

Svenska regionala flygplatserns remissvar till Arlandautredningen (I2022/01350)

Svenska regionala flygplatser (SRF) är en samarbetsorganisation för landets icke-statliga flygplatser. Föreningen har 33 medlemsflygplatser där de allra flesta är kommunalt eller regionalt ägda. Flygplatserna hanterade före pandemin 2,4 milj. passagerare för året 2019. SRF medlemsflygplatser hade då sammanlagt ca 123 destinationer, varav 28 var inrikes destinationer. Sedan pandemin har flygandet återkommit till del men fortfarande saknar enskilda flygplatser reguljärtrafik helt och hållet.

Utgångspunkten för regionalflyget

SRF utgångspunkt är betydelsen av ett sammanhållet flygplatssystem där flygförbindelser säkerställer tillgänglighet över hela landet. Arlanda har där en viktig funktion som största nav för flygtrafiken i Sverige. Detta innebär att inrikestrafiken är väsentlig för att säkra tillgänglighet till och från huvudstaden men också att säkerställa internationella förbindelser till och från Arlanda.

Det svenska inrikesflyget har sakta minskat över tid. Pandemins effekter har förstärkt denna minskning. Även om det nu sker en återtagning, så har fortfarande enskilda regionala flygplatser inte fått tillbaka sin reguljära inrikesflygtrafik sedan pandemin startade. Troligtvis kommer staten på sikt behöva utöka antalet flyglinjer med allmän trafikplikt för att säkerställa rimlig tillgänglighet över hela landet. Även Bromma flygplats framtid är avgörande för hur Arlanda ska utvecklas.

Arlandautredningen kom till som en följd av utgångspunkten att Bromma flygplats skulle läggas ned. Bromma är mycket viktig för många av de regionala flygplatserna. Nu finns ett nytt politiskt läge där Bromma ska få vara kvar. Parallellt utreds flygplatserna, inte minst finansieringen för de regionala flygplatserna (Flygplatsutredningen). Med anledning av kriget i Ukraina, har landets flygplatser också fått en allt större betydelse ur ett beredskapsperