



GÖTEBORGS UNIVERSITET

Svenska flygplatser och miljardbidrag

GÖTEBORGS UNIVERSITET
JMG, Institutionen för journalistik, medier och kommunikation
Johan Rosholm
Examensarbete i journalistik 22,5 hp, höstterminen 2014
Handledare: Sandra Foresti

EXAMENSARBETE

Innehållsförteckning

Journalistisk presentation	3
Webbdiagram	4
Analys	7
Metodrapport	8

HEMSIDETEXT

Från 2000 till 2013 har nästan 1,6 miljarder kronor getts till svenska kommunala flygplatser av kommuner, landsting och kommunala bolag. Efter att ha gått igenom årsredovisningarna och begärt ut uppgifter för 29 flygplatser under 2000-talet kan det konstateras att få flygplatser är lönsamma.

Minst 22 bolag har behövt ta emot pengar för att minska sina förluster eller för att inte behöva lägga ner sin verksamhet. Den kommun som gett mest pengar är Västerås, som har gett 217 miljoner kronor till flygplatsen från 2003 till 2013. Trots det har den aldrig gått med vinst under den perioden.

Utan bidrag från staten, vilket varje år uppgått till 100 miljoner kronor, och från ägarna hade de icke statliga flygplatserna under 2013 gått med en förlust på 350 miljoner. Under samma period hade statliga flygplatsbolaget Swedavia en vinst på 686 miljoner.

– Det är vår grundproblematik, att vi har en uppdelad flygmarknad där staten tjänar pengar på sina egna flygplatser och så låter man kommunerna ta hand om dem som kan kallas för icke lönsamma, säger Peter Larsson, vd för lobbyorganisationen Svenska Regionala Flygplatser. Budgeten för 2015 innehåller en höjning av det statliga bidraget till 120 miljoner kronor om året men alla flygplatser får inte del av det. Närheten till Stockholm gör till exempel att Västerås inte får ta del av det statliga bidraget.

JOURNALISTISK PRESENTATION

Jag har gjort två olika radioinslag efter granskningen. Ett nyhetsinslag på två minuter och ett längre reportage på åtta minuter. Tanken är att nyhetsinslaget ska sändas under dagen i nyhetssändningar för att puffa för reportaget på eftermiddagen. Dessutom ska diagram läggas upp som webbpublicering där man kan se hur mycket pengar de olika flygplatserna har fått. Förhoppningen är att det efter reportaget ska finnas plats för en utfrågning av en minister eller annan representant från regeringen.

På nyhetsinslag

Sedan 2000 har nästan 1,6 miljarder kronor betalats ut till svenska flygplatser av kommuner, landsting och kommunala bolag visar en granskning av svenska flygplatsers ekonomi. Peter Larsson, vd för lobbygruppen Svenska Regionala Flygplatser är inte överraskad av de här uppgifterna.

Ava nyhetsinslag

Sist hörde vi Peter Larsson, vd för Svenska Regionala Flygplatser. Reporter var Johan Rosholm. Ett längre reportage om det här kan ni höra i eftermiddag och ni hittar ytterligare material på vår hemsida, Sveriges radio punkt se.

På radioreportage

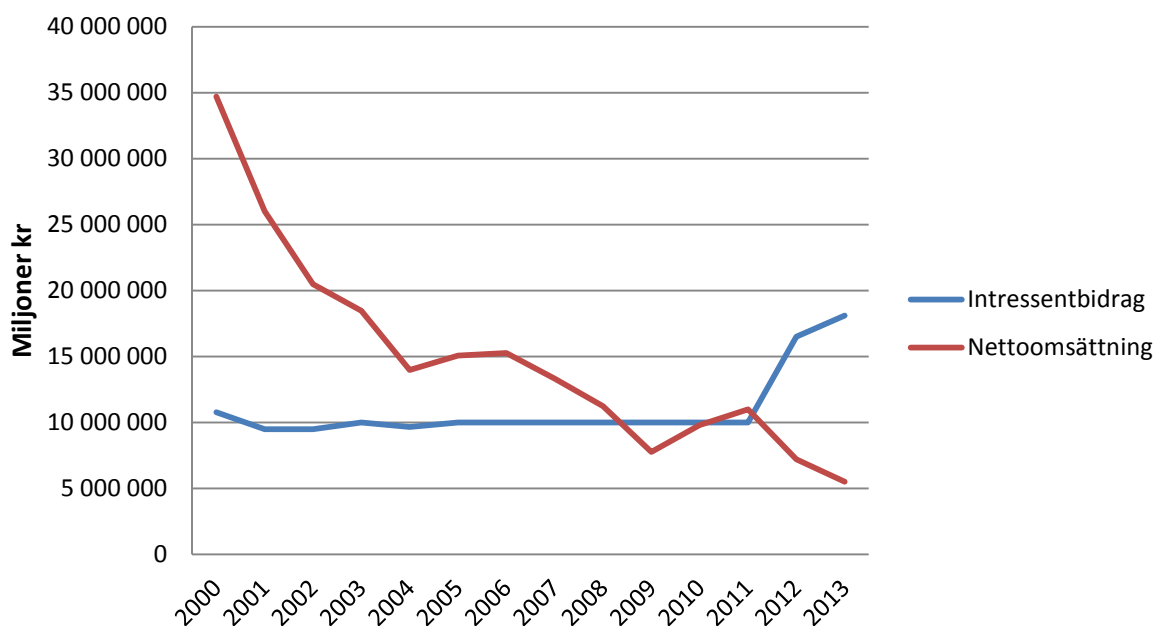
En granskning gjord av vår reporter Johan Rosholm visar att kommuner och landsting behövt betala ut nästan 1,6 miljarder kronor under 2000-talet för att hålla flygplatsers ekonomi vid liv. Vår reporter besökte Västerås, som är den kommun i Sverige som betalat ut mest pengar till sin flygplats. Kommunalrådet Marléne Tamlin i Västerås menar att det är dags att börja se över vilka flygplatser i Sverige som behövs i framtiden.

JOURNALISTISK PRESENTATION - WEBBDIAGRAM

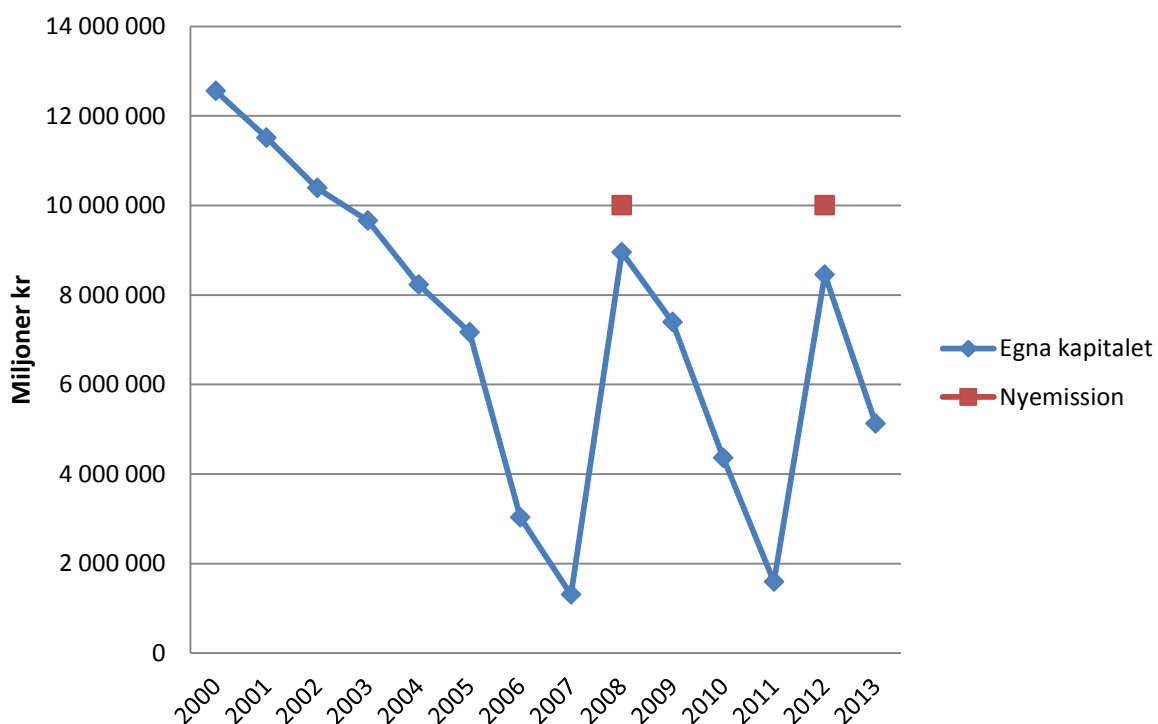
Pengar från kommuner, landsting och kommunala koncerner till flygplatser 2000-2013

