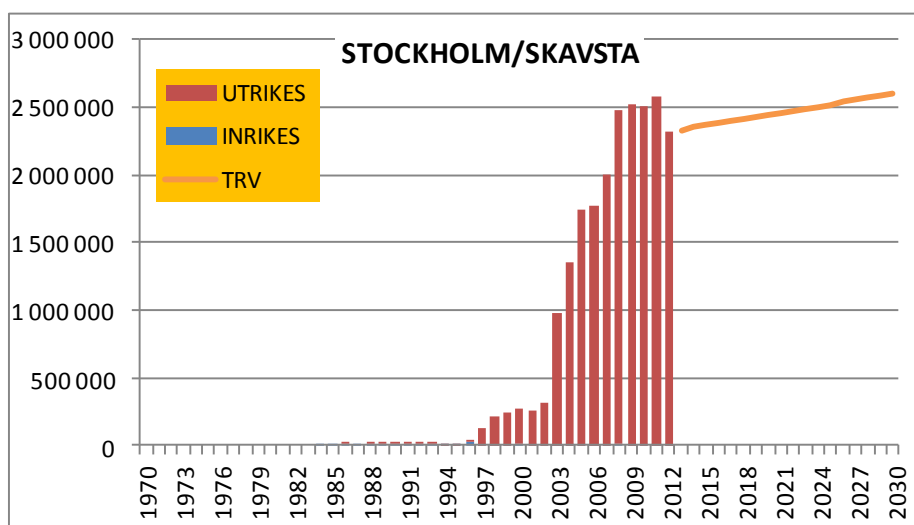
Linköping hade 66 000 passagerare år 1988 varav endast 500 var utrikes. År 2012 var situationen helt omvänd med 116 000 passagerare, varav 132 inrikes. Linjen till Arlanda lades ner kring 2005. Den huvudsakliga trafiken går med KLM till Amsterdam och dessutom finns en linje till Köpenhamn. Förutsatt att inte bullerproblem eller andra miljöproblem begränsar trafiken bör 150 000 vara en rimlig nivå 2030. Trafiken ökade med två procent första halvåret 2013.



Figur 32 Antal passagerare på Linköping

2.3.3 Stockholm-Skavsta

Flygplatsen byggdes för flygflottiljen F11 år 1941. F11 lades ner 1979. Från mitten av 1980-talet drevs linjetrafik till Arlanda och Visby och som mest nåddes 16 500 passagerare 1988. 1993 lades linjen till Arlanda ner. Viss utrikestrafik förekom och i juni 1997 etablerade sig Ryanair. Efter utökning av linjenätet steg trafiken snabbt till 2,5 miljoner 2008 varefter den stagnerade med en påtaglig minskning 2012. Trots trafikvolymen har flygplatsen redovisat underskott varje år sedan 1997, totalt nära 260 mkr, utom för 2012 då man hade 1,2 mkr i vinst. Utöver förlusttäckning har spanska huvudägaren Abertis finansierat investeringar mm och totalt betalat in 663,1 mkr t.o.m. 2012. Årsredovisningen för 2012 anger ett banunderhållsbehov på 80-100 mkr inom tre år som inte täcks av avsättningar, dvs. bolaget saknar pengar. Abertis sålde 2013-07-22 sin andel till ADC & HAS Airports Worldwide i USA. Prognosen är att trafiken stagnerar kring 2008 års nivå och blir 2,6 miljoner år 2030. Första halvåret 2013 minskade passagerarantalet med åtta procent.

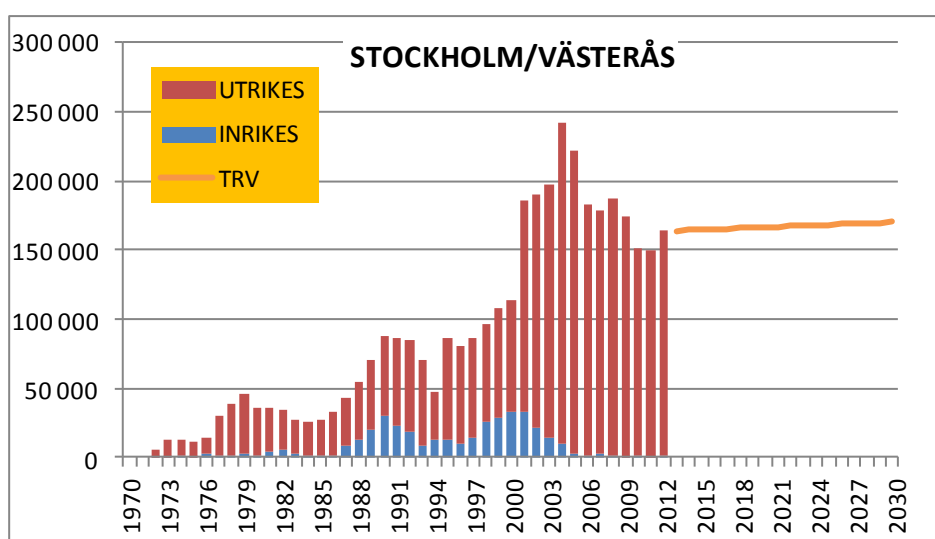


Figur 33 Antal passagerare på Stockholm/Skavsta

2.3.4 Stockholm-Västerås

Flygplatsen invigdes 1930 som bas för Första flygkåren som sedan blev flygförbandet F1. Civil trafik inleddes 1976. Flygförbandet lades ner 1983. Inrikestrafiken på Västerås har i regel utgjorts av mellanlandningar på linjer mellan andra orter; under 2000-talet mest Göteborg-Borlänge. Under lång tid fanns en linje med SAS till Köpenhamn. Sedan Ryanair etablerat sig i april 2001 växte trafiken snabbt till 242 000 år 2004 men den har sedan dess minskat till 162 000 år 2012. Etableringen ledde till en långvarig strid om flygplatsavgifter och i dess förlängning lämnade Skyways flygplatsen 2004 och SAS, som drev linje till Köpenhamn, gjorde samma sak 2007.

Luftfartsverket var under en tid ägare till 40 % av flygplatsbolaget men sålde denna del till kommunen för flera år sedan. I likhet med situationen på Skavsta betalar lågprisflyget låga avgifter och flygplatsbolaget redovisade förluster på ca 230 miljoner kr under åren 2000-2011. Prognosen är att trafiken sakta växer till ca 170 000 passagerare år 2030 vilket är långt under 2004 års nivå. Första halvåret 2013 ökade trafiken med två procent.



Figur 34 Antal passagerare på Stockholm/Västerås

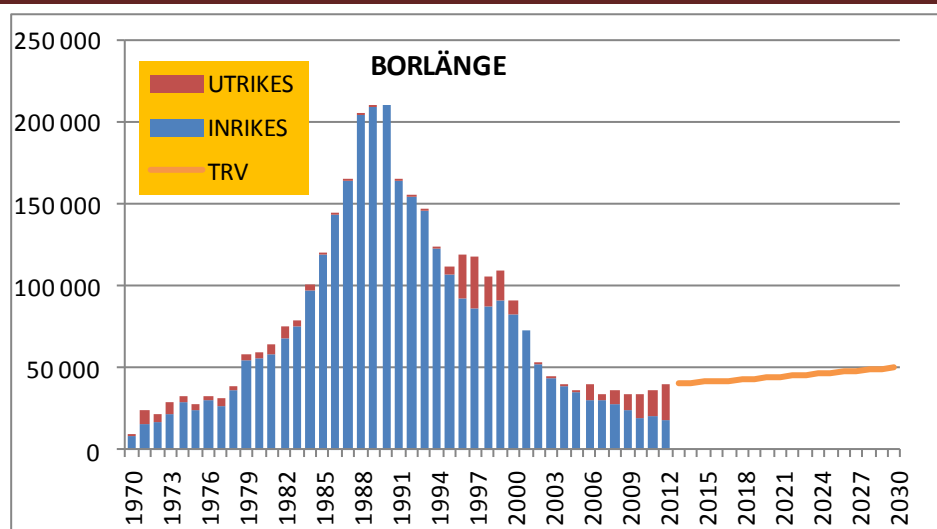
2.4 Övriga flygplatser

I denna grupp ingår de 14 flygplatser som år 2012 inte ägdes av Swedavia, inte har upphandlad trafik och inte ingår i gruppen utrikesflygplatser. Gruppen svarade för 4,6 % av den totala trafiken 2012.

2.4.1 Borlänge

Inrikestrafiken på Borlänge dominerades länge av linjen till Arlanda. Denna överlevde järnvägsanslutningen av Arlanda i januari 2000 med många år, troligen beroende på att tåget var ett alltför riskfyllt alternativ för den som måste hinna till en flygavgång. Den omständigheten att det i Borlänge baserade Svenska Direktflyg AB ämnar återuppta linjen i september 2013 kan antyda att så fortfarande är fallet. Nuvarande inrikestrafik består linjer till Landvetter och Sturup i Direktflygs regi. Reguljär trafik till Köpenhamn har förekommit då och då.

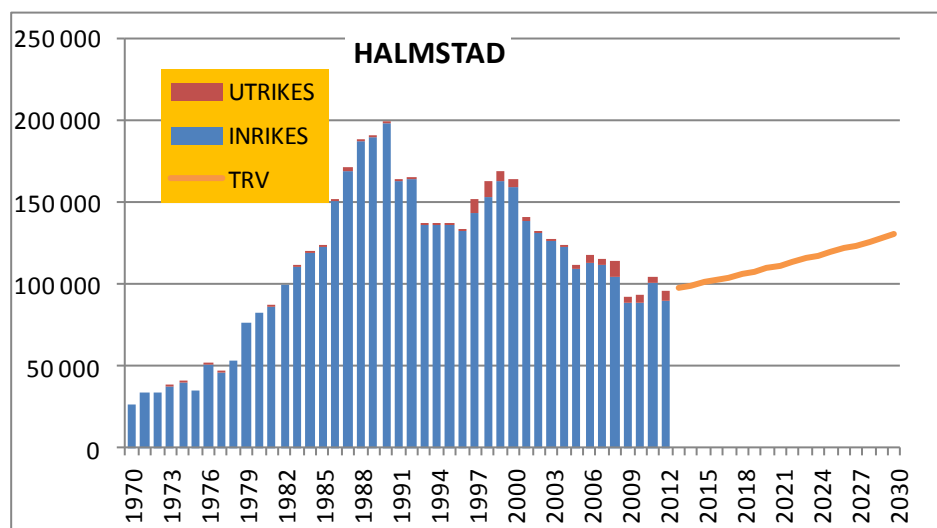
Medan inrikestrafiken fortsatt att minska har utrikestrafiken i form av charter ökat de senaste åren. Det bör vara möjligt att återuppnå 50 000 passagerare år 2030. Första halvåret 2013 minskade den totala trafiken med fyra procent.



Figur 35 Antal passagerare på Borlänge

2.4.2 Halmstad

Halmstad är en före detta flygstation som ursprungligen byggdes för flygförbandet F14 år 1944. Lösa planer på att ersätta Halmstad och Ängelholm-Helsingborg med en nybyggd gemensam flygplats ("Halmholm") övergavs av LfV under tidigt 1990-tal. All militär verksamhet avvecklades under 2006. Flygplatsen var den första statliga som LfV avvecklade när kommunen övertog driften 1 januari 2006. Trafiken domineras helt av linjer till Stockholm och har varit relativt stabil under 00-talet. Konkurrensen från marktransporter är måttlig men upptagningsområdet begränsas i söder av Ängelholm-Helsingborg med något bättre utbud och i norr av Landvetter med överlägset utbud. Det bör ändå vara möjligt att nå 130 000 passagerare år 2030. Första halvåret 2013 ökade trafiken med 23 procent.

