



FLYGET, DE REGIONALA FLYGFÖRBINDELSERNA OCH UTVECKLINGEN AV EN HÅLLBAR BESÖKSNÄRING

Författare: Joanna Gustafsson

Mittuniversitetet

Institutionen för ekonomi, geografi, juridik och turism

Turism och destinationsutveckling



FÖRORD

Arbetet bygger på litteraturgranskning av vetenskapliga artiklar. Bakgrunden har kompletterats med rapporter från myndigheter samt debattartiklar från branschorganisationer. Tanken är att belysa utvecklingen som gjorts inom flyget och bidra till diskussionen kring konflikten som upplevs finnas mellan olika transportalternativ och hur olika regioner har olika förutsättningar. Rapporten är en förkortad populärversion av en originalrapport från januari 2022 som tagits fram i ett samarbete mellan författarens verksamhetsförlagda utbildning genom turismprogrammet på Mittuniversitetet och Destination Östersund. Materialet är en del av det kunskapsunderlag för hållbar besöksnäring inom projektet Omställning för besöksnäringen OSD som finansieras av Europeiska Regionala Utvecklingsfonden och Region Jämtland Härjedalen.



BAKGRUND

Regeringskansliet publicerade 2017 rapporten Ett land att besöka, grunden till strategin för hållbar turism och växande besöksnäring som antogs 2021. Syftet var att skapa underlag som stärker besöksnäringen ur både export och jobbsynpunkt, med politiska mål om hur turismen kan bidra till en hållbar utveckling i hela landet. Det framgick att transportsystemet med tillhörande infrastruktur är grundläggande för näringens utveckling, svensk ekonomi, innovation och arbetsmöjligheter. Hållbarhet är viktigt för att skapa ett transportsystem i Sverige som ska ge samhällsekonomiska och långsiktiga transportalternativ i hela landet. Enligt Tillväxtverket¹ krävs det mer kunskap om effekterna av att öka alternativt minska flygandet, samt vilka åtgärder som faktiskt bidrar till ett mer hållbart resande.

Swedavia är den första flygplatsgruppen i världen att bli koldioxidfria i sin egen verksamhet på de 10 flygplatserna man driver i Sverige. Transportföretagen (2021) skriver att denna typ av information och kunskap framhävs allt för lite trots att Sverige har ett betydande hållbarhetsfokus och ambitiösa aktörer inom flygbranschen som är världsledande i omställningen mot fossilfritt flyg. Handelskammaren Mittsverige (2020) beskriver att debatten bör fokusera på hur man snabbast kan ställa om transportsektorn då den är viktig för starkt växande branscher som exportindustrin och besöksnäringen. Val av transport bör därför väljas utifrån flera faktorer kopplat till "tid, kostnad och miljöpåverkan", och att omställningen mot hållbara alternativ förutsätter att flyget fortsätter att gå, alltså är det "utsläppen som ska minska – inte flygandet".

SYFTE

Syftet var att belysa flygets roll inom hållbar destinationsutveckling och utreda vad forskningen säger om de regionala flygförbindelsernas betydelse för besöksnäringen, evenemang och tillgänglighet med utgångspunkt i Östersundsregionen. Detta grundar sig i funderingar på destinationsnivå kring flyget som transportalternativ och hur det passar in i processen och utvecklingen mot en hållbar destination och attraktiv region. Stort fokus ges generellt till den miljömässiga dimensionen av hållbarhet, men de sociala och ekonomiska aspekterna är lika viktiga för att förstå vad en hållbar destination är.

¹ Tillväxtverket. (2019). Flygets roll för besöksnäring och miljö i Sverige.



RESULTAT

Flygplatser skapar möjlighet till företagande, aktiviteter och utveckling av platsens befintliga tjänster och produkter genom en mötesplats för både turister och bosatta². Ett resultat av detta kan vara att destinationer med anliggande flygplats ofta har ett större utbud av både evenemang, upplevelser och kultur³. Det är viktigt att man i framtida studier utforskar effekterna som en flygplats har för hela regionen och inte enbart fokuserar på flygplatsens geografiska närhet⁴.