Flygplats	Pengar
Västerås	217 000 000
Örebro	204 250 000
Norrköping	179 000 000
Borlänge och Mora	156 442 502
Kristianstad	144 048 556
Linköping	124 713 000
Halmstad	89 324 000
Gällivare	77 200 000
Höga Kusten	49 798 047
Karlstad	48 137 191
Trollhättan Fyrstad	44 713 709
Jönköping	38 974 000
Torsby	37 667 000
Smaland	34 475 200
Sveg	28 392 000
Oskarshamn	20 000 000
Skavsta	20 000 000
Skellefteå	17 780 000
Hagfors	10 839 000
Kalmar	6 700 000
Arvidsjaur	3 685 000
Lycksele	170 000
Örnsköldsvik	0
Sundsvall Timrå	0
Midlanda	
Hemavan	Ingen uppgift
Pajala	Ingen uppgift
Vilhelmina	Ingen uppgift

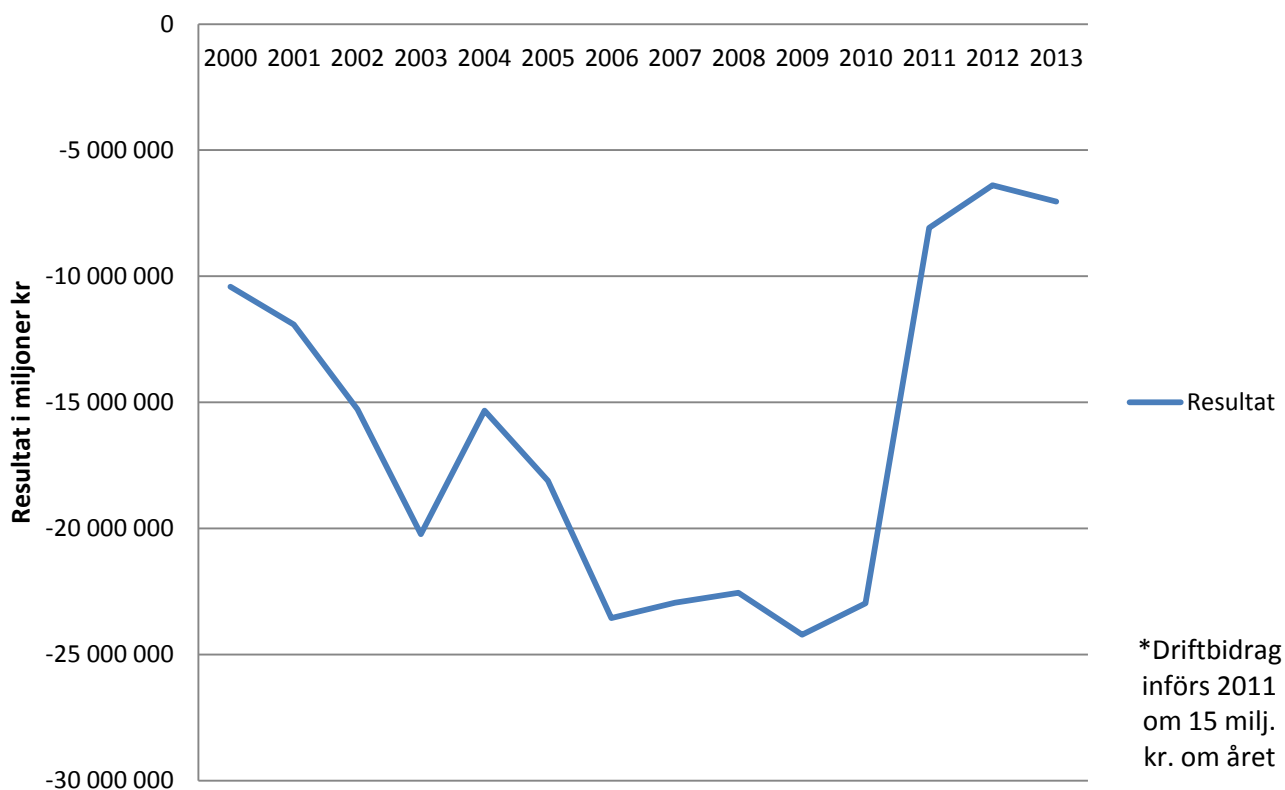
Utvecklingen för Kristianstad Airports inkomster



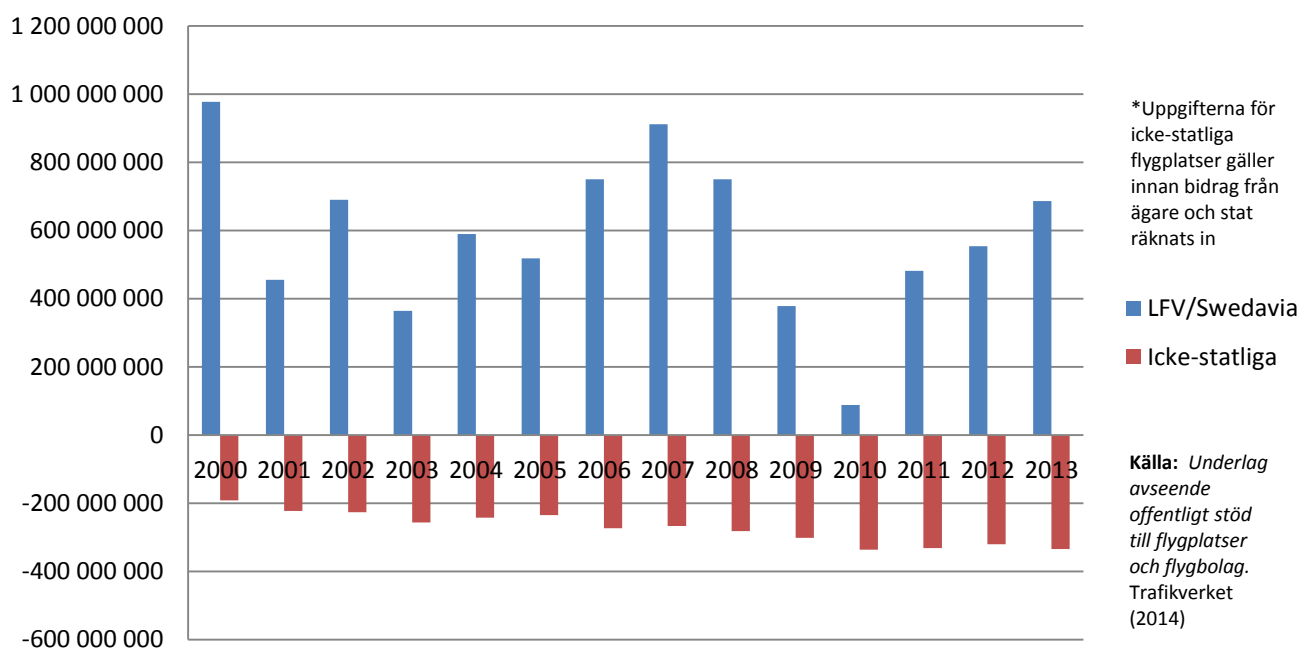
Utvecklingen på Oskarshamns flygplats



Resultat Västerås flygplats 2000-2013



Statliga och icke-statliga flygplatsers lönsamhet 2000-2013



ANALYS

– Det är vår grundproblematik, att vi har en uppdelad flygmarknad där staten tjänar pengar på sina egna flygplatser och så låter man kommunerna ta hand om dem som kan kallas för icke lönsamma, säger Peter Larsson, vd för lobbyorganisationen Svenska Regionala Flygplatser. Allt pekar ju faktiskt på att hans resonemang stämmer. Det statliga bolaget Swedavia, tidigare Luftfartsverket, med sina tio flygplatser har varit lönsamt år efter år under hela 2000-talet, även under omställningen 2010. Trots det har staten minskat sitt ägande. För bara tio år sedan ägdes fortfarande 19 stycken av Luftfartsverket.

Efter att ha gått igenom siffrorna står det klart att det inte är lönsamt att driva en flygplats. Åtminstone för en kommun. För att flygplatserna, som ägs av kommuner och landsting, ska klara sin ekonomi har 1,6 miljarder kronor betalats ut i bidrag, aktieägartillskott och annat av ägarna från 2000 till 2013.

Mest har Västerås betalat med 233 miljoner kronor från 2003 till och med 2013. 2014 försvann ytterligare 16 miljoner in i flygplatsbolaget och enligt utredningar kommunen själva har gjort måste det årliga bidraget nu höjas till 25 miljoner kronor om inte flygplatsen ska läggas ner.

– Vad jag kan överblicka, så kommer det aldrig vara så att flygplatsen går runt, säger Anders Teljebäck (S), kommunstyrelsens ordförande i Västerås.

Trots det fortsätter han och majoriteten av politikerna i kommunen att stödja fortsatta driftbidrag till flygplatsen. Här ligger också en fara. En dag kanske de känner att den inte är värd pengarna längre. Det var trots allt det som inträffade i Oskarshamn i somras när trafikflyget lades ner där. Nu ligger närmaste flygplats för oskarshamnsborna 75 kilometer bort i Kalmar.

Lösningen är kanske att flera kommuner går samman i ägandet av flygplatserna och möjligtvis med landstingen också. Det kommer definitivt inte göra en flygplats mer lönsam men bördan av att behöva stå för kostnaderna sprids ut på fler aktörer. Till exempel ägs Örebros flygplats tillsammans av de tre kommunerna Örebro, Karlskoga och Kumla samt landstinget i Örebro län. De 23 miljoner kronorna som de gav till flygplatsbolaget under 2013 spreds därför ut på fler.

Kommunalrådet Marlène Tamlin (Mp) i Västerås pratar om att sprida ut ägandet i inslaget.

– Vi måste se det här i storregionalt perspektiv. Vilka flygplatser behövs faktiskt i Sverige och vilka behövs inte, säger hon.

Om inte kommuner som står som ensamma ägare till flygplatser vill fortsätta pumpa in miljoner i dem, så är det en sund strategi. Det är en början i alla fall, för det mesta lutar åt att om inte fler flygplatser ska komma att läggas ner kommer det definitivt behövas mer pengar och engagemang från statens sida.

METODRAPPORT

av Johan Rosholm
Examensarbete i journalistik 22,5 hp
Göteborgs universitet, höstterminen 2014

Innehåll

1. INLEDNING.....	2
2. FRÅGESTÄLLNING	3
3. BAKGRUND	3
3.1 Tidigare publicerat.....	3
3.2 Mitt fokus	3
4. AVGRÄNSNING	4
5. ARBETETS GÅNG.....	5
5.1 Idé och research	5
5.2 Intervjuer	6
5.3 Undersökningsmetoder.....	7
5.4 Svårigheter	7
5.5 Källkritik.....	7
5.6 Format	7
5.7 Etiska överväganden.....	8
5.8 Om jag hade haft mer tid	8
6. METOD OCH RESULTAT	9
6.1 Metod	9
6.2 Resultat.....	11
7. SVAR PÅ FRÅGESTÄLLNINGARNA.....	11
8. LITTERÄR REFLEKTION	12
9. FRAMTIDA UNDERSÖKNINGAR	13
10. KÄLLFÖRTECKNING.....	14
10.1 Skriftliga källor.....	14
10.2 Muntliga källor	16
11. MUSIK	17
12. MÅLGRUPP	17

1. INLEDNING

Sällan blir svenska flygplatser stora nyheter i svensk media. Än mindre ser man av ekonomiska granskningar av flygplatssystemet som finns i Sverige. Det här är en sådan. Tidigare granskningar har fokuserat på om de kommunala flygplatserna går med vinst eller förlust.

Jag har valt att gå bortom detta och försökt ta reda på hur mycket pengar kommuner, landsting och andra kommunala bolag behöver subventionera för att flygplatsers ekonomi ska klara sig. En sådan granskning av alla kommunala flygplatser i Sverige har aldrig tidigare gjorts, utan stannat bland lokala medier som undersökt kommunens flygplats.

Jag har funnit att många flygplatser har tagit emot bidrag på över hundra miljoner kronor under perioden 2000-2013. Bara hos 2 av de 24 flygplatserna finns det inga tecken på att de behövt ta emot några bidrag.

Svårigheten under arbetet har varit både att tolka siffrorna i årsredovisningar och att få ut uppgifter från kommuner där flygplatsen ligger inom den kommunala verksamheten. Trots det har jag kunnat få fram flera intressanta fakta och kan konstatera att det rör sig om nästan 1,6 miljarder kronor som gått från kommuner, landsting och kommunala bolag till flygplatserna från 2000 till 2013.

Värst är det för Västerås flygplats, vilken är den flygplats som fått mest pengar av någon kommun i landet men som trots det aldrig lyckats gå med vinst. Nu behöver bidraget från kommunen bli högre för att en nedläggning inte ska vara aktuell.

Hade jag haft mer tid så hade jag besökt fler flygplatser, som den numera nedlagda i Oskarshamn, och träffat fler av personerna istället för att intervjua dessa över telefon. Tyvärr har jag inte fått ut uppgifter om alla flygplatserna men jag känner ändå att jag kan teckna en bra bild av de kommunala flygplatserna och ge en mer komplett sådan än vad som tidigare har funnits.

2. FRÅGESTÄLLNING

- Hur mycket skattepengar har kommuner och landsting gått in med i flygplatser, som de äger, från 2000 till 2013?
- Varför har inte staten höjt det statliga bidraget trots att fler flygplatser numera ägs av kommuner?