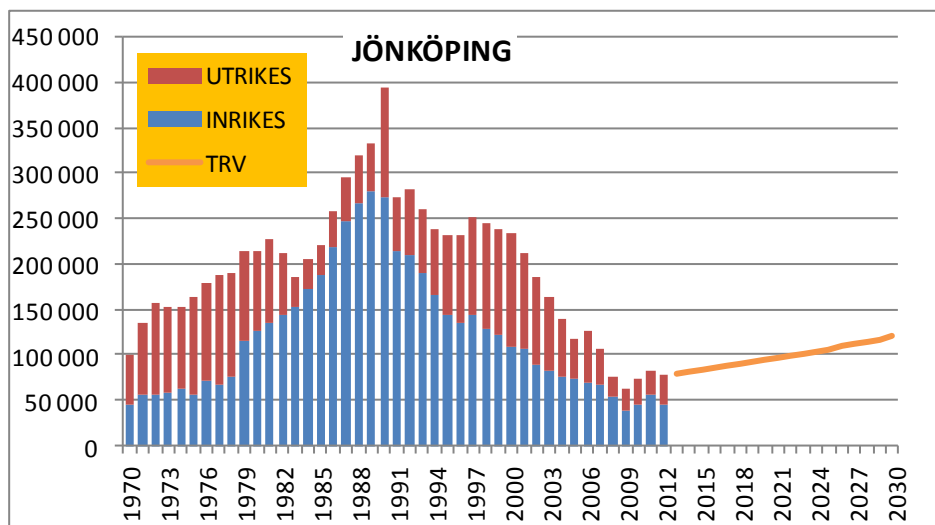


Figur 36 Antal passagerare på Halmstad

2.4.3 Jönköping

Jönköping, invigd 1961, är en före detta LfV-flygplats som överläts på ett huvudsakligen kommunalt bolag 2009-12-01. Inrikestrafiken har minskat kraftigt sedan 90-talet, främst genom att E4 sedan flera år är utbyggd till motorväg hela sträckan till Stockholm. Trots den låga totalvolymen flög Nextjet till Arlanda och Flyglinjen till Bromma fram till sommaren 2013 då Flyglinjen lade ner sin linje. Båda bolagen drev även trafik till Köpenhamn fram till sommaren 2013 varefter båda lade

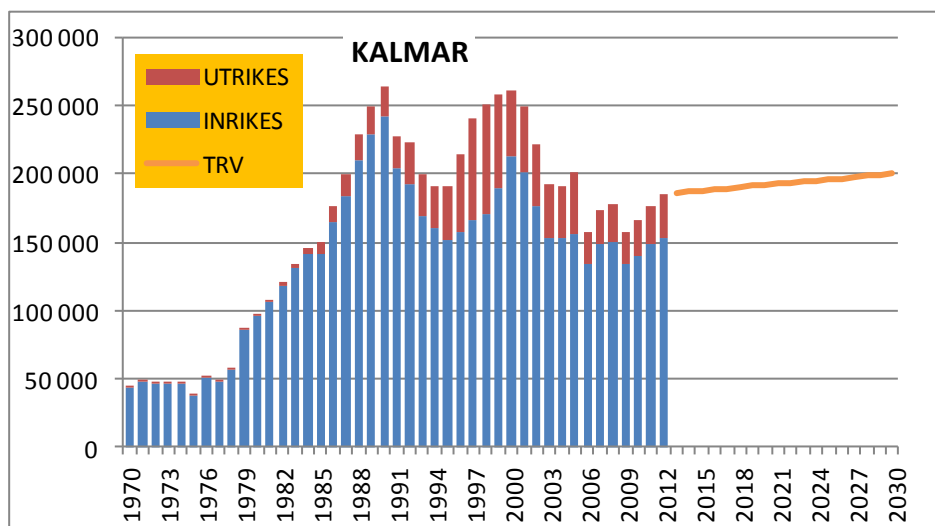
ner. Ryanair har en linje till Girona i Spanien. Om Köpenhamnslinjen återkommer och stabiliseras bör trafiken kunna nå 120 000 till 2030. Första halvåret 2013 noterades 12 procents ökning.



Figur 37 Antal passagerare på Jönköping

2.4.4 Kalmar

Flygplatsen byggdes av flygvapnet 1942. Flygförbandet F12 lades ner 1980 och flygplatsen genomgick en större ombyggnad vid samma tid. Luftfartsverket avvecklade flygplatsen till ett kommunägt bolag 1 januari 2007. Inrikestrafiken domineras helt av trafik till Stockholm och har relativt måttlig konkurrens från marktransporter. SAS flyger till Arlanda och Kalmarflyg till Bromma. Reguljär utrikestrafik förekommer till och från; för närvarande till Barcelona med Ryanair. Totalvolymen har varit förhållandevis stabil de senaste tio åren och kan antas nå ca 200 000 passagerare till 2030. Första halvåret 2013 ökade trafiken med sju procent.



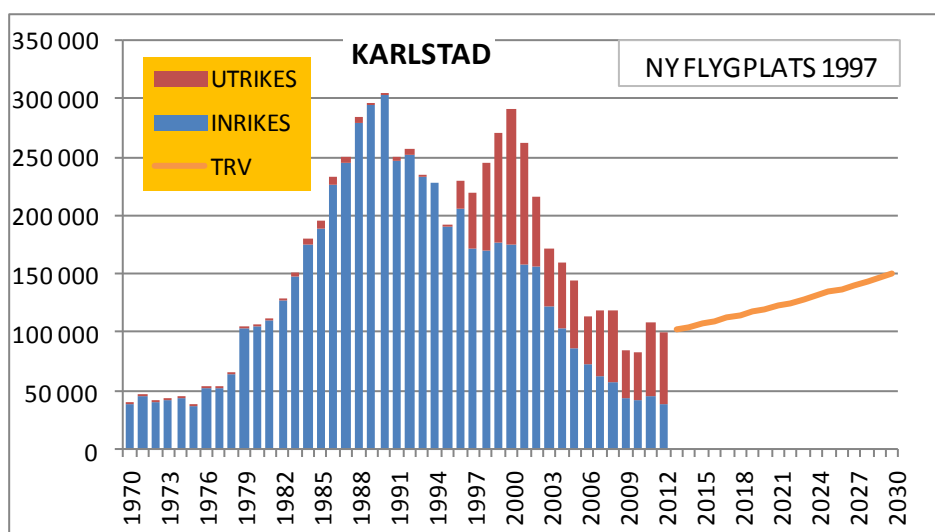
Figur 38 Antal passagerare på Kalmar

2.4.5 Karlstad

1945 invigdes en mycket centralt belägen flygplats i Karlstad. Luftfartsverket blev ägare när verket bildades 1947. Trafikutvecklingen gjorde bullersituationen ohållbar mot slutet av 1980-talet. Baserat på prognoser om 600 000 passagerare år 2000 planerades en ny flygplats i Mellerudstorp nordväst om staden. Den snabba trafikminskningen i början av 1990-talet och tillkomsten av mycket tystare plan gjorde att LFV utredde frågan på nytt år 1995. Slutsatsen var att man borde

vänta och se; projektet var mycket olönsamt trots trafikprognoser som inte på långt när har infriats.³⁴ LFV valde dock att gå vidare med projektet (möjligen invercade det att projektet finansierades till helt övervägande del med arbetsmarknadspolitiskt motiverade anslag) och den nya flygplatsen invigdes sommaren 1997. Som rapporten från 1995 förutskickade hade detta knappast några positiva effekter och förhindrade inte fortsatt nedgång. På den nya flygplatsen bortföll dock en del begränsningar för utrikestrafikens del vilket initialt ledde till svag tillväxt i denna del. Nextjet flyger till Arlanda och Köpenhamn. Därutöver finns charter- och säsongstrafik. Totaltrafiken år 2012 var knappt på 1979 års nivå men under första halvåret 2013 noterades fyra procents ökning..

Swedavia avvecklade flygplatsen till ett av kommunen och regionen samägt bolag 2010-12-01. Till 2030 bör det vara möjligt att uppnå 150 000 passagerare motsvarande 1984 års nivå.



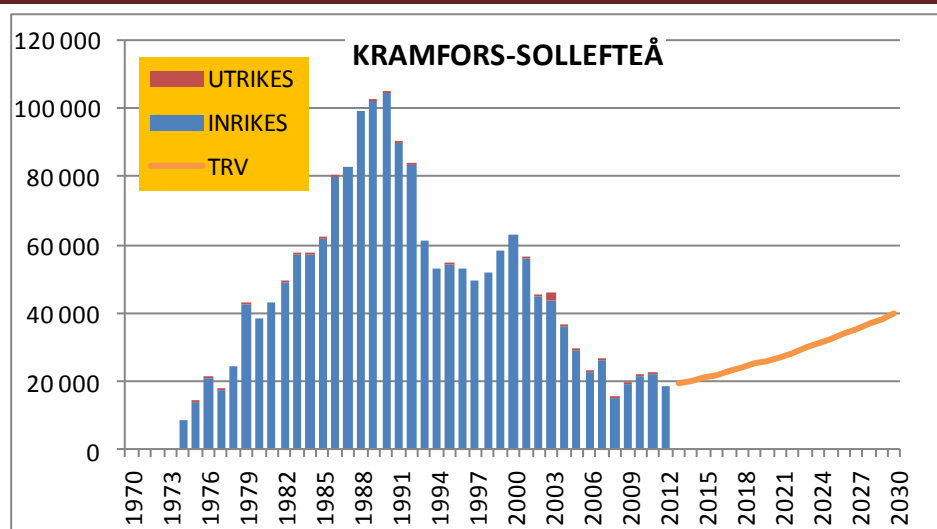
Figur 39 Antal passagerare på Karlstad

2.4.6 Kramfors-Sollefteå

Kramfors flygplats upptar ungefär halva Gistgårdsön norr om Kramfors. Flygplatsen invigdes 1974 och har haft linjetrafik till Stockholm sedan 1984. Trafiknedgången har varit dramatisk efter en topp på över 100 000 passagerare 1989-90. Under 2000-talet har inrikestrafiken huvudsakligen bedrivits som mellanlandning av den upphandlade linjen Arlanda-Gällivare och 2009-10 delvis även Arlanda-Storuman. Kramfors har dock inte ingått i någon av upphandlingarna. Utrikestrafiken är obefintlig. Nivån bör kunna nå 40 000 passagerare år 2030. Första halvåret 2013 minskade trafiken med nio procent.

Denna bedömning avviker kraftigt från Åhlström (2010): *”En realistisk uppskattning av antalet flygpassagerare i ett normalt konjunkturläge ligger kring 150.000 årspassagerare, med nuvarande struktur på områdets näringsliv.”* Här inräknas emellertid hela Örnsköldsvik som upptagningsområde trots att staden har en egen flygplats. Dessutom förutsätts att ett särskilt ”flygtåg” sätts in på Botniabanan från Örnsköldsvik C. Ett sådant upplägg är knappast realistiskt och överföring av Örnsköldsviks passagerarunderlag till den längre bort liggande Kramfors-Sollefteå flygplats är inte en trafikpolitiskt önskvärd utveckling.

³⁴ Luftfartsverket (1995).

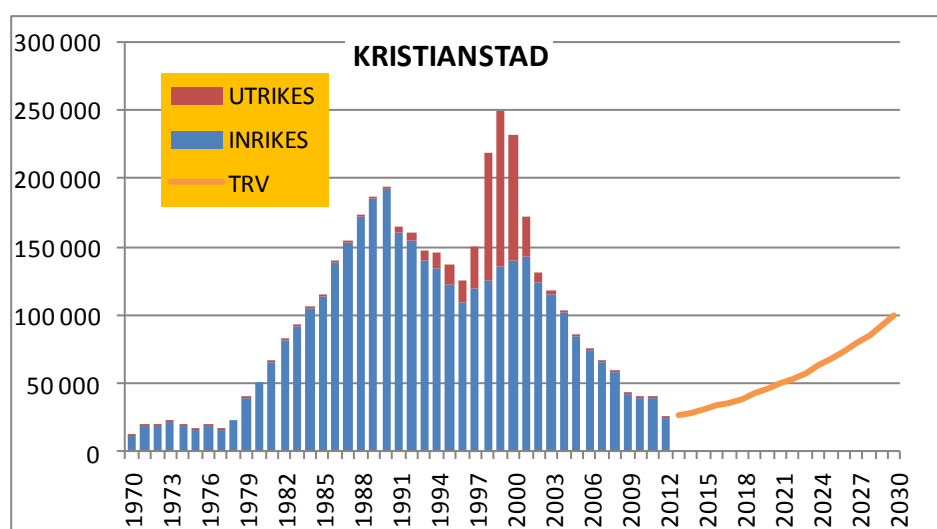


Figur 40 Antal passagerare på Kramfors-Sollefteå

2.4.7 Kristianstad

Kristianstads flygplats invigdes som trafikflygplats 1961 efter att ha byggts som militärt fält i slutet av 1940-talet. Kommunen har ca 80 000 invånare vilket är ett betydande underlag för flygtrafik men upptagningsområdet inskränks i söder av Sturup där utbudet av förbindelser till Stockholm är mycket större. Det har till exempel inte funnits tillräckligt underlag för en med arlandalinjen parallell linje till Bromma, varken i Malmö Aviations regi 2003 eller City Airlines 2006-2007.

Utrikestrafik bedrevs 1998-2001 av Ryanair med svåra konsekvenser för flygplatsbolagets driftsresultat. Ryanair flyttade sedan till Sturup; dock bedrevs trafiken parallellt på Kristianstad en kort tid. Under slutet av 2000-talet stördes trafiken av en tvist om marknadsföringsstöd mellan operatörerna Skyways och City Airline. Nedgången år 2012 är en följd av att Skyways, som då hade köpt City Airline, gick i konkurs och all trafik låg nere en period innan bolaget Flyglinjen övertog linjen till Stockholm. Det bör vara möjligt att återuppnå 100 000 passagerare, dvs. nivån 1984 och 2003, till 2030. Första halvåret 2013 ökade trafiken med fyra procent.