Infrastruktur likt flygplatser och järnvägar har täthetsfördelar⁵. Detta innebär att i regioner eller områden med större befolkningstäthet kan man genom samproduktion och fler resenärer ha fler avgångar och transportalternativ, "vilket missgynnar regioner med låg befolkningstäthet" som har andra förutsättningar⁵. Det saknas forskning på samhällsekonomiska lönsamhetsberäkningar i Sverige med koppling till investering i regionalt flyg⁴. Regionala flygplatser är viktiga för samhällsservice som räddningstjänst, beredskap och godstransporter⁶. Men trots att flyget är en erkänd del i Sveriges kritiska infrastruktur finns det relativt lite forskning kring de regionala flygplatsernas betydelse även om de spelar en större roll för tillgängligheten i glesbefolkade regioner^{2,4}.

Allt fler konsumenter oroas över flygets klimatpåverkan och flygbranschen har blivit en synonym för höga utsläpp i media, vilket under 2017 utvecklades till fenomenet flygskam⁷. Fenomenet syftar till att om man slutar flyga så skulle koldioxidutsläppen minska radikalt och därmed hämma klimatförändringarna. Detta har lett till att allt fler organisationer och myndigheter väljer att inte flyga och att länder infört beskattningar för både resande och aktörer inom branschen. Dock visar en studie i Tyskland att trots flygskammens påverkan på sociala normer så har inte resenärernas verkliga beteende påverkats avsevärt⁷. Det saknas även studier om grunden till det stigma som byggts upp kring flygbranschen, vilket branschen behöver för att besvara och kommunicera en tydlig bild av verkligheten. Historiskt sett har flyget gett teknologiskt avancerade förklaringar till utvecklingen, vilket kan bidra till att allmänheten inte har möjlighet att tillhandahålla informationen och förstår inte vad flyget faktiskt vinner på att minska sina utsläpp och en kunskapsklyfta skapas⁶. En studie i Frankrike visade att; 91% överskattade flygets andel i de globala koldioxidutsläppen, 52% tror att flyget står för mer än 10% av de globala utsläppen; 98% underskattade

² Dimitrios. (2018). Comparative evaluation of airports productivity towards tourism development. *Cogent Business & Management*, 5(1).

³ Kowalczyk & Gierczak-Korzeniowska. (2019). The Development and Importance of Tourism Infrastructure in the Aerropolis: A Case Study. *Research Papers of the Wrocław University of Economics / Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego We Wrocławiu*, 551, 34–49.

⁴ Pot & Koster. (2022). Small airports: Runways to regional economic growth? *Journal of Transport Geography*, 98.

⁵ Hultkrantz. (2019). Företagande långt från storstäderna. In *Entreprenörskap för en levande landsbygd*. 15 texter om landsbygdsutveckling och entreprenörskap i Norrland (p. 61).

⁶ Große, Olausson & Svensson. (2021). Resilience Endangered: The Role of Regional Airports in Remote Areas in Sweden. *Infrastructures*, 6(167), 167.

⁷ Chiambaretto, Mayenc, Chappert, Engsig, Fernandez, & Le Roy. (2021). Where does flygskam come from? The role of citizens' lack of knowledge of the environmental impact of air transport in explaining the development of flight shame. *Journal of Air Transport Management*, 93, 102049.

⁸ Amicarelli, Lagioia, Patruno, Grosu & Bux. (2021). Enhancing the Sustainability of the Aviation Industry: Airlines' Commitment to "Green" Practices. *Amfiteatru Economic*, 23(Special Issue No. 15), 934–947.



flygets minskning av koldioxidutsläpp per passagerare; 90% av respondenterna tror att utsläppen per passagerare har legat på samma nivå eller ökat de senaste 15 åren; 71% överskattade bränslekonsumtionen för nya flygplan och visste väldigt lite om flygets teknologiska utveckling⁷. Majoriteten av forskningens discipliner är överens om att flyget som transportalternativ endast står för 2-3% av de globala koldioxidutsläppen⁷. Om man tittar på branschens utveckling globalt över de senaste två decennierna så har antalet passagerare ökat med 153% medan utsläppen ökat med 28,5%, vilket relativt visar på en markant minskning av koldioxidutsläpp per passagerare och stödjer den utveckling som skett gällande hållbara material och bränslesnåla åtgärder från tillverkare, flygbolag och flygplatser⁷.