3. BAKGRUND

3.1 Tidigare publicerat

Journalistisk rapportering om svenska flygplatser har främst gjorts i de lokala medier som har flygplatsen inom sitt bevakningsområde. Till exempel har lokaltidningen VLT i Västerås skrivit mycket om flygplatsen i staden. Vad som saknas är större granskningar av det svenska flygplatssystemet som en helhet i riksmidier som når längre ut än till grannkommunerna.

Ekot gjorde den 25 juli 2011 det längre inslaget ”Många svenska flygplatser går back” om att svenska flygplatser har stora miljonförluster. Den här kartläggningen genomfördes genom att reportrarna ringde runt till cheferna på de olika flygplatserna och frågade hur deras situation såg ut.

Ett år senare skriver journalisten Richard Björnelid artikeln ”Regionala miljoner uppe i det blå” för nummer 32 av Dagens Samhälle. Artikeln handlar om att svenska flygplatser har stora förluster och nämner att det kan gå back med 400 miljoner kronor under 2011, en uppgift som i artikeln bara kommer från en ledamot i Svenska Regionala Flygplatser.

I oktober 2014 släppte Trafikverket en rapport om hur den finansiella situationen ser ut för de svenska flygplatserna. Både hur den ser ut idag men främst är det en utredning om hur det har sett ut från 2000 till 2013. Det är ett av få officiella dokument jag kan hitta från en svensk myndighet som kartlägger hur stora förluster de icke statliga flygplatserna haft.

3.2 Mitt fokus

Det har gjorts granskningar och kartläggningar över hur det går för svenska flygplatser, främst de som ägs av kommuner och landsting men få har gjorts och de flesta av dem har främst kollat på hur stora förluster har varit eller om det funnits någon vinst. Jag har valt att fokusera på hur mycket pengar som flygplatsernas ägare, kommuner och landsting då, behövt ge till de företag som driver flygplatserna för att täcka förluster. Detta är något som sällan har tagits med i beräkningarna när resultaten har granskats.

4. AVGRÄNSNING

Min avgränsning har gjorts på flera olika sätt. Det har under lång tid funnits svenska flygplatser som ägs av kommuner och landsting men jag har valt att granska hur mycket pengar som de betalat ut från 2000 fram till 2013. Denna avgränsning har jag gjort bland annat för att flera svenska flygplatser övergick från statlig till kommunal ägo under perioden och för att Trafikverkets rapport "Underlag avseende offentligt stöd till flygplatser och flygbolag" begränsar sig till den perioden.

Jag har valt att inte granska de statliga flygplatser därför att de sedan 2000 bara gått med förlust under ett år, då på grund av att flera av de statliga flygplatserna övergick till kommunala bolag. Dessutom granskar jag inte flygplatsen utanför Ängelholm då denna ägs av Peab. Jag valde dock att granska både Skavsta flygplats och Göteborg City Airport därför att det finns kommunalt ägande i dem, även om kommunerna inte äger en majoritet av aktierna i bolagen. Men flygplatsen i Göteborg faller bort då den numera är nedlagd och då inga kommunala pengar gått till den.

Dessutom har jag valt att inte granska de statliga flygplatserna som 2014 ägs av Swedavia. De är:

Arlanda
Bromma
Kiruna
Landvetter
Luleå
Malmö
Ronneby
Umeå
Visby
Östersund-Åre

Anledningen till att jag bara gör ett reportage om flygplatsen i Västerås är för att det är det flygplatsbolaget som fått mest pengar från sin ägare.

5. ARBETETS GÅNG

5.1 Idé och research

Det började med att jag hade en idé om att skapa mig en bättre överblick om svenska flygplatser går med förlust eller vinst. Mitt arbete hade därför startat innan idéarbetet med exjobbet hade börjat och jag gjorde en lista över alla flygplatser i Sverige som inte ägdes av staten och som hade reguljära flyglinjer till Stockholm, en annan flygplats i Sverige eller ut i världen.

Jag bestämde mig för att tala med någon som hade koll på flygbranschen och ringde därför Anders Carlsson, chefredaktör för hemsidan Flygtorget och hade ett långt samtal om situationen. Jag fick känslan av att han var insatt i situationen och att han kunde berätta bra om hur det ser ut i landet. Samtidigt berättade han om hur han ansåg att staten hade skött det hela, vilket enligt honom inte hade gjorts bra. Jag tolkar det som att han ansåg att staten hade släppt ansvaret för flygplatserna mer och mer och istället lämpat över det på kommunerna.

När jag sedan valde att mitt examensarbete skulle vara en granskning av de kommunala flygplatserna fanns fortfarande idén om att det skulle bli en granskning av de som hade gått med förlust under 2013. Efter att jag hade gjort klart listan över de som gått med förlust under 2013 var Västerås flygplats en av dem och jag bestämde mig för att kolla igenom bolaget sårsredovisning för 2013.

Först tog det ett tag för mig som inte är van vid årsredovisningar att förstå vad allt betydde men efter att ha läst kapitlet om ekonomisk granskning i Nils Hansons bok Grävande Journalistik förstod jag att jag borde kolla igenom noterna längst bak i årsredovisningarna mer noggrant. I Västerås fall hittade jag en notis om ett bidrag på 15 miljoner kronor under 2013 till flygplatsen. Det gjorde mig mer nyfiken på om det fanns fler sådana noter i tidigare årsredovisningar för bolaget. Det gjorde det och jag fann att över 300 miljoner kronor betalats ut till företaget under 2000-talet från Luftfartsverket och kommunen. Direkt slogs jag av tanken av att det kanske såg ut så här hos flera.

Det här gjorde att jag beslöt mig för att mitt examensarbete skulle vara en granskning över kommuner och landstings bidrag till flygplatser. Början på det blev att jag laddade ner alla årsredovisningar jag kunde hitta på Retriever från kommunala flygplatser. Efter det gick jag igenom varenda en av dem, oftast på jakt efter några få ord eller kanske två meningar där allt som stod var ”driftbidrag från ägarna”. Till slut hade jag gått igenom 239 stycken årsredovisningar från 24 bolag och hittade flera noter och korta meningar om driftbidrag, bidrag från ägarna, aktieägartillskott och så vidare. Men efter den genomgången fanns det problem att lösa. Årsredovisningar görs på olika sätt i olika bolag, vilket jag lärde mig under arbetets gång. I vissa nämndes inte var bidragen kom från, vilket gjorde att möjligheten att det kom från staten inte kunde uteslutas, och i andra fall hade bolagen en hög andel övriga rörelseintäkter som aldrig förklarades.

Dessutom upptäckte jag i fallet med Västerås flygplats att det fanns ett annat problem som jag inte hade tagit i beräkningarna förrän jag grävde i gamla artiklar från lokaltidningen VLT. Ett citat från min loggbok får förklara problemet:

”I en gammal artikel hos VLT ser jag också att de fått fram lite andra siffror än vad jag har. Jag hör av mig till Sofia Wahlund vid ekonomienheten och begär ut

siffrorna för 2000-talet. Hon ska återkomma på måndag.”(Utdrag ur arbetsdagbok 14/11)

På onsdagen, 19 november, skulle jag träffa politiker i Västerås och intervjua dem om flygplatsen. Jag fick lite panik när jag förstod att jag var nära på att åka dit med felaktiga uppgifter och ringde direkt till Västerås för att få fram de riktiga uppgifterna. Vad jag hade gjort var att inte ha med i mina beräkningar att fram till 2006 var Luftfartsverket en av ägarna av bolaget. I årsredovisningarna finns det stora aktieägartillskott där pengarna från Västerås stad och från Luftfartsverket hade satts ihop till en summa. Härigenom kunde man inte se hur stor andel av pengarna som kom från vilken part. I mina egna beräkningar blev de här pengarna införda som att de bara kom från kommunen.

Det här tillsammans med vissa oklarheter i andra årsredovisningar samt att en del flygplatser ingår i den kommunala verksamheten gjorde att jag behövde skicka flera mejl kommuner som ägde flygplatser för att ta reda på hur mycket pengar de lagt på flygplatsen. I vissa fall fick jag uppgifter på att mer pengar hade överförts än vad jag själv hade hittat i årsredovisningarna.

5.2 Intervjuer

Sammanlagt har jag gjort fem intervjuer som används i mitt reportage och i nyhetsinslaget. Tre av dem är gjorda på plats i Västerås medan de två andra är gjorda i studion på JMG över telefon. Detta ledde först till problem då tanken var att de tre intervjuerna som är gjorda på plats bara skulle användas i mitt reportage och de andra i nyhetsinslaget. Men efter att ha pratat med min handledare Sandra Foresti beslutade jag mig för att ha en av påplatsintervjuerna i nyhetsinslaget också. Därigenom hoppas jag att risken för att närvaron blev mindre minskade.

De två bärande intervjuerna jag gjorde i Västerås var med Anders Teljebäck och Marléne Tamlin och de är jag tämligen nöjda med även om det uppstod problem med båda. Med Anders Teljebäck var problemet att han ofta svävade iväg med sina svar och jag stängde av bandspelaren för tidigt efter att jag tackat för intervjun. För han fortsatte att prata efteråt och jag satte inte på bandaren igen trots att han fortsatte att prata i tio minuter om flygplatsen. Samma problem uppstod med Marléne Tamlin men där hade jag i alla fall lärt mig av mitt tidigare misstag och satte på bandspelaren igen och bad henne upprepa det hon sagt. Dessutom var hon bättre att intervjua då hon var mer rak på sak.

I den tredje intervjun träffade jag också Liselotte Sageborn, säkerhetsansvarig på Västerås flygplats, vilken var en spontanintervju som kom till därför att vd:n Mikael Nilsson inte var på plats. Han intervjuade jag sedan över telefon.

Ett av de stora problemen jag haft under arbetets gång är att få till med en intervju med infrastrukturminister Anna Johansson. Till en början har det varit svårt att få tag i pressekreteraren, som sedan inte kunnat svara på om det gick eller inte gick att få intervjua ministern över telefon. Till slut blev det nej på grund av nyvalet och efter det fick jag istället en intervju med den politiskt sakkunnige Henrik Gustafsson på näringsdepartementet. Han svarade artigt på mina frågor men upprepade många gånger att han inte kunde så mycket i frågan om statligt bidrag från staten till svenska flygplatser.

Sent i arbetet lyckades jag också få prata med Peter Larsson, vd för Svenska Regionala Flygplatser. Problemet med att få till den intervjun var att han var svår att få svar ifrån. Jag

ringde ett flertal gånger utan att någon svarade och några av smsen förblev obesvarade. Men efter ett sista sms med meddelandet att han verkligen var viktig för mitt arbete och att jag skulle prata med honom, löste det sig.

5.3 Undersökningsmetoder

Alla årsredovisningar jag laddade ner från Retriever lusläste jag i jakt på bidragen och aktieägartillskotten som kom in i de olika bolagen. Aktieägartillskott hittades alltid under kapital och bidragen oftast i noterna. Alla de uppgifter jag hittade förde jag in i ett Excel-dokument för lättare kunna göra en sammanställning.

Som jag redan har skrivit så räckte det ibland inte med att gå igenom årsredovisningarna. Då och då redovisades det inte var de övriga rörelseintäkterna kom från eller hur stor del av bidraget som kom från kommunen (ägaren) respektive staten. Därför behövde jag kontakta ägarna direkt i många fall. Så var även fallet med de fem flygplatser vars verksamhet ligger inom den vanliga kommunala verksamheten. Jag mejlade då alla ekonomienheter i de kommunerna där jag hade haft svårt att hitta uppgifter.

5.4 Svårigheter

Ett av mina största problem under det här arbetet har varit att veta om och vem man skulle ta en ansvarskrävande intervju med. Frågan om finansieringen av flygplatser är ytterst komplex och avgörs inte bara av kommunpolitiker utan också på en högre nivå i form av regeringen. Jag har i flera veckor försökt att få till en intervju med infrastrukturminister Anna Johansson men detta ledde ingenstans utan bara till avvaktande svar från pressekreterare tills jag fick ett nej efter några veckor.

Mina ansvarsutkrävande intervjuer får i det här fallet betraktas som den med kommunstyrelsens ordförande Anders Teljebäck då han är politikern i Västerås med formellt mest makt. Han är bland annat med och tar beslut om finansieringen av flygplatsen (jag utvecklar mig mer i kapitel 8: litterära reflektioner).

En annan svårighet under arbetets gång har varit att få svar på mejl från kommunerna Pajala, Storuman och Vilhelmina om hur mycket pengar de har lagt in i flygplatserna i deras kommuner. Vid metodrapportens deadline har jag ännu inte fått något svar från dem, trots upprepade förfrågningar via mejl och över telefon.

5.5 Källkritik

Den största delen av min granskning bygger på dokument. Innehållet i årsredovisningarna kan enligt källkritiken betraktas som en berättelse (Esaïasson m.fl. 2007, 315) då de visar att transaktioner till de olika bolagen jag har granskat har skett. Äktheten i de uppgifter som finns i årsredovisningarna har jag många gånger styrkt genom att kontakta ekonomienheterna direkt hos ägarna av bolagen och begärt ut uppgifter på hur mycket pengar som gått till företagen.

5.6 Format

Från början var min tanke att det skulle bli ett 29 minuter långt granskande radioreportage i bästa Kaliberanda men efter att ha genomfört intervjuerna i Västerås släppte jag alla sådana

tankar och fokuserade istället på att skapa ett sju till nio minuter långt reportage som skulle kunna sändas i Studio Ett samt ett nyhetsinslag som ska kunna sändas i Ekot under dagen.

Reportaget blev en blandning mellan makro och mikronivå där flygplatsen i Västerås blev mikronivån: en flygplats där trafiken minskat betydligt men kommunpolitikerna inte vill lägga ner den. Makronivån blev sedan min granskning över utbetalningar från kommuner och landsting till bolagen som driver flygplatserna.

Nu har jag då delat upp det i ett reportage på strax över åtta minuter samt ett nyhetsinslag som nästan blir två minuter långt. Det senare kommer fungera som en inkörsport inför reportaget som förhoppningsvis kommer sändas i Studio Ett. Förhoppningen är sedan att reportaget kan följas upp efteråt av en utfrågning alternativt en debatt i studion.

5.7 Etiska överväganden

I underkapitel 5.2 Intervjuer nämner jag mitt försök att få till en intervju med infrastrukturminister Anna Johansson och att jag till slut fick prata med den politiskt sakkunnige Henrik Gustafsson istället. Han kommer inte med i inslaget då jag är av uppfattningen att han inte kunde besvara de frågor jag hade på ett tillfredsställande sätt och därför inte skulle kunna nyansera den situation jag beskriver. Jag vet att det finns ett problem i att viss kritik, både öppen och underliggande, riktas mot regeringen och att det inte finns någon som bemöter det i nyhetsinslaget eller reportaget. Min förhoppning är att någon representant från regeringen ska kunna bemöta kritiken i en debatt/utfrågning.