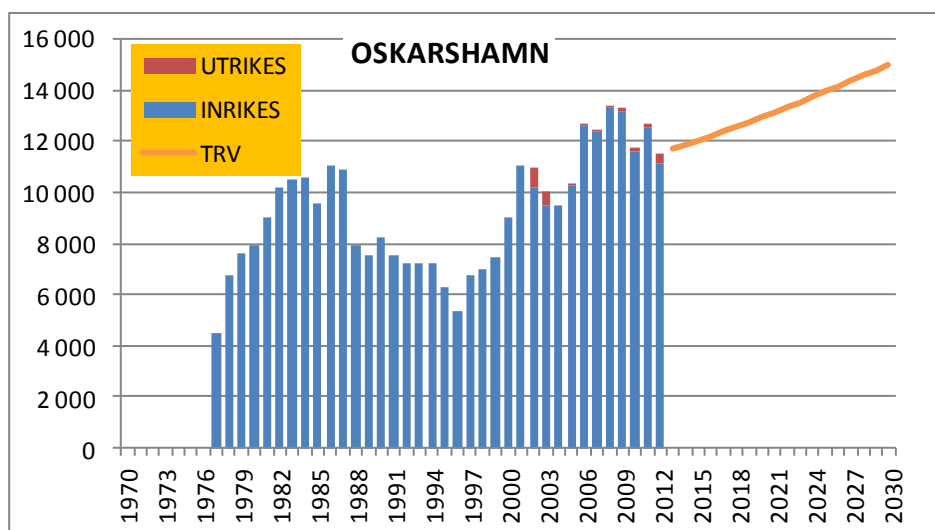


Figur 41 Antal passagerare på Kristianstad

2.4.8 Oskarshamn

Oskarshamns flygplats byggdes 1970 och fyller uppenbarligen ett tomrum på tillgänglighetskartan eftersom volymen trendmässigt ökat i 15 år. Dessutom hade man inte sin passagerartopp 1990 som nästan alla andra flygplatser. Fram till 2006 drevs trafiken till Arlanda med mellanlandning i Hultsfred men när den dåvarande operatören Swedline gick i konkurs detta år rekonstruerades linjen direkt till Arlanda vilket uppenbarligen har varit fördelaktigt. Hultsfred återfick aldrig reguljär trafik och lades ner som trafikflygplats 2008.

Nuvarande operatör är Direktflyg som driver ett omfattande linjenät med 19-sitsiga Jetstream 32. Prognosen för 2030 är ca 15 000 passagerare. Trafiken minskade av oklara skäl med 25 procent första halvåret 2013.

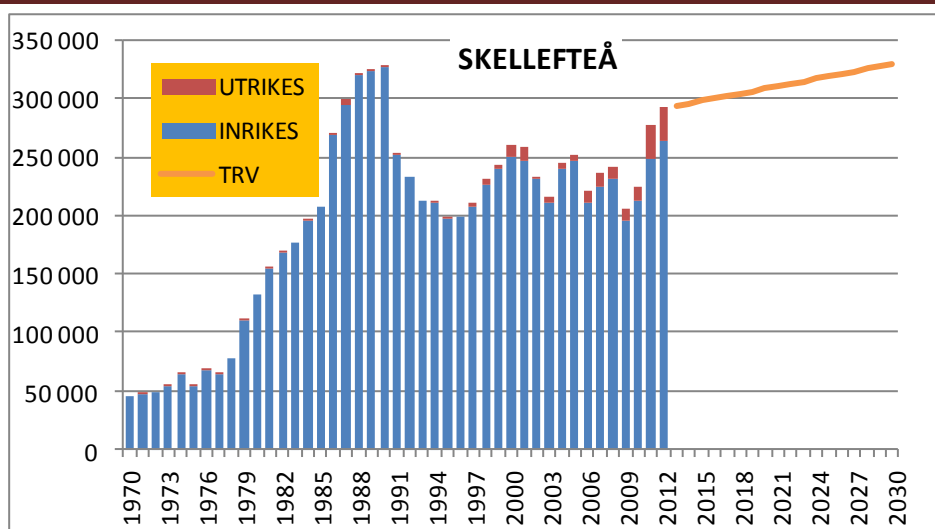


Figur 42 Antal passagerare på Oskarshamn

2.4.9 Skellefteå

Skellefteå flygplats invigdes 1961 och byggdes av LfV men avvecklades till ett av kommunen helägt bolag när Swedavia övertog kvarvarande LfV-flygplatser 2010-04-01. Konkurrenssituationen gentemot marktransport till Stockholm är gynnsam men upptagningsområdet begränsas av Umeå i söder och Luleå i norr, båda med betydligt större utbud. Inrikes flyger SAS till Arlanda.

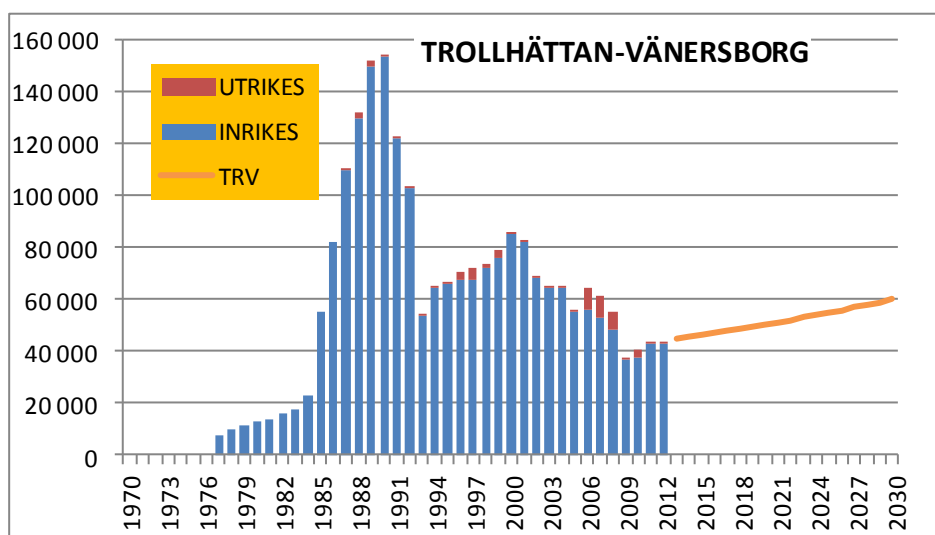
Utrikestrafiken består av charter och glesa turer med Ryanair till Barcelona. I övrigt har reguljär utrikestrafik varit svår att bedriva. Det gick inte att flyga Skellefteå - Jakobstad - Helsingfors någon längre tid och inte heller Skellefteå-Vasa-Sundsvall. Trafiken har varit relativt stabil under 2000-talet och nådde 2012 nästan 300 000 passagerare. Prognosen är 330 000 passagerare till 2030. Första halvåret 2013 minskade trafiken med tre procent.



Figur 43 Antal passagerare på Skellefteå

2.4.10 Trollhättan-Vänersborg

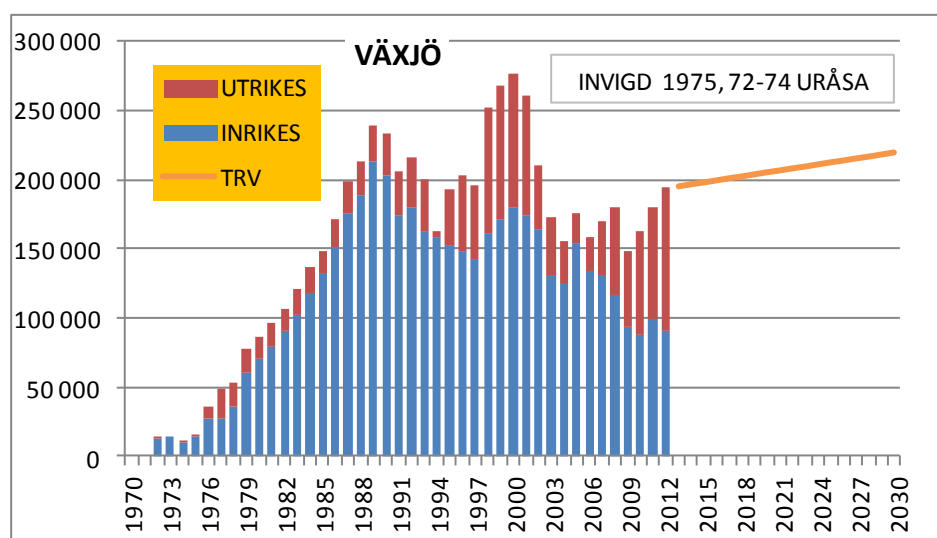
Flygfältet byggdes av Saab i slutet av 1930-talet för att testa företagets flygplan. Trafikutvecklingen under slutet av 1980-talet aktualiserade projektet att bygga en ny flygplats i Skogaryd för att hantera de förväntade volymerna. Planerna skrinlades sedan 2/3 av 1990 års nivå försvunnit inom loppet av ett par år. En återhämtning under 1994-2000 bröts av ny nedgång till 2009, följt av ny uppgång. Inrikestrafiken består av en stockholmslinje som märkligt nog går till Bromma; den tidigare parallella arlandalinjen är nerlagd. Till och från har utrikestrafik till Köpenhamn förekommit. Troligen går det inte att få rimliga volymer och priser på utrikes trafik eftersom Landvetter ligger för nära. Inrikes är däremot inte Landvetter en konkurrent. Att ta sig dit för att sedan flyga till Stockholm tar lika lång tid som bil eller tåg hela vägen även med de nyligen starkt förbättrade tågförbindelserna till Göteborg. Prognosen är 60 000 passagerare till 2030. Första halvåret 2013 minskade trafiken med nio procent.



Figur 44 Antal passagerare på Trollhättan-Vänersborg

2.4.11 Växjö

Den nya flygplatsen Växjö/Kronoberg invigdes 1975 och ersatte då Växjö/Uråsa. Fram till 1989 växte trafiken kontinuerligt. Nergången under 90-talet blev relativt lindrig och år 2000 nåddes rekordnoteringen 276 000 passagerare. Inrikestrafiken består av linjer till Arlanda och Bromma. Reguljär utrikestrafik bedrevs under lång tid till Köpenhamn, ibland via Kalmar, men upphörde i mitten av 00-talet. Förutom charter har Ryanair viss trafik på flygplatsen, vilket har bidragit till att utrikestrafiken vuxit kraftigt medan inrikestrafiken däremot har stagnerat. Prognosen för år 2030 är 220 000 passagerare. Första halvåret 2013 minskade trafiken med tio procent.

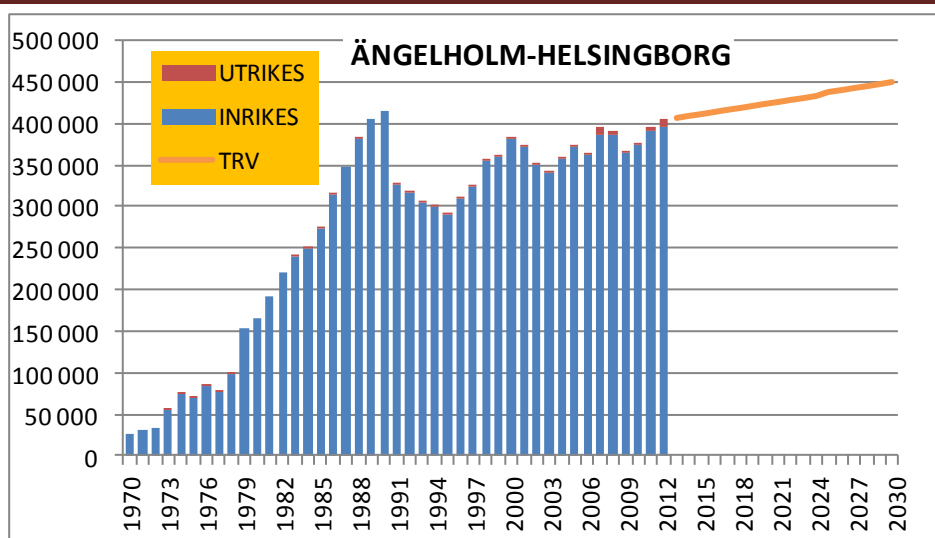


Figur 45 Antal passagerare på Växjö

2.4.12 Ängelholm-Helsingborg

Flygplatsen färdigställdes 1945 för att kunna flytta flygförbandet F10 dit från Malmö/Bulltofta. Linjeflyg startade 1960 en linje till Bromma. Bolaget flög en tid även en ringlinje Ängelholm-Göteborg-Karlstad-Bromma-Visby-Kalmar-Ronneby-Ängelholm. Flygplatsen var en av Luftfartsverkets s.k. flygstationer, dvs. en civil terminal på en militär flygplats. 1998 flyttade flygvapnets flygskola, F5, från Ljungbyhed till Ängelholm-Helsingborg. F10 lades ner 2002-12-31 varvid kvarvarande F10-verksamhet flyttades till F17 i Ronneby medan F5 flyttade till F16/F20 i Uppsala. Flygplatsen blev därmed helt civil. Swedavia övertog flygplatsen från LFV vid sitt bildande men sålde den 2011-04-01 till Region Skåne och sju kommuner som direkt sålde den vidare till byggbolaget Peab. Affären ledde till en rättstvist som i juli 2013 fortfarande pågår.