Internationella branschorganisationer sätter hållbara mål och strategier som knyter an till FNs hållbara mål, vilket visar på en allt större vilja från flygbranschens sida att lyfta utvecklingen av hållbart flyg⁸. Men det finns brister i hur man idag förutser och beräknar utsläppen för branschen då man utgår från ett "business-as-usual-scenario", utan att ta hänsyn till extern påverkan som exempelvis COVID-19 pandemin. Det försvårar möjligheten att förutse hur framtidens utsläpp kommer att se ut i förhållande till den teknologiska utvecklingen då flyget på många sätt påverkas av andra branscher där man inte heller kan förutse framtida utsläpp på en global nivå⁷. 2020 gick Europeiska Unionen ut med att man behöver jobba mot att återstarta flygbranschen på ett hållbart sätt genom att driva övergången till elektriskt flyg, som skulle minska koldioxidutsläppen med 75-90%, och vätedrivet flyg, som skulle minska koldioxidutsläppen med 50-75%, innan 2035⁹. Den bristande tillgången av alternativa flygbränslen beror delvis på att det saknas regleringar och policys som istället stöttar utvecklingen, infrastrukturen och användandet av hållbart bränsle inom flygbranschen¹⁰.

Det finns konkurrensfördelar med att ha en flygplats då företagsklimatet i regionen kan uppfattas positivt, vilket stärker den ekonomiska och sociala dimensionen för invånare och näringsliv⁶. En destinations attraktion består av kombinationen av utbud och möjligheterna för att ta sig dit. Det är stor chans att de som reser till Mittsverige i arbetet även återkommer som turist med familj eller vänner, vilket skapar både goda ambassadörer för destinationen och ökar chansen till inflyttning av potentiella invånare som kan bidra med både arbetskraft och kompetens till de lokala näringslivet⁶.

⁹ Noland. (2021). Hydrogen Electric Airplanes: A disruptive technological path to clean up the aviation sector. IEEE Electrification Magazine, Electrification Magazine, IEEE, IEEE Electrification Magazine, 9(1), 92-102.

¹⁰ Baledón, Trudel, & Kosoy. (2021). Alternative jet fuels and climate geopolitics: What, why does it and who matters in the environmental policy-making process. International Journal of Sustainable Transportation, 1-17.





Den regionala flygplatsen tillsammans med andra transportalternativ på destinationen blir därmed en bidragande faktor i valet av vart man väljer att resa¹¹. Knappt hälften av alla inrikesflygningar i Sverige är tjänsteresor och det totala antalet har minskat över en längre tid, bland annat till följd av snabbare tåg, medan antalet internationella flygresor för semester ökade innan pandemin⁵. Tillgång till direkta flyglinjer ökar handeln, tjänstehandeln och är en viktig faktor för lokaliseringen av dotterbolag till internationella företag i Sverige. Om man tittar på inrikesflyg i Sverige så har detta minskat med 9% under 2019, och efter pandemins tillslag så minskade antalet inrikesflyg med 71% mellan 2019 och 2020⁶.

Beskattning och prishöjning kopplat till miljöpolicy kommer i första hand drabba resenärerna istället för flygbolagen, vilket inte behöver betyda att utveckling av hållbart flyg ökar eller effektiviseras¹². Genom olika scenarios har man sett hur användningen av klimatpolicy och beskattning på flygresor kan skapa orättvis tillgänglighet beroende på socio-ekonomiska aspekter där de rikaste har råd att fortsätta resa för både turism och arbete i jämförelse med ekonomiskt utsatta grupper, vilket bidrar till polarisering och större sociala samhällsklyftor¹³. Restriktionerna gällande resande med flyg som kom under pandemin har visat att hämmandet av flygresor på längre sikt inte genererar några drastiska minskningar av flygets miljöpåverkan, och att framtagandet av liknande policy för olika transportalternativ kräver noggrann balansering mellan de sociala, ekonomiska och miljömässiga dimensionerna av hållbarhet⁸.

¹¹ Adler, Ülkü & Yazhemy. (2013). Small regional airport sustainability: Lessons from benchmarking. *Journal of Air Transport Management*, 33, 22–31.

¹²Gössling. (2009). Carbon neutral destinations: a conceptual analysis. *Journal of Sustainable Tourism*, 17(1), 17–37.

¹³Dubois, Peeters, Ceron, & Gössling. (2011). The Future Tourism Mobility of the World Population: Emission Growth versus Climate Policy. *Transportation Research: Part A: Policy and Practice*, 45(10), 1031–1042.



Kontakt:

joanna.gustafsson@hotmail.com
mikael.jonsson@destinationostersund.se