5.8 Om jag hade haft mer tid

Svårigheten för mig har varit att ta ner arbetet på en riktig mikronivå, vilket jag tidigare har skrivit om. Om jag hade haft mer tid så hade jag verkligen försökt se till att på något vis lyckas gestalta det genom att ha ett case. Till exempel finns det facebookgrupper som är för och emot flygplatsen. Hade jag haft mer tid hade jag pratat med några personer som är med i dem.

Dessutom hade jag arbetat mer med att få in bättre miljöljud runt omkring mina intervjupersoner, istället för att ha så många telefonare som jag nu har.

Jag hade också kollat upp hur det kom sig att driftbidraget från staten nu höjdes. Sent i arbetet fick jag ryktesväg höra att det höjdes på grund av att man inte visste var pengarna som blev över från Obamas statsbesök skulle ta vägen.

6. METOD OCH RESULTAT

6.1 Metod

Jag har gjort en undersökning under det här arbetets gång. Den har gått ut på att försöka ta reda på hur mycket pengar som flygplatsers ägare betalat ut till bolagen som driver dem. De flesta som äger flygplatser är kommuner eller landsting, vilket gör bolagen till kommunala bolag vilket ökar insynen i dem. Dessutom har jag försökt ta reda på varför staten inte höjt bidraget till flygplatser trots att flera numera ägs av kommuner.

Bakgrundsresearch

Inför min undersökning läste jag på om situationen för flygplatser runt om i landet. Det har inte skrivits så mycket om det på ett nationellt plan men desto mer på det lokala planet där flygplatserna finns. För att ta reda på hur den tidigare rapporteringen sett ut har jag gått igenom större tidningar i jakt på artiklar om hur situationen är i Sverige och magasin som har skrivit om det.

Utöver det har jag läst igenom ett flertal rapporter som släppts av lobbyorganisationen Svenska Regionala Flygplatser och Trafikverket. Särskilt rapporten *Underlag avseende offentligt stöd till flygplatser och flygbolag* från Trafikverket har varit till stor hjälp då den innehåller en undersökning över hur stora förlusterna hade varit för icke statliga flygplatser under 2000-talet om de inte hade fått några bidrag från staten eller sina ägare. Samtidigt saknar den det min undersökning försökt hitta: hur mycket pengar som kommuner och landsting behövt betala ut.

Genomgång av dokument och mejl

Min undersökning bygger på 239 årsredovisningar och mejlkorrespondens med de tre kommunerna Gällivare, Hagfors och Härjedalen för att få fram uppgifter på hur mycket pengar de har behövt ge för att flygplatser ska kunna klara av sin ekonomi. ”Follow the money” skriver Staffan Dahllöf (2009, 313) i boken *Grävande journalistik* i kapitlet om att granska företag. När jag undersökt årsredovisningarna har frågan till mig själv varit: varifrån kommer pengarna?

Jag har valt att följa rådet om att lusläsa noterna i årsredovisningarna (Hanson 2009, 325). Precis som Dahllöf skriver så innehåller de sällan mycket men säger desto mer.

Årsredovisningarna är till viss del svåra att tolka på grund av de många gånger skiljer sig åt i hur mycket som redovisas. Noterna ensamma visar ofta att transaktioner har skett från kommun till flygplatsbolag. Men även här har problem uppstått. Många gånger har det varit oklart varifrån pengarna kommer och stundvis har de bara benämnts som driftbidrag utan vidare förklaring i vad det menas. I ett annat exempel stod det att flygplatsen hade ett verksamhetsavtal med kommunen, vilket ledde till att flera miljoner kronor varje år gick till verksamheten. Exakt vad verksamhetsavtalet innebar fanns det inte en rad om.

I fallet med flygplatsen i Västerås fick jag fram uppgifterna över hur mycket pengar ägarna skjutit till under 2000-talet men jag var tvungen att komplettera uppgifterna då Luftfartsverket var delägare fram till och med 2006. Det här löste jag genom att kontakta ekonomienheten i Västerås kommun.

I de årsredovisningar där jag har tyckt att det rått oklarheter kring var pengarna kommer ifrån eller hur mycket det verkligen har varit som kommit från ägarna så har jag kontaktat kommunerna över mejl. Genom det har jag fått reda på att till exempel Norrköpings kommun betalat ut mer pengar än vad jag lyckades hitta i dokumenten och samma sak gällde flygplatsen i Linköping, där det också komplicerades av att två olika bolag drivit flygplatsen under perioden 2000 till 2013. Ett är ägt av Saab och det andra av kommunen.

En sak som också komplicerat undersökningen är att fem kommuner valt att låta driften av flygplatserna ligga inom den kommunala förvaltningen. Från tre av dessa har jag lyckats få uppgifter över mejl men kommunerna Pajala och Vilhelmina har inte hunnit svara på mina förfrågningar. Då de inte ligger i ett eget bolag finns det inte heller någon årsredovisning som visar kostnaderna, resultatet eller bidrag. Dessutom hjälper det inte att gå igenom budgeten för kommunerna då de endast visar den sammanlagda kostnaden utan att ta upp hur mycket av den som täcks av statliga bidrag eller intäkter från flygplatsen.

Intervjuer

Mina intervjuer har inte gjorts utifrån någon existerande mall utan har anpassats utifrån vilken position intervjupersonerna har haft. Vissa har därför varit mer ansvarsutkrävande än andra, vilket det till exempel blev med politikerna från Västerås.

Anledningen till att jag valde att intervjua Anders Teljebäck och Marléne Tamlin var både för att ha en mer ansvarsutkrävande intervju och samtidigt få svar från någon som är emot att flygplatsen är i drift.

Jag har gjort intervjuerna för att kunna gestalta problemet och få olika infallsvinklar på vad problemet är för något och hur det ska kunna lösas. I Västerås intervjuade jag politikerna för att få reda på var de stod i frågan, vad de trodde att lösningen kunde vara och varför de fortsätter att driva flygplatsen.

Dessutom gick jag snabbt runt i staden för att fånga människors åsikter om flygplatsen. Då och då träffade jag någon som var emot flygplatsen men de alla flesta hade inte ägnat någon speciell tanke åt den. De två som är med i reportaget får därför representera dessa åsikter.

Min intervju med Peter Larsson gjordes väldigt sent i arbetet men då var jag väldigt inläst i ämnet. Jag kunde absolut inte lika mycket som honom men visste vad som gällde och hade inga problem med att hugga när han berättade något som inte riktigt stämde.

När jag intervjuade Henrik Gustafsson, politisk sakkunnig hos Anna Johansson, var min tanke att det skulle var min ansvarsutkrävande intervju. Tyvärr kunde han inte svara bra på frågorna utan svarade mest att han inte var insatt i frågan.

Annan fakta

För att kunna ge en samlad och bra bild av situationen i Västerås har jag också läst utredningar från kommunen samt hittat statistik hos andra myndigheter. Transportstyrelsen släpper varje kvartal en rapport över hur många passagerare varje flygplats i Sverige har haft under perioden. Trafikverkets riktlinjer för hur driftbidraget fördelas har också varit bra att ha

för att förstå det och även tidigare uppgifter om hur mycket pengar som olika flygplatser har fått.

6.2 Resultat

Genom min undersökning kan jag visa hur mycket pengar som 24 bolag fått från kommuner, landsting och andra kommunala bolag för att 25 flygplatser ska kunna klara av sin ekonomi. Mest pengar har Västerås kommun betalat ut och sammanlagt visar min undersökning att 22 av sammanlagt 24 undersökta bolag behövt ta emot pengar.

Jag besökte sedan Västerås, då de har behövt betala ut mest pengar under 2000-talet. Försöken att hitta andra finansiärer till flygplatsen fortgår men verkar vara problematiskt.