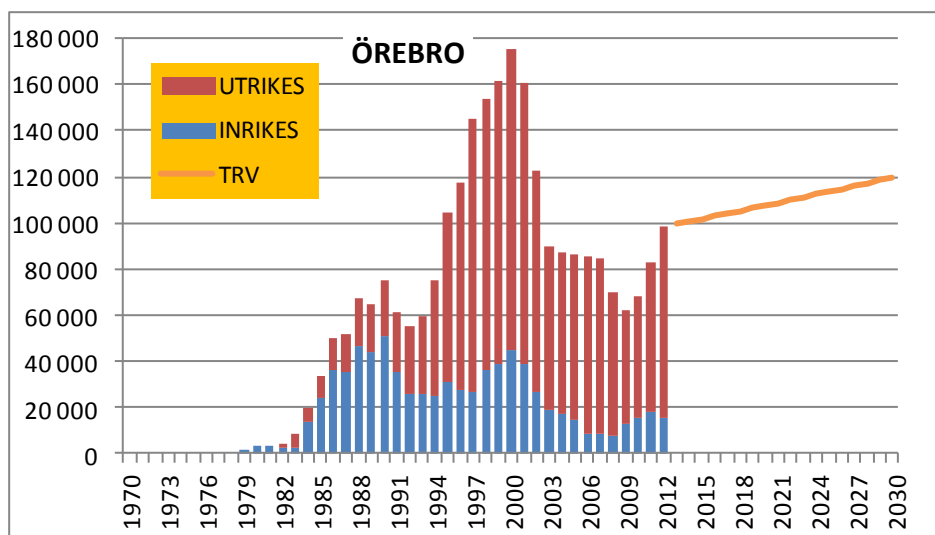
Trafiken har ökat trendmässigt sedan 1995 och nådde 395 000 år 2012, inte långt under 1990 års toppnotering på 416 000. Inrikes driver SAS linje till Arlanda och Kullaflyg till Bromma och Visby. Utrikestrafiken består av charter men är blygsam; 9 400 passagerare 2012. Säsongs trafik förekommer med SAS till Åre-Östersund och med Kullaflyg till Mora samt Alicante i regi av Ryanair. Prognosen är att trafiken når 450 000 till 2030. Första halvåret 2013 ökade trafiken med en procent.



Figur 46 Antal passagerare på Ängelholm-Helsingborg

2.4.13 Örebro

Flygplatsen invigdes 1979 och hade från 1994 och några år framåt namnet Örebro-Bofors. Sedan linjen Örebro – Arlanda lades ner i slutet av 00-talet består inrikestrafiken av en linje till Malmö. Reguljär utrikestrafik finns till Köpenhamn via Linköping. Övrig utrikestrafik utgörs av charter. Utrikestrafiken har vuxit snabbt under de senaste åren och även inrikestrafiken har haft en svag tillväxt, dock inte under 2012. Prognosen är 120 000 passagerare till 2030. Första halvåret 2013 ökade trafiken med 12 procent.

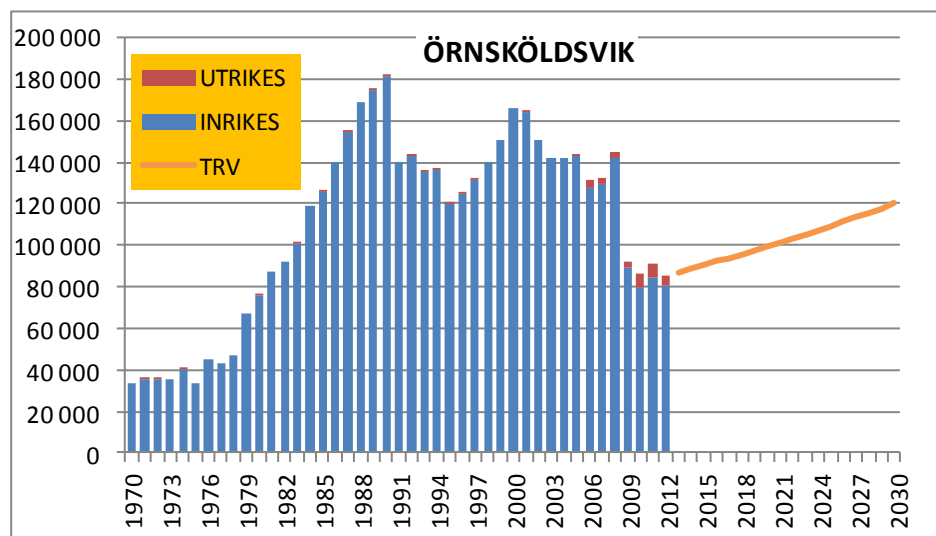


Figur 47 Antal passagerare på Örebro

2.4.14 Örnsköldsvik

Flygplatsen invigdes 1961. I likhet med de övriga kustflygplatserna norr om Sundsvall har Örnsköldsviks flygplats ett gynnsamt konkurrensläge gentemot marktransporter. Det är helt enkelt för långt till Stockholm. Trafiken var relativt stabil fram till 2009 då resultatet visade sig av att tre flygbolag tidigare börjat konkurrera om knappt 140 000 passagerare. Från att ha varit ensam operatör på linjen till Arlanda fick SAS konkurrens från först Skyways och sedan Höga Kusten Flyg. SAS drog sig ur och följdes snart av Skyways varigenom Höga Kusten Flyg blev ensam kvar med otillräcklig

kapacitet. Inrikestrafiken gick från 142 000 år 2008 till 80 000 år 2012. Utrikestrafiken är enbart charter. Prognosen är återgång till 120 000 passagerare 2030. Första halvåret 2013 minskade trafiken med nio procent.



Figur 48 Antal passagerare på Örnsköldsvik

3 SAMMANFATTANDE RESULTAT

Tabellen på nästa sida visar den totala trafiken på alla flygplatser 2012, Trafikverkets prognos för 2030 samt tillväxten under 2013-2030 baserat på följande information:

- ✚ Inrikestrafikens prognos är hämtad från mittalternativet i Figur 2 och motsvarar 12,5 % total tillväxt under åren 2013-2030 till drygt 15 miljoner passagerare (ankommande + avresande).
- ✚ Utrikestrafikens prognos är hämtad från Figur 4. Tillväxten åren 2013-2030 är 48 % till 35 miljoner passagerare.
- ✚ Trafikverkets prognos ligger totalt 5 % under Swedavias prognos:

Tabell 6 Skillnad mellan Swedavias och Trafikverkets prognoser

SWEDAVIAFLYGPLATSER EXKL. SUNDSVALL-H.	PROGNOS 2030		DIFF 000	DIFF %
	SWEDAVIA	TRV		
ARLANDA	28797	27578	-1219	-4%
BROMMA	3241	2500	-741	-23%
GÖTEBORG-LANDVETTER	6623	6623	0	
KIRUNA	246	246	0	
LULEÅ	1230	1300	70	6%
MALMÖ	3252	2800	-452	-14%
RONNEBY	253	253	0	
UMEÅ	1117	1250	133	12%
VISBY	369	400	31	8%
ÅRE-ÖSTERSUND	447	447	0	
SUMMA	45573	43397	-2177	-5%

- ✚ De stora skillnaderna ligger på Bromma och Malmö. Det måste dock betonas att Swedavia reviderar prognosen för dessa flygplatser under förutsättning att man genomför "Future Bromma" och att lågprisflyget fortsätter att expandera på Malmö men det finns inga alternativa prognoser för de fall där detta inte inträffar. Trafikverkets prognos bygger däremot på att varken det ena eller andra inträffar.

Tabell 7 Prognosöversikt

FLYGPLATSER MED LINJETRAFIK 2012	VOLYM OCH ANDEL				FÖRÄNDRING	
	UTFALL 2012		PROGNOS 2030		2013-2030	
	Ankommande + avresande	000	%	000	%	%
SWEDAVIAS FLYGPLATSER (11)	32415	85,68%	43697	87,39%	34,8%	1,7%
ARLANDA	19678	52,01%	27578	55,16%	40,1%	1,9%
BROMMA	2294	6,06%	2500	5,00%	9,0%	0,5%
GÖTEBORG/LANDVETTER	4854	12,83%	6623	13,25%	36,4%	1,7%
KIRUNA	198	0,52%	246	0,49%	24,2%	1,2%
LULEÅ	1090	2,88%	1300	2,60%	19,3%	1,0%
MALMÖ	2104	5,56%	2800	5,60%	33,1%	1,6%
RONNEBY	219	0,58%	253	0,51%	15,3%	0,8%
SUNDSVALL-HÄRNÖSAND	283	0,75%	300	0,60%	6,1%	0,3%
UMEÅ	985	2,60%	1250	2,50%	26,9%	1,3%
VISBY	327	0,87%	400	0,80%	22,2%	1,1%
ÅRE-ÖSTERSUND	383	1,01%	447	0,9%	16,6%	0,9%
UPPHANDLINGSFLYGPLATSER (9+2)	155	0,41%	229	0,46%	47,0%	2,2%
ARVIDSJAUR	39,3	0,10%	55	0,11%	39,9%	1,9%
GÄLLIVARE	42,4	0,11%	60	0,12%	41,7%	2,0%
HAGFORS	2,5	0,01%	4	0,01%	60,4%	2,7%
HEMAVAN	13,2	0,03%	16	0,03%	21,6%	1,1%
LYCKSELE	21,7	0,06%	30	0,06%	38,3%	1,8%
(MORA) upphandlas ej	7,9	0,02%	15	0,03%	90,1%	3,6%
PAJALA-YLLÄS	6,2	0,02%	7	0,01%	12,1%	0,6%
(STORUMAN) ej linjetrafik	-	-	12	0,02%	-	-
SVEG	5,0	0,01%	6	0,01%	19,6%	1,0%
TORSBY	2,3	0,01%	4	0,01%	54,9%	2,5%
VILHELMINA	15,1	0,04%	20	0,04%	32,8%	1,6%
UTRIKESFLYGPLATSER (5)	3515	9,29%	3920	7,84%	11,5%	0,6%
GÖTEBORG/SÄVE	808	2,14%	850	1,70%	5,2%	0,3%
LINKÖPING	116	0,31%	150	0,30%	29,8%	1,5%
NORRKÖPING	111	0,29%	150	0,30%	35,1%	1,7%
STOCKHOLM/SKAVSTA	2318	6,13%	2600	5,20%	12,2%	0,6%
STOCKHOLM/VÄSTERÅS	163	0,43%	170	0,34%	4,0%	0,2%
ÖVRIGA FLYGPLATSER (14)	1748	4,62%	2155	4,31%	23,3%	1,2%
BORLÄNGE	39	0,10%	50	0,10%	27,2%	1,3%
HALMSTAD	96	0,25%	130	0,26%	35,9%	1,7%
JÖNKÖPING	78	0,21%	120	0,24%	54,5%	2,4%
KALMAR	186	0,49%	200	0,40%	7,8%	0,4%
KARLSTAD	100	0,27%	150	0,30%	49,5%	2,3%
KRAMFORS-SOLLEFTEÅ	18	0,05%	40	0,08%	116,7%	4,4%
KRISTIANSTAD	100	0,27%	150	0,30%	49,5%	2,3%
OSKARSHAMN	12	0,03%	15	0,03%	30,4%	1,5%
SKELLEFTEÅ	292	0,77%	330	0,66%	13,0%	0,7%
TROLLHÄTTAN-VÄNERSBORG	44	0,12%	60	0,12%	37,1%	1,8%
VÄXJÖ	194	0,51%	220	0,44%	13,2%	0,7%
ÄNGELHOLM-HELSINGBORG	404	1,07%	450	0,90%	11,3%	0,6%
ÖREBRO	99	0,26%	120	0,24%	21,7%	1,1%
ÖRNSKÖLDSVIK	86	0,23%	120	0,24%	40,2%	1,9%
ALLA (41)	37834	100%	50000	100%	32,2%	1,6%
Varav inrikes	14114	37,3%	15270	30,5%	8,2%	0,4%
Varav utrikes	23719	62,7%	34730	69,5%	46,4%	2,1%
TRV-prognos	Swedaviaprognos		Avvikande TRV-prog		AK 130525	

Tabellen redovisar läget vid utgången av 2012. Sundsvall-Härnösand har därefter övergått från Swedavia till gruppen Övriga flygplatser och bytt namn till Sundsvall-Timrå.

4 BILAGA 1: TRANSEUROPEISKT TRANSPORTNÄT³⁵

Enligt EU:s uppfattning är transportinfrastruktur grundläggande för en väl fungerande inre marknad för rörlighet för personer och varor samt för ekonomisk, social och territoriell sammanhållning i Europeiska unionen. I stort sett all transportinfrastruktur har utvecklats i enlighet med nationell politik. För att upprätta ett enda multimodalt nät som integrerar land-, hav- och lufttransportnät i hela unionen beslutade EU-parlamentet att upprätta det transeuropeiska transportnätet TEN T.

Ett effektivt transeuropeiskt transportnät utgör en viktig del i den nylanserade Lissabonstrategin för konkurrenskraft och sysselsättning i Europa. TEN kommer att spela en central roll i förverkligandet av målen i Europa 2020-strategin. För transporterens del bygger strategin på uppfattningen att om Europa skall kunna utnyttja sin ekonomiska och sociala potential är det viktigt att bygga bort felande länkar och flaskhalsar i vår transportinfrastruktur. Detta är en stor utmaning, samt även att säkerställa framtida hållbarhet för vårt transportnät genom att ta hänsyn till behoven av ökad energieffektivitet och hänsyn till klimatförändring.

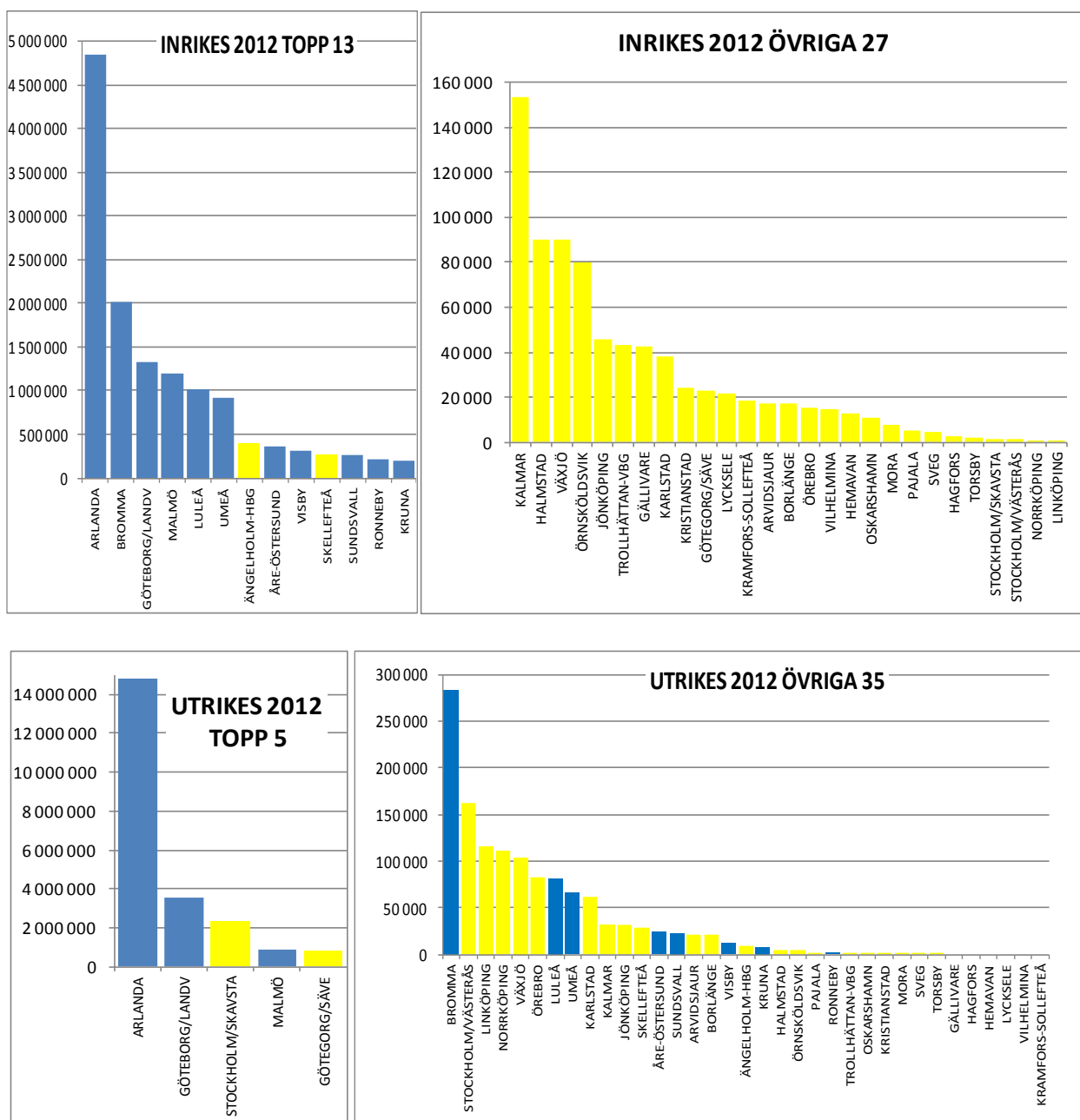
Med tanke på att trafiken mellan medlemsstaterna förväntas fördubblas fram till 2020 krävs det mycket stora investeringar för att slutföra och modernisera ett väl fungerande transeuropeiskt nät mycket stora. Kostnaden för EU:s utveckling av infrastruktur har beräknats till över €1 500 000 000 000 (1,5 biljoner) för 2010-2030. Slutförandet av TEN-T-nätet kräver en dryg tredjedel, ca €550 miljarder till 2020, varav cirka 215 miljarder avser de största flaskhalsarna. Med tanke på omfattningen av investeringarna är det nödvändigt att stärka samordningen samt koordinera planeringen och utvecklingen på europeisk nivå.

Europeiska unionen stöder TEN-T genom flera finansiella instrument; TEN-T-programmet, Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden och Europeiska investeringsbankens lån och kreditgarantier. Bidrag - framför allt inom ramen för TEN-T-budgeten, Sammanhållningsfonden och Europeiska utvecklingsfonden - spelar en viktig roll i både projektförberedelserna och genomförandefaserna. Bidrag tilldelas studier, från förstudier till omfattande tekniska eller miljömässiga undersökningar och kostsamma geologiska undersökningar. Detta bidrar till att tidigt övervinna svårigheter i projekten. En nyckelfråga för framtiden i samband med genomförandet av TEN-T är att rationalisera tilldelningen av bidrag och att koppla den till projektens europeiska mervärde för att få bästa nytta av EU-pengar.

Prognoserna för TEN-flygplatserna är avgörande för TEN:s planering samt bedömningen av behovet av kommande medel fram till 2030.

³⁵ Text från Rami Yones, Trafikverket.

5 BILAGA 2: JÄMFÖRANDE TRAFIKSTATISTIK 2012



Figur 49 Jämförande trafikstatistik 2012

Källa: bearbetning av TS-statistik. Blå stapel = Swedavia-flygplats. I det nedre högra diagrammet har de sex flygplatserna längst till höger (Gällivare – Kramfors-Sollefteå) ingen utrikestrafik alls. De följande sex (Trollhättan-Vänersborg – Torsby) hade 2012 mindre än 1000 utrikespassagerare. De följande 17 (Luleå – Ronneby) har enbart chartertrafik.

6 BILAGA 3: TRAFIKFLYGPLATSER 2013

TRAFIKFLYGPLATSER 49 ST		
Ort/ev flygplatsnamn/ICAO-KOD/IATA-KOD/ev flygförband/ev anm		
STATUS ↓	HUVUDMAN → TRAFIK	ANNAN ÄN SWEDAVIA 38
	S SWEDAVIA HELT 8/ DELVIS 3	ANNAN ÄN SWEDAVIA 38
	Med reguljär trafik 40	Utan reguljär trafik 9
HELT CIVILA 45	SWEDAVIA HELÄGDA 8	PRIVATA 3*
	Göteborg/Landvetter ESGG/ <i>GOT</i> /@	Linköping ESSL/ <i>LPI</i> @
	Kiruna ESNQ/ <i>KRN</i> /@	Stockholm/Skavsta ESKN/ <i>NYO</i> /@
	Malmö/Sturup ESMS/ <i>MMX</i> /@	Ängelholm-Helsingb. ESTA/ <i>AGH</i> /@
	Stockholm/Arlanda ESSA/ <i>ARN</i> /@	(26) HELT KOMMUNALA 33* (7)
	Stockholm/Bromma ESSB/ <i>BMA</i> /@	Arvidsjaur ESNX/ <i>AJR</i>
	Umeå ESNU/ <i>UME</i> /@	Borlänge ESSD/ <i>BLE</i> /@
	Visby ESSV/ <i>VBY</i> /@	Cällivare ESNG/ <i>GEV</i>
	Åre-Östersund ESNZ/ <i>OSD</i> /@	Hagfors ESOH/ <i>HFS</i>
		Halmstad ESMT/ <i>HAD</i> /@
	Hemavan-Tärnaby ESUT/ <i>HMV</i>	
	Jönköping ESGJ/ <i>JKG</i> /@	
	Kalmar ESMQ/ <i>KLR</i> /@	
	Karlstad ESOK/ <i>KSD</i> /@	
	Kramfors-Sollefteå ESNK/ <i>KRF</i>	
	Kristianstad ESMK/ <i>KID</i> /@	
	Lycksele ESNL/ <i>LYC</i>	
	Mora ESKM/ <i>MXM</i>	
	Norrköping ESSP/ <i>NRK</i> /@	
	Oskarshamn ESMO/ <i>OSK</i>	
	Pajala-Ylläs ESUP/ <i>PJA</i> /@	
	Skellefteå ESNS/ <i>SFT</i>	
	Stockholm/Västerås ESOW/ <i>VST</i> /@	
	Sundsvall-Timrå ESNN/ <i>SDL</i> /@	
	Sveg ESND/ <i>EVG</i>	
	Torsby ESST/ <i>TYF</i>	
	Trollhättan-Vänersborg ESGT/ <i>THN</i>	
	Vilhelmina ESNV/ <i>VHM</i>	
	Växjö ESMX/ <i>VXO</i> /@	
	Örebro ESOE/ <i>ORB</i> /@	
	Ömsköldsvik ESNO/ <i>OER</i>	
	SWEDAVIA/PRIVAT/KOMMUN 1	
	Göteborg/Säve ESCP/ <i>GSE</i> /@	
	SWEDAVIA/MILITÄR 2	
	Luleå ESPA/ <i>LLA</i> /F21 @ "Flygstationer"	
	Ronneby ESDF/ <i>RNB</i> /F17/ @	
HELT MILITÄRA 2		MILITÄRA 2
		Linköping/Malmen/ESCF
		Sätenäs ESIB/F7

ÖVERFÖRDA FRÅN Lfv /SWEDAVIA 9:

Halmstad 2006-01-01
 Norrköping 2006-07-01
 Kalmar 2007-01-01
 Jönköping 2009-12-01
 Skellefteå 2010-04-01
 Karlstad 2010-12-01
 Ängelholm-Hbg 2011-04-01
 Ömsköldsvik 2011-04-01
 Sundsvall-Härnösand 2013-06-17

NEDLAGDA TRAFIKFLYGPLATSER 17

kommunala 12:
 Anderstorp ESMF 1990**
 Emmaboda ESMA 1989
 Hultsfred ESSF / HLF 2008**
 Hudiksvall ESNH / HUV 2001**
 Idre-ESUE / IDB 2000**
 Karlskoga ESKK//2011**
 Laxå ESSH 1985
 Lidköping ESGL//2012**
 Ljungby ESMG 2004**
 Ludvika ESSG 2005
 Söderhamn ESNY/SOO 2011**
 Västervik ESSW /VVK 1987**

militära 5 (4X) = även förbandet nedlagt
 Jokkmokk ESNJ (kommun/militär) 2008
 Karlsborg ESIA (F6) 1993
 Tullinge (F18) 80-talet
 Uppsala ESCM 1994, F16 2003 F20 2006
 Vidsele ESPE 1996

Källa: sammanställd av Trafikverket, juni 2013.