Resultat jag har valt bort

Jag har också i min undersökning kommit fram till hur mycket flygplatserna hade i förlust eller vinst under 2013. Detta har jag valt att inte publicera då det resultatet påverkas av bidragen som bolagen får. Men enligt det resultat jag har fått fram så gick tolv flygplatser med förlust under 2013. Störst förlust hade Karlstad, med 17,7 miljoner kronor följt av Jönköping med 14,8 miljoner.

7. SVAR PÅ FRÅGESTÄLLNINGARNA

Hur mycket pengar har kommuner och landsting gått in med i flygplatser, som de äger, från 2000 till 2013?

Jag har hittills lyckats visa att nästan 1,6 miljarder kronor gått från kommuner, landsting och kommunala bolag från 2000 till och med 2013.

Varför har inte staten höjt det statliga bidraget trots att fler flygplatser numera ägs av kommuner?

Det här visade sig bli en svår fråga att svara på. Jag själv känner att jag inte lyckats hitta något bra svar på den heller. Främst därför att ingen har lyckats ge ett tillfredsställande svar på frågan. Svaret blir istället att flyget inte hamnat i toppen av prioriteringslistan i infrastrukturen utan att väg och järnväg haft företräde. Men det finns vissa indikationer på att någon börjat vakna, med bland annat en höjning av det statliga stödet från 60 miljoner kronor till 80 miljoner. Tillsammans med de 40 miljonerna som de också får genom länsplanerna uppgår det statliga stödet nu till 120 miljoner kronor om året.

8. LITTERÄR REFLEKTION

Vissa källor väger tyngre än andra. I mitt granskande arbete har det främst varit de dokument jag gått igenom som varit mina bevis för att pengar har gått från kommuner och landsting till flygplatser. Ettema och Glasser (1985, 349-350) menar i sin bevishierarki att dokument är väldigt starka bevis och endast en inspelning av det möjligt olagliga kan vara starkare. Men vid andra tillfällen gav dokumenten mig ingenting, vilket gjorde att jag fick förlita mig på att muntliga källor skulle kunna ge mig den information jag ville ha. Går man efter Ettemas och Glassers definition (1985, 350) skulle de här nog kunna falla in under vittnen, de som har något mindre tyngd i bevishierarkin men som jag ändå ser som pålitliga då de har tillgång till information jag vill ha. Men då tyngden i det de tagit fram minskat något så har jag i de fall det har gått ställt det mot den information jag har lyckats hitta i dokumenten.

Har det då varit möjligt att min journalistiska undersökning skiljer sig från en vetenskaplig sådan? Enligt Per Molander skiljer sig en forskare från en journalist i till exempel urvalskriteriet. En forskare letar efter regelbundenheter, eller det generella, medan journalisten letar efter avvikelser (2010, 197). Här vill jag påstå att jag letat efter en avvikelse, i mitt fall Västerås flygplats därför att de fått mest pengar från sin ägare. Samtidigt försöker jag ge en generell bild genom att visa hur mycket pengar som gått från kommuner och landsting till flygplatser. Min undersökning visar att det är norm att flygplatser tilldelas bidrag från sina ägare och då borde avvikelsen kanske istället bli de flygplatser som inte behövt ta emot bidrag från sina ägare.

Det här leder fram oss till en annan viktig punkt: är min granskning konfliktssökande? Det finns utan tvekan en konflikt mellan kommun och stat här. Per Molander skriver att journalistiken oftast blir konfliktssökande (2010, 199-200) och ställer gärna till exempel kommun mot stat där kommunen betraktas som den svaga parten. Jag har försökt att inte hamna där utan istället nyansera bilden och fråga varför kommunen måste ha en flygplats. Självklart har jag inte ignorerat den konflikt som faktiskt finns men jag låter den inte ta över så att min journalistiska produkt utvecklar sig till en ren konfliktssökande rapportering.

Nils Hanson (2009, 253) skriver i sin bok *Grävande Journalistik* att för en granskning ska kunna nå ut måste den också vara en bra story. Till exempel den gode mot den onde eller ett missförhållande med en drabbad person som också kan agera huvudperson.

Här uppstår ett problem för mig. Jag har varken någon som är utsatt för ett missförhållande eller egentligen ett missförhållande i en klassisk bemärkelse. Men jag har lyckats visa att väldigt mycket pengar går till olika kommunala bolag. Dock menar Nils Hanson att för att publiken ska kunna bli upprörd krävs det ett case i en granskning att relatera till (Hanson 2009, 258-259).

Min tanke med både mitt nyhetsinslag och reportage är istället att berätta det mer utifrån ett reporterperspektiv (Hanson 2009, 259-260). Min tanke har varit att jag i den rollen inte ska vara någon hjälte som obefläckad lyfter på varje sten och hittar något underligt att granska. Istället är tanken att jag ska vara den ledande aktören som för historien framåt och att lyssnarna får följa med på den.

Under arbetet med den här granskningen har jag många gånger tänkt på det Nils Hanson skriver (2009, 230-231) om att hitta ansvarig på rätt nivå. Enligt honom blir det ibland svårt att kunna veta vem som är ansvarig om frågan blir komplex, vilken den blev i mitt fall. På den

specifika nivå finns, i det här fallet politikerna på kommunal nivå i Västerås, de som betalat ut mer än 200 miljoner kronor till en flygplats som tappar passagerare och flyglinjer. Samtidigt finns det en mer generell nivå, vilken hamnar högre upp och i det här fallet på regeringsnivå. Under flera år har olika regeringar låtit kommuner ta över flygplatser och där med den finansiella delen av dem utan att höja det statliga bidraget förrän i år.

Men här är missförhållandet väldigt komplext, som vi ser, och att peka ut en enskild ansvarig är omöjligt och därför kan jag inte heller låta någon stå själv för det som har hänt (Hanson 2009, 231).

Med det sagt så kan jag ändå ha enskilda ansvariga i fallet med Västerås. De högsta politikerna har sett att det går sämre och sämre för flygplatsen år för år men fortsätter satsa på den. De är ansvariga på en generell nivå (Hanson 2009, 230) för de kan besluta om att lägga ner flygplatsen eller ge den ännu mer pengar.

9. FRAMTIDA UNDERSÖKNINGAR

Det finns många fler saker att undersöka i det här om man skulle vara sugen. Många av flygplatserna är beroende av att ett flygbolag fortsätter att upprätthålla sina flygningar till och från orten. I Sverige är detta oftast Ryanair som står för dem. En intressant sak skulle vara att undersöka hur mycket, om alls, det bolaget behövt betala i avgifter till bolagen.

När det kommer till statens engagemang i flygfrågan så finns det även något kallas för den upphandlade trafiken. Den går ut på att staten betalar vissa flygbolag för att flyga till olika destinationer runt om i Sverige där ingen annars skulle flyga på grund av den dåliga lönsamheten. Nu ska det här ändras, vilket troligen kommer leda till att färre plan med färre platser kommer att börja flyga, detta på grund av att antalet passagerare minskat. Här skulle det vara intressant att veta vad staten baserar sina uppgifter på och om de har betalat för fler platser än vad som är nödvändigt.

I frågan om finansiellt stöd finns annars ett bolag som heter Värmlands Näringslivsutveckling AB som kan vara intressant att undersöka. Det är ett tämligen nybildat bolag där Karlstad kommun äger 49 procent av aktierna och som ligger i strid med olika domstolar. Kommunen vill gå in med pengar till bolaget för att kunna ge stöd till ett flygbolag som flyger mellan Karlstad och Frankfurt.