7 BILAGA 4: TRAFIKFLYGPLATSERNAS DRIFTSORGANISATION

Trafikflygplatser med reguljär trafik, 40 st			Organisationsform och ägande för kommunala och privata flygplatser
Ortnamn/4-bokstavs ICAO-kod/ev 3-bokstavs IATA-kod/ev flygförband/ev anm			AB = aktiebolag, KF = kommunal förvaltning, k = kommun
STATLIG MAJORITET 10	KOMMUNAL MAJORITET 25	PRIVAT MAJORITET 5	Form Ägare
Göteborg/Landvetter ESGG/GOT/ @	Arvidsjaur ESNX/AJR		AB Arvidsjaur Flygplats AB; Arvidsjaur k 100%
	Borlänge ESSD/BLE/ @ Gällivare ESNG/GEV		AB Dalaflyget AB; Landstinget 32%, Borlänge k 34%, Faluns k 11%, Mora k 23%. KF Gällivare k
	Göteborg/Säve	ESGP/GSE/@ räknad som priv.	AB Cityflygplatsen i Göteborg AB; Swedavia 40%, Göteborgs stad 20%, Volvo 40%
	Hagfors ESOH/HFS		KF Hagfors k
	Hemavan-Tärnaby ESUT/HMV		AB Tärnaffjällens Flygplats AB; Storumans k 43%, 99 privata ägare 57%
Kiruna ESNQ/KRN/ @	Halmstad ESMH/HAD/ @		AB Halmstad Flygplats AB, Halmstads k 100%
	Jönköping ESGJ/JKG/ @		AB Jönköping Airport AB; Jönköpings k 90,5%, italienska La Centrale Airport Group 9,5%
Luleå ESPA/LLA/F21 @ FS	Kalmar ESMQ/KLR/ @		AB Kalmar Airport AB; Kalmar k. 100%
Malmö/Sturup ESMS/MMX/ @	Kramfors-Sollefteå ESNK/KRF		AB Höga Kusten Airport AB; Kramfors k 50% Sollefteå k 50%
Ronneby ESDF/RNB/F17/ @ FS	Kristianstad ESMK/KID/ @		AB K-d Airport AB; Kristianstad k 91% Hässleholm k 5% Bromölla k 2% Ö Göinge k 2%
	Karlstad ESOK/KSD/ @		AB Karlstads Airport AB; Karlstads k 91% via Karlstads Stadshus AB, Region Värmland 9%
		Linköping ESSL/LPI/@	AB Linköping City Airport AB; SAAB AB 100%
	Lycksele ESNL/LYC		AB Lycksele Flygplats AB; Lycksele k 100%
	Mora ESKM/MXX		AB Dalaflyget AB; se Borlänge
	Norrköping ESSP/NRK / @		AB Norrköping Airport AB; Norrköpings k 100%
	Oskarshamn ESMO/OSK		AB Oskarshamns Utvecklings AB; Oskarshamns k 100%
	Pajala-Ylläs ESUP/PJA/ @		KF Pajala k
Stockholm/Arlanda ESSA/ARN/ @	Skellefteå ESNS/SFT		AB Skellefteå City Airport AB; Skellefteå kommun 100%
Stockholm/Bromma ESSB/BMA/ @	Sthlm-Västerås ESOW/VST/ @		AB Västerås Flygplats AB; Västerås k 100%
		Stockholm/Skavsta ESKN/NYO/@	AB Stockholm-Skavsta Flygplats AB; Nyköpings k 9,9%, ADC & HAS (USA) 90,1%
	Sundsvall-Timrå ESNM/SDL/ @		AB Midlanda Flygplats AB; Sundsvalls k 50%, Timrå k 50 %
	Sveg ESND/EVG		KF Härjedalens k
	Torsby ESST/TYF		AB Torsby Flygplats AB; Torsby k 100%
	Trollhättan-Vänersb ESGT/THN		AB Fyrstads Flygplats AB; Trollh. k 49%, Vänersb. k 34%, Uddevalla k 16%, Lysekils k 1%
	Vilhelmina ESNV/VHM		KF Vilhekmina k
Umeå ESNU/UME/ @	Växjö ESMX/VXO/ @		AB Smaland Airport AB; Kronobergs landsting 55%, Växjö k 42%, Alvesta k 3%
Visby ESSV/VBY/ @		Ängelholm-H-borg ESTA/AGH/ @	AB Ängelholms Flygplats AB; helägt av PEAB
Åre-Östersund ESNZ/OSD/ @	Örebro ESOE/ORB/ @		AB Örebro Läns Flygplats AB; landstinget o Örebro k 44,95% var, Kumla o Karlskoga k 5,05% var
	Örnsköldsvik ESNV/OER		AB Örnsköldsvik Airport AB; Örnsköldsviks k 100% AK 130724

FS= "Flygstation", Swedavia driver civil terminal på 2 militära flygplatser

@ = internationell gemenskaps-flygplats, ICAP, 26 st

Källa: Sammanställd av Trafikverket, juli 2013.

8 BILAGA 5: DRIFTRESULTAT STATLIGA FLYGPLATSER

Omsättning och driftresultat på statliga flygplatser 2000-2010										0 =inkl kostn		NRK = halvår,		X =före		Jönköping kom-		Obs enbart						
Arne Karyd 2003-2012										inför ägarbyte		kommunal 1 juli		nedskrivn 353		munal 09-12-01		kvartal 1						
Mkr	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		Jan-mars 2010			
	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES	OMS	RES		
Halmstad	15	-20	13	-6	13	-9	15	-9	15	-9	16	-45	Ej LFV											
Jönköping	33	-12	32	-13	29	-13	30	-19	27	-26	24	-10	25	-16	28	-16	29	-17	28	-58	Ej LFV			
Kalmar	22	-6	22	-8	22	-8	23	-9	23	-9	22	-7	19	-68	Ej LFV									
Karlstad	35	-10	33	-11	27	-16	24	-43	25	-29	26	-14	22	-17	24	-23	27	-19	24	-16	7	-61		
Kiruna	25	-12	24	-14	24	-14	26	-29	25	-31	28	-16	29	-17	33	-18	38	-20	33	-19	13	-3		
Norrköping	29	-6	31	-7	26	-11	20	-20	17	-22	17	-63	15	-7	Ej LFV									
Skellefteå	25	-4	24	-5	25	-6	25	-12	31	-8	26	-9	24	-14	28	-10	29	-10	29	-9	8	-26		
Sundsvall-Härnösand	57	-6	53	-9	51	-19	51	-11	52	-15	55	-11	53	-9	54	-11	54	-11	54	-3	15	-38		
Visby	27	-9	32	-9	33	-9	38	-6	37	-9	34	-8	36	-9	38	-7	38	-9	38	-7	9	-4		
Örnsköldsvik	17	-8	17	-11	18	-13	18	-17	21	-16	18	-19	17	-19	19	-18	25	-14	20	-23	5	-33		
Åre-Östersund	30	-2	31	-10	33	-12	36	-18	38	-11	38	-17	38	-19	40	-16	40	-18	46	-16	14	-4		
Ronneby	17	0	18	-1	16	-6	21	-6	21	-2	17	-8	18	-7	21	-6	21	-8	25	-12	8	-2		
Stockholm-Bromma	100	8	106	-6	120	-2	151	20	158	11	155	12	178	27	211	33	226	31	252	42	74	14		
Ängelholm-Helsingborg	26	4	27	4	28	-1	34	-7	38	0	36	-7	35	-5	40	1	42	-1	44	-8	13	-12		
Göteborg-Landvetter	557	212	546	147	586	159	571	97	630	157	609	146	639	162	659	190	682	193	606	109	151	8		
Luleå	75	17	72	11	74	10	84	1	94	16	83	4	86	13	86	1	93	1	108	6	27	-14		
Malmö	248	44	206	38	223	38	258	23	252	32	250	23	256	34	268	44	257	29	237	13	62	0		
Stockholm-Arlanda	2 056	780	2 183	358	2 252	614	2 235	411	2 536	544	2 592	555	2 798	713	2 902	756	2 921	613	2 631	370	624	66		
Umeå	68	7	70	7	78	8	86	18	94	17	86	12	86	8	92	12	98	10	95	9	26	3		
TOTALT	3 462	977	3 540	455	3 678	690	3 746	364	4 134	590	4 132	518	4 374	750	4 543	912	4 620	750	4 270	378	1 056	-106		
Därav med 0 eller +	8 flpl	1 072	6 flpl	565	5 flpl	829	6 flpl	570	7 flpl	777	6 flpl	752	6 flpl	957	7 flpl	1 037	6 flpl	877	6 flpl	549	Till Swedavia			
Därav med underskott	11 flpl	-95	13 flpl	-110	14 flpl	-139	13 flpl	-206	12 flpl	-187	13 flpl	-234	12 flpl	-207	9 flpl	-125	10 flpl	-127	10 flpl	-171	AB 2010-04-01			

Källa: LFV årsredovisningar 2000-2009; för första kvartalet 2010 uppgifter från Erik Söderberg, LFV. Efter Swedavias övertagande 2010-04-01 särredovisas inte flygplatserna. De översta 11 har under LFV-tiden aldrig redovisat överskott. De följande tre har pendlat mellan plus och minus. De nedersta fem har hela perioden redovisat överskott. Tillämpade internräntor mm varierar över åren. År 2008 gjordes, med anledning av beslutet att avveckla statligt ägande, nedskrivningar med sammanlagt 353 494 tkr på Jönköping, Karlstad, Skellefteå, Sundsvall-Härnösand, Ängelholm-Helsingborg och Örnsköldsvik. Det sammanlagda återstående kapitalet på dessa uppgick därefter till 10 335 tkr.

9 BILAGA 6: DRIFTRESULTAT ICKE-STATLIGA FLYGPLATSER

FLYGPLATS	RES 2000	RES 2001	RES 2002	RES 2003	RES 2004	RES 2005	RES 2006	RES 2007	RES 2008	RES 2009	RES 2010	RES 2011	RES 2012
ARVIDSJAUR	-12 216	-12 406	-12 341	-10 139	-9 586	-9 102	-8 566	-9 830	-9 769	-10 865	-10 351	-11 416	-
BORLÄNGE	-6 996	-13 381	-9 463	-10 691	-11 241	-15 134	-15 561	-13 106	-13 103	-13 371	-14 446	-19 123	-19 031
MORA	-8 072	-8 770	-8 296	-8 362	-9 092	-8 766	-1 276	-12 015	-8 068	-13 018	-13 359	-	-
GÄLLIVARE	-15 499	-15 053	-17 165	-17 955	-16 623	-18 140	-15 606	-18 220	-17 469	-14 568	-16 404	-15 589	-
HAGFORS	-4 349	-4 129	-4 429	-4 070	-4 146	-4 047	-3 534	-3 800	-4 730	-6 465	-6 870	-4 652	-
HALMSTAD	LUFTFARTSVERKET T O M 2005-12-31						-8 541	-13 250	-14 054	-12 375	-12 139	-16 074	-17 144
HEMAVAN	-4 677	-5 114	-5 879	-7 856	-8 140	-9 145	-10 318	-12 370	-11 544	-12 871	-12 604	-12 293	-
JÖNKÖPING	LUFTFARTSVERKET T O M 2009-11-30										-16 241	-23 461	-27 332
KALMAR	LUFTFARTSVERKET T O M 2006-12-31							-4 061	-4 281	-6 455	-5 487	-	-
KARLSTAD	LUFTFARTSVERKET/SWEDAVIA T O M 2010-11-30											-12 755	-18 971
KRAMFORS-SOLL	-5 740	-6053	-5 979	-7 129	-7 906	-7 012	-8 431	-9 923	-12 188	-11 197	-10 633	-14 781	-15 211
KRISTIANSTAD	-11 652	-11 253	-12 313	-17 046	-15 189	-13 222	-22 412	-8 505	-16 523	-6 037	-4 428	-13 402	-19 275
LINKÖPING	-11 931	-13 181	-12 718	-14 596	-17 179	-13 298	-13 125	-9 263	-17 208	-17 271	-25 016	-	-
LYCKSELE	-8 950	-9 620	-9 420	-9 146	-9 878	-11 376	-11 938	-13 224	-15 004	-14 152	-13 269	-12 855	-
NORRKÖPING	LUFTFARTSVERKET T O M 2006-06-30							Komm f.	-16 715	-34 124	-34 439	-26 245	-
OSKARSHAMN	-6 853	-5 221	-5 794	-6 464	-6 861	-6 569	-9 688	-7 818	-6 670	-5 901	-5 119	-5 907	-
PAJALA (öppnad 99)	-3 489	-4 534	-7 505	-5 703	-7 265	-9 109	-6 767	-7 043	-6 674	-8 315	-10 533	-8 209	-
SKELLEFTEÅ	LUFTFARTSVERKET T O M 2010-03-31										-7 574	-8 730	-7 582
STHLM/SKAVSTA	-31 608	-40 304	-21 244	-35 386	-23 237	-17 615	-28 473	-9 061	-8 033	-1 872	-15 456	-963	1 200
STHLM/VÄSTERÅS	-12 511	-13 069	-19 207	-21 209	-17 083	-19 176	-24 574	-22 939	-22 547	-24 217	-22 973	-24 517	-22 437
STORUMAN	-7 806	-8 822	-8 809	-8 721	-8 013	-8 164	-9 654	-10 675	-10 751	-16 832	-14 951	-1 588	-840
SUNDSVALL-TIMRÅ	LUFTFARTSVERKET/SWEDAVIA (SUNDSVALL-HÄRNÖSAND) T O M 2013-06-16												
SVEG	-3 481	-3 307	-4 156	-5 109	-6 060	-6 750	-5 965	-6 912	-7 509	-7 912	-7 891	-7 324	-
TORSBY	-4 265	-2 799	-3 300	-3 030	-3 404	-3 902	-8 148	-3 210	-3 043	-3 036	-3 519	-3 041	-6 731
TROLLHÄTTAN	-6 105	-8 708	-6 719	-7 703	-6 616	-5 737	-5 321	-2 545	-2 464	-2 805	-3 324	-7 034	-5 525
VILHELMINA	-8 366	-9 469	-10 646	-9 068	-9 540	-9 473	-8 906	-9 437	-9 118	-8 562	-9 909	-9 839	-
VÄXJÖ	1 708	-306	-4 475	-6 327	-5 593	-6 491	-8 387	-13 324	-12 602	-16 212	-11 337	-7 059	-7 432
ÄNGELHOLM-HBG	LUFTFARTSVERKET/SWEDAVIA T O M 2011-03-31											-10 876	-
ÖREBRO	-3 838	-12 215	-20 121	-23 336	-24 002	-17 682	-17 270	-18 304	-19 590	-21 404	-17 523	-15 660	-22 365
ÖRNSKÖLDSVIK	LUFTFARTSVERKET/SWEDAVIA T O M 2011-03-31											-9 996	-9 602
SUMMA	-176 696	-207 714	-209 979	-239 046	-226 654	-219 910	-252 461	-238 835	-269 657	-289 837	-325 795		
	Summa exklusive f.d. LfV-flygplatser						-243 920	-221 524	-251 322	-271 007	-284 354		
Antal = 30	Resultat 2000-2002 från Luftfartstyrelsens rapport <i>Inrikes flygets förändringar</i> 2009. Ursprunglig källa f.d. Svenska Kommunförbundet. Grön tonade resultat 2003-2011 är från Luftfartstyrelsens/Transportstyrelsens/Trafikverkets inventeringar för driftbidrag och avser justerat resultat efter finansiella poster. Övriga resultat är resultat efter finansiella men <u>finns</u> ev. ägar- o statsbidrag (ej s.k. GAS). Borlänge och Mora drivs i gemensamt bolag. <u>Länförhållningen är begränsad både i drift och vägrätt.</u> Borlänge o Mora drivs i gemensamt bolag. Karlstad 2011 är 13 mån. Ängelholm-Helsingborg 2011 och Örnsköldsvik 2011 är 9 månader. Osäkra uppgifter för Ö-vik. Summering kan inte utföras 2011-2012 då tabellen inte är komplett.												

A Karyd 130630

10 BILAGA 7: UTBETALDA DRIFTBIDRAG 1999-2013

Utbetalda belopp i tkr	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Summa
ARVIDSJAUR	9 781	9 027	9 100	8 907	8 432	8 178	8 011	8 280	9 667	9 726	9 629	9 854	10 373	9 462	9 004	137 431
BORLÄNGE	4 501	3 577	3 856	4 169	3 585	3 421	3 481	3 502	2 485	2 361	2 373	2 322	2 459			42 091
GÄLLIVARE	10 865	10 250	9 981	9 951	9 886	9 437	9 333	9 656	11 385	11 185	11 690	11 425	12 110	11 091	9 372	157 617
GÄVLE-SANDVIKEN	3 934	3 616	(1 115)	Linjetrafik upphörde 2000			-	-	-	-	-	-	-	-	-	7 550
GÖTEBORG CITY	Ej med 1999-2002, saknade linjetrafik				804	641	321	0	Passerat volymtaket 2006			0	0			1 766
HAGFORS	3 630	3 528	3 400	3 345	3 185	2 995	2 922	2 931	3 145	3 079	3 106	3 031	3 170	3 101	3 737	48 304
HALMSTAD	Övertagen av kommunen 2006-01-01, ej med 1999-2006								2 835	2 881	2 821	2 922	3 146			14 605
HEMAVAN	2 065	3 933	4 308	4 523	7 194	7 316	8 183	8 947	11 035	10 992	11 142	10 984	11 577	10 175	8 946	121 320
HUDIKSVALL	4 846	4 456	3 139	Linjetrafik upphörde 2000			-	-	-	-	-	-	-	-	-	12 441
HULTSFRED	2 652	2 583	3 482	3 774	3 605	3 394	3 345	3 364	Linjetrafik upphörde 2006			-	-	-	26 199	
IDRE	1 461	(1 226)	Säsongstrafik upphörde 1999		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 461
JÖNKÖPING	Övertagen av kommunen 2009-12-01, ej med 1999-2010												2 912			2 912
KALMAR	Övertagen av kommunen 2007-01-01, ej med 1999-2007									4 054	4 064	4 298	4 333			16 749
KRAMFORS-SOLL.	5 825	5 337	5 843	5 850	5 726	4 837	4 945	5 152	6 014	7 486	5 209	6 600	6 857			75 682
KRISTIANSTAD	1 986	1 507	1 954	2 959	3 338	3 289	2 386	2 557	2 865	3 026	3 140	3 218	3 406			35 631
LINKÖPING	3 811	5 025	5 361	5 541	5 545	5 695	5 658	5 841								42 477
LYCKSELE	8 936	8 223	8 158	7 972	7 612	7 318	7 246	7 484	8 677	8 726	8 915	8 733	9 200	8 526	8 654	124 380
MORA	3 474	3 382	3 267	3 242	4 388	4 203	3 952	4 223	3 097	2 838	2 851	2 776	2 928			44 621
OSKARSHAMN	2 859	2 789	3 671	3 946	3 735	3 559	3 506	3 528	3 895	2 121	2 140	2 082	2 195			40 026
PAJALA (öppnad 99)	Kvalifikationsår		716	2 691	2 618	4 133	6 596	4 730	4 619	3 684	4 124	4 008	3 977	4 103	5 465	45 999
SKÖVDE	3 572	3 262	3 258	3 223	Linjetrafik upphörde 2002			-	-	-	-	-	-	-	-	13 315
STHLM/SKAVSTA	824	1 717	1 804	2 714	850	425	0	Passerat volymtaket 2005			0	0	0			8 334
STHLM/VÄSTERÅS	2 991	2 265	1 538	1 070	984	1 256	1 072	1 069								12 244
STORUMAN	9 596	8 895	8 745	8 528	8 192	7 936	7 891	8 163	9 571	9 544	9 749	8 720	2 163			107 693
SVEG	4 863	4 619	4 507	4 445	4 141	4 039	3 965	4 012	4 501	4 320	4 361	4 252	4 465	4 318	5 481	66 290
SÖDERHAMN	2 927	2 822	2 680	2 578	Linjetrafik upphörde 2002			-	-	-	-	-	-	-	-	11 007
TORSBY	3 746	3 598	3 201	3 347	3 170	3 065	2 953	1 159	3 214	2 964	2 996	2 920	3 073	2 961	3 364	45 731
TROLLHÄTTAN	3 465	3 677	4 239	4 208	4 152	2 923	2 306	2 356	2 460	2 436	2 527	2 644	2 756			40 149
VILHELMINA	9 371	8 666	8 612	8 493	8 048	7 777	7 779	8 050	9 374	9 435	9 522	9 313	9 868	9 126	8 840	132 274
VÄXJÖ	1 400	1 581	1 453	1 759	2 527	3 012	3 240	3 131	4 024	3 774	2 504	2 812	2 746			33 963
ÖREBRO	623	1 638	1 491	1 920	2 875	3 481	2 753	3 708								18 488
Avsatt till FoU mm	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 150	150	0	0	0	0	0	0	8 300
Summa utbetalt	115 000	110 974	108 764	110 155	105 592	103 330	102 844	102 993	103 013	104 632	102 863	102 914	103 714	62 863	62 863	1 497 049
Belopp till Idre år 2000 och Gävle-S. 2001 utbetalades inte då trafiken inte återupptogs. Anslag t Hudiksvall 2001 är efter återbetalning av 1,293 mkr. Beloppen lades i potten efterföljande år.					År 2007 utslöt "tvätimarsregeln" Linköping, Sthlm/Västerås och Örebro och förhindrade Norrköpings inträde. Från 2012 utsluts de 16 flygplatser som inte har av Trafikverket upphandlad trafik. Av dessa fick 11 stöd 2011. Fördelningen 2012 skedde med en "engångsmetod". Ny metod infördes 2013.											

11 BILAGA 8: TILLGÅNG TILL FLYGPLAN FÖR INRIKES TRAFIK

En fråga som på lång sikt kan komma att påtagligt påverka vissa flygplatser är bristfällig tillgång på lämpliga flygplan. Detta gäller särskilt flygplan med högst 19 stolar. Skälet till denna gräns är bestämmelsen att kabinpersonal måste medföras om antalet stolar är 20 eller fler.³⁶ Vid 20 stolar krävs en person, vid 50 stolar två, vid 100 tre o.s.v. Kabinpersonalen är där av säkerhetsskäl – för att leda en eventuell nödutrymning m.m. – men förknippas av passagerarna med tillgång till servering. Flygvärdinnan/värden tränger viktmässigt undan en passagerare, intäktsmässigt flera, och för serveringsutrustningen krävs betydande utrymme som inte finns i dessa flygplanstyper. Resultatet är att det inte finns trafikflygplan med 20 – 32 stolar. Först över denna nivå kan passagerarkapaciteten uppväga kostnaderna för kabinpersonal. 50-stolarsgränsen är inte lika påtaglig; runt denna nivå krävs ändå två personer för att klara serveringen.

För närvarande trafikeras flygplatserna Hagfors, Mora, Oskarshamn, Sveg, Torsby och Pajala med flygplan i den minsta storleksklassen, dvs. högst 19 stolar. Estländska flygbolaget Avies trafikerar linjerna från Arlanda till Hagfors/Torsby och Mora/Sveg samt Pajala-Luleå med 19-sitsiga British Aerospace BAe Jetstream 32. Flygplanstypen är även känd som Jetstream Super 31 och är trots namnet ett propellerflygplan. Svenska Direktflyg AB använder samma flygplanstyp på linjen Oskarshamn-Arlanda. Under 2000-talet har linjerna trafikerats även med Beech 1900 C och D. Jetstream 32 är i de flesta avseenden underlägsen den något modernare Beech 1900D. Båda flygplanstyperna kom i bruk på svenska linjer under 1990-talet och ersatte då ett antal äldre typer som i dag skulle upplevas som helt föråldrade: Dornier 228, Embraer Bandeirante och Fairchild Metro. Linjen Pajala-Luleå flögs in på 2000-talet temporärt med kolvmotordrivna, 8-sitsiga Piper Chieftain; en 1960-talskonstruktion som tiden för länge sedan har sprungit förbi.



Figur 50 Avies' Jetstream 32; Air Labradors Beech 1900 D

Källa: <http://www.flyavies.se/content.jsp?menuId=108>, 2012-12-25;
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Air_Labrador_Beech_1900D.jpg

Jetstream är en 1980-talskonstruktion vars tillverkning upphörde i mitten av 90-talet. Beech 1900D flög för första gången 1990 och tillverkningen upphörde i början av 00-talet.³⁷ Uppmärksammades att ingen flygplanstillverkare verkade bedriva utveckling av 19-stolarsflygplan. Alla tillverkare hade redan då troligen gjort bedömningen att den högst begränsade marknaden i detta segment inte kunde motivera den komplicerade och kostsamma proceduren bakom certifiering av en ny flygplanstyp. Den obefintliga utvecklingen efter 2002 tyder på att iakttagelsen är riktig. Om så är fallet kommer denna typ av trafik år 2030 i bästa fall att bedrivas med nära 30 år gamla 1900D som möjligen erbjuder tillräcklig driftekonomi för att trots sin ålder kunna

³⁶ Bestämmelsen är av mycket gammalt datum. Den fanns tidigare i LFV:s Bestämmelser för civil luftfart – driftsbestämmelser (BCL-D) men finns nu i EU-bestämmelserna om samma område, EU-OPS: COMMISSION REGULATION (EC) No 8/2008, Subpart O, OPS.1990. Tack till Christer Wikström på Transportstyrelsen.