10. KÄLLFÖRTECKNING

10.1 Skriftliga källor

Böcker

- Esaiasson, Peter, Gilljam, Mikael, Oscarsson, Henrik, Wängnerud, Lena (2007) *Metodpraktikan*, Stockholm: Nordstedts Juridik
- Ettema, James S. & Glasser, Theodore L (1985) On the Epistemology of Investigative journalism *Communication vol. 8*. kapitel 16, 338-361. Gordon and Breach science Publischer
- Hansson, Nils (2009) *Grävande journalistik*, Ordfronts Förlag
- Molander, Per (2010) 'Journalisten som forskare' i Krogh, T (ed) *Journalistisk kvalitet?* Stockholm: Stiftelsen Institutet för Mediestudier

Mejl

- Berit Tjernström, ekonomi och styrningskontoret Norrköping kommun (19/12)
- Björn Magnusson, controller Sundsvall kommun (23/12)
- Göran Sandström, ekonomichef Gällivare kommun (17/12)
- Henrik Ottosson, ekonomichef Linköping kommun (19/12)
- Ingela Bengtsdotter, controller Nyköping kommun (19/12)
- Malin Nordqvist, ekonomichef Timrå kommun (16/12)
- Marianne Eriksson, ekonom Hagfors kommun (22/12)
- Mikael Öhrling, ekonomidirektör Örnsköldsvik kommun (16/12)
- Ola Regnander, ekonomichef Härjedalens kommun (22/12)
- Per Björkengren, finanschef Karlstad kommun (16/12)
- Roger Frisendahl, ekonom Lycksele kommun (19/12)
- Sofia Wahlund, finansekonom Västerås stad (17/11)
- Urban Sparre, ekonomichef Kalmar kommun (25/11)

Press

- Sex flygplatser till salu, TT, 2009-11-20
- Regionala miljoner uppe i det blå, Dagens Samhälle, nr. 32 2012
- Rödgrön strid om flygplats, VLT, 2012-01-13
- MP+V: Inga fler skattepengar till Västerås flygplats, VLT, 2012-01-13
- Bättre för flygplatsen, VLT, 2013-03-30
- Ryanair slutar flyga till Gran Canaria, VLT, 2013-11-23
- Flygplatsens framtid utreds på bred front, VLT, 2013-12-13
- Ingen vill vara med och dela på notan, VLT, 2014-05-02
- S vill att du ska avgöra flygplatsens framtid, VLT, 2014-05-28
- 150 arbeten berörs om flyget läggs ned, VLT, 2014-09-12
- Fyra partier ska styra tillsammans, VLT, 2014-10-11

Radio

- Tuff framtid för Västerås flygplats, P4 Västmanland, 2003-10-17
- Många svenska flygplatser går back, Ekot, 2011-07-25
- Flygplats eller inte – det är frågan, P4 Västmanland, 2014-05-28
- Kompromiss om Västerås flygplats, P4 Västmanland, 2014-10-11

Utredningar och rapporter

En svensk flygpolitik: Boarding? Canceled? Svenska Regionala Flygplatser (2014)
Extra driftbidrag till Västerås flygplats. Stadsledningskontoret i Västerås (2014-11-18)
Regeringens budget 2015. Kapitel 22 – Kommunikationer (2014)
Statens budget för 2015. Kapitel 22 – Kommunikationer (2014)
Underlag avseende offentligt stöd till flygplatser och flygbolag, Rami Yones, Trafikverket (2014)
Uppdrag-framtida inriktning för Västerås flygplatser och flygplatsområden, Håkan Svärd, Stadsledningskontoret Västerås stad (2014)

Årsredovisningar

Arvidsjaur Flygplats AB 2000-2013
AB Dalaflyget 2006-2013
Fyrstads Flygplats AB 2000-2013
Halmstads Flygplats AB 2006-2013
Hemavan Tärnaby Airport AB 2000-2013 (tidigare Tärnafjällen Flygplats AB)
Höga Kusten Airport AB 2000-2013 (tidigare Kramfors-Sollefteå Airport AB)
Jönköping Airport AB 2010-2013
Kalmar Airport AB 2007-2013
Karlstad Airport AB 2010-2013
Kristianstad Airport AB 2000-2013
Linköping City Airport AB 2005-2013 (har också gått under namnet Saab Airport AB)
Lycksele Flygplats AB 2008-2013
Midlanda Flygplats AB 2013
Norrköping Airport AB 2008-2013
Oskarshamns Utvecklings AB 2000-2013
Skellefteå City Airport 2010-2013
Smaland Airport AB 2000-2013 (tidigare Växjö Flygplats AB)
Stockholm-Skavsta Flygplats AB 2000-2013
Torsby Flygplats AB 2003-2013
Västerås Flygplats AB 2000-2013
Örebro Läns Flygplats AB 2000-2013
Örnsköldsvik Airport AB 2011-2013

Övrigt

Flygtrafik på Västerås flygplats <http://vst.nu/tidtabeller/avgangar/> (2015-01-02)
Flygtrafikstatistik: Utvecklingen under första kvartalet 2014, Transportstyrelsen (2014)
Flygtrafikstatistik: Utvecklingen under andra kvartalet 2014, Transportstyrelsen (2014)
Flygtrafikstatistik: Utvecklingen under tredje kvartalet 2014, Transportstyrelsen (2014)
Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:4) om driftbidrag till icke statliga flygplatser, Transportstyrelsen (2010)

10.2 Muntliga källor

Citerade

Anders Teljebäck, kommunstyrelsens ordförande Västerås (S)

Tel: 021-39 12 62 (18/11)

Liselotte Sageborn, säkerhetsansvarig Västerås flygplats

Tel: 021-80 56 19 (18/11)

Marléne Tamlin, kommunalråd Västerås (Mp)

Tel: 021-39 29 28 (18/11)

Mikael Nilsson, vd Stockholm Västerås flygplats

Tel: 021-80 56 16 (25/11)

Peter Larsson, vd Svenska Regionala Flygplatser

Tel: 070-619 88 77 (7/1)

Icke citerade

Anders Carlsson, chefredaktör Flygtorget

Tel: 070-733 24 16 (21/10)

Anders Hasslöf, revisor Göteborgs stad

Tel: 031-368 07 08 (5/11)

Göran Sandström, ekonomichef Gällivare kommun

Tel: 0970-181 48 (18/12)

Henrik Gustafsson, politisk sakkunnig hos infrastrukturminister Anna Johansson

Tel: 072-506 23 96 (19/12)

Jeanette Morén, ekonomichef Skellefteå City Airport

Tel. 0910-576 02 (18/12)

Linda Bengtsson, revisor Göteborgs stad

Tel: 031-368 07 09 (5/11)

Maria Marklund, ekonomi Arvidsjaur flygplats

Tel: 0960-155 24 (19/12)

11. MUSIK

Artist: Bengt Palmers Låt: Svarta Pengar Album: Sällskapsresan-Filmmusiken

12. MÅLGRUPP

Mitt arbete är tänkt att kunna sändas i Ekot som ett nyhetsinslag och i Studio Ett som ett reportage. Ett nyhetsinslag hos Ekot kan ligga på runt två minuter medan reportagen hos Studio Ett varierar från sju till tolv minuter långa.

Dessutom ska de kunna fungera som underlag för en debatt alternativt en utfrågning av någon från regeringen, till exempel infrastrukturministern. Mitt material ska kunna användas av lokala nyhetssändningar och läggas upp på Sveriges Radios hemsida som webbmaterial.