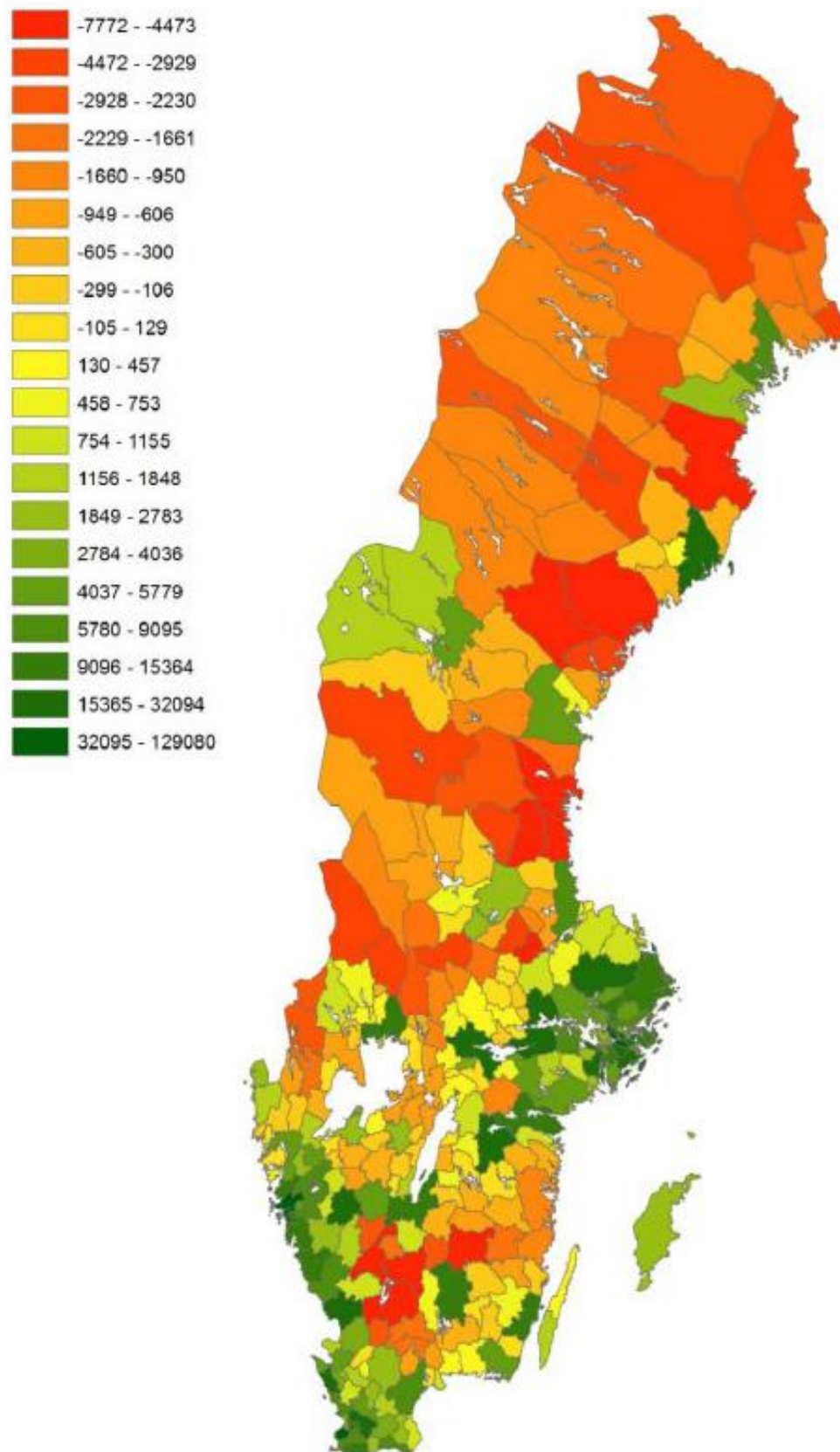
³⁷ T.ex. på konferensen Air Transport in Remote Regions i Cork år 2002.

användas i reguljärflyg ytterligare några år. Att typen skulle finnas kvar i trafik år 2050 är uteslutet. För att trafik på 19-stolarslinjerna ska kunna bedrivas fram till 2050 krävs i praktiken att passage-rarvolymen då har växt tillräckligt för att motivera trafik med större flygplan.

I nästa storleksklass finns i princip en enda flygplanstyp i trafik; Saab 340 med 33-37 stolar. På marknaden finns även Dornier 328 och de Havilland Q100 som inte flyger i Sverige och är ytterst sällsynta utomlands. Ingen av dessa tillverkas längre och Q100 är svårt föråldrad. Tillverkningen av Saab 340 upphörde i slutet av 1990-talet. Det finns följaktligen risk för att även om 19-stolarslinjerna växer till 33-stolarsklass finns vid det laget inga lämpliga flygplan. Situationen är inte lika allvarlig för de linjer som nu flygs med Saab 340. Flertalet kan antas växa tillräckligt för att trafik ska kunna bedrivas med något större flygplan, t.ex. ATR42 med 42 stolar eller 50-stolars jetplan.

12 BILAGA 9: KAPACITETSUTREDNINGENS BEFOLKNINGSPROGNOS

Befolkningsdifferens på kommunnivå 2006-2030



Källa: TRV 2012:100

13 KÄLLOR

Tryckt material

Björnelid, Richard: *Kommunala flygplatser går back med 400 miljoner*. Dagens Samhälle 2012-09-19. Tillgänglig: <http://www.dagenssamhalle.se/nyhet/kommunala-flygplatser-gar-back-med-400-miljoner-3488> Observera dock att informationen i denna artikel är gravt felaktig.³⁸

EU-kommissionen (TEN-T 2013): List of Nodes of the Core and Comprehensive Network. Tillgänglig: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/final_annexii.pdf

Flygets Miljökommitté (2007) *Slutrapport från Flygets Miljökommitté*. Tillgänglig: <http://www.svensktflyg.se/wp-content/uploads/2011/05/slutsatser-och-rekommendationer-fran-flygets-miljokomite.pdf>

Härjedalens kommun: *kommunstyrelsens protokoll 2012-07-04 §125*. Tillgänglig: <http://www.herjedalen.se/download/18.13a02a1313904debea826/1354548492718/120704.pdf>

Karyd, Arne: *Fossilfri flygtrafik?* Underlagsrapport 12 till Utredning om fossiloberoende fordonsflotta, N2012:05. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/17384/a/213345>

Konsumentombudsmannen: Föreläggande 2013-03-25, dnr 2013/50 avseende Nordic Air AB. Tillgänglig: <http://www.konsumentverket.se/Lagar--regler/Rattsarenden/Forelagganden/2013/Nordic-Air-Sweden-AB/>

LFV (löpande publikation): *Air Information Publication (AIP) serie AD*. <http://www.lfv.se/sv/FPC/IAIP/AD/>

Lidman, Anders (2009): *Vad händer med Midlandas trafik?* Aeropol AB. Tillgänglig: hos författaren.

Luftfartsverket (1993): *Metod för samhällsekonomisk bedömning av flygplatsinvesteringar med tillämpning på ny flygplats i Östergötland, "Gothia"*. Tillgänglig: hos rapportförfattaren Arne Karyd.

Luftfartsverket (1995): *Luftfartspolitisk bedömning av ny trafikflygplats i Mellerudstorp*. Tillgänglig: hos rapportförfattaren Arne Karyd.

Luftfartsverket (1998): *Öresundsbron och Malmö-Sturup flygplats - effekter på kort sikt och järnvägsanslutning*. Juni 1998. Tillgänglig: hos rapportförfattaren Arne Karyd.

Luftfartsverket (2000): *Upphandling av flygtrafik: En kartläggning*. Luftfart och Samhälle 2000:6. Tillgänglig: <http://www.transportstyrelsen.se/Global/Publikationer/Luftfart/upphanslingsrapporten.pdf>

Nordenbrink, Nils: *Färjeflyget Slutrapport*. Winkonsult AB. Tillgänglig: http://www.farjeflyget.se/slutrapport_farjeflyget.pdf

Nordic Air Sweden: *Nordic Air Sweden sätter Umeå och Norrland på flygkartan*. Pressmeddelande 2012-11-23. Tillgänglig: <http://news.airsweden.aero/wordpress-content/uploads/2012/11/Pressmeddelande-121123-1.pdf>

Regeringskansliet (2009): *Frågor och svar om hälsa och miljö*. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/11778/a/122593#122593>

Riksdagsmotion 2012/13:T482 *Bromma flygplats* (S). Tillgänglig: http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Motioner/Bromma-flygplats_H002T482/

SCB: *SOS Sjötrafik 2012*. Tillgänglig: http://trafa.se/PageDocuments/Sjoetrafik_2012.pdf

SOU 1997:35: *Ny kurs i trafikpolitiken*. Slutbetänkande av Kommunikationskommittén.

Svenskt Näringsliv (2011): *Kommunernas befolkningstillväxt år 2010-2035*. Tillgänglig: http://www.svensktnaringsliv.se/multimedia/archive/00028/Kommunernas_Befolkni_28669a.pdf

³⁸ Påpekanden till såväl artikelförfattaren som tidskriftsredaktionen har inte givit något resultat.

Swedavia: pressmeddelande 2013-06-13, Swedavia överlämnar Sundsvall Härnösand Airport. Tillgänglig: <http://www.swedavia.se/om-swedavia/nyheter/swedavia-overlamnar-sundsvall-harnosand-airport/>

Trafikverket (2011): *Flygplatsernas framtida investeringsbehov*. (Publikation 2011/17304, författad av Ramböll). Tillgänglig: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6730/2012_122_Flygplatsernas_framtida_investeringsbehov.pdf

Trafikverket. (2012a): *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050*. (Publikation: 2012:100). Tillgänglig: <http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem.aspx?id=5660>

Trafikverket. (2012b): *Trafikverkets prognos för inrikesflyg*. (Publikation: 2012:222). Tillgänglig: <http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem.aspx?id=5860>

Trafikverket (2013) *Beslut riksintressen 2013-02-20*. Tillgänglig: http://www.trafikverket.se/PageFiles/14982/Beslut_2013-02-20.pdf

Transportstyrelsen (2009): *Inrikesflygets förändringar*. Tillgänglig: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Publikationer/Luftfart/Rapporter-luftfart/Inrikesflygets-forandringar.pdf>

Transportstyrelsen (2013a): *Flygprognos mars 2013*. Tillgänglig: http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Statistik_och_analys/Prognos-2013%e2%80%932018-var.pdf

Transportstyrelsen (2013 b): *Planerat utbud i linjefart på svenska flygplatser*. Tillgänglig: http://www.transportstyrelsen.se/Global/Luftfart/Flygtrafik/2013_juni.pdf

Transportstyrelsen (löpande publikation): *Trafikstatistik för luftfart*, <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik-och-analys/>

UFNI m.fl. (2010): *Flyg i norra Sveriges inland*. Tillgänglig: http://77.53.110.125/UFNI/UFNI_100519.pdf

Vilhelmina kommun m.fl. (odaterad, troligen 2012): *South Lapland Airport*. Tillgänglig: http://www.vilhelmina.se/Hem/leftsidebar/500/FOV1-0004B446/S035F6068.0/Om_South_Lapland_Airport.pdf

Åhlström, Per: *Projekt Knutpunkt Kramfors-Sollefteå Flygplats*. Tillgänglig: <http://www.hogakustenairport.se/index.asp?!=1&p=41>

Övrigt

Material från konferensen Air Transport in Remote Regions, Cork 2002.

Årsredovisningar för flygplatsbolag, Kallax Cargo AB och Luftfartsverket, samtliga från www.bolagsverket.se.

Hemsidor av allmän karaktär (samtliga besökta oktober 2012 – januari 2013):

Hemsidor för flertalet i rapporten behandlade flygplatser.

Bild på hangaren i Kiruna från <http://arenaarctica.com/Arena3DMessText.jpg>

www.avies.se

www.blataget.com

<http://www.direktflyg.com>

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec_en.htm

www.expressen.se/res/vinterguiden/salen-hoppas-pa-en-egen-flygplats/

<http://news.airsweden.aero/wordpress-content/uploads/2012/11/Pressmeddelande-121123-1.pdf>

www.flyglinjen.se

www.flygtorget.se/Aktuellt/Artikel/?Id=9555,2012-12-06

www.nextjet.se

www.sas.se

<http://www.sasgroup.net/SASGroup/default.asp>

www.sj.se

www.stoppabrommaflyget.nu

www.uppsalaair.se

www.veolia-transport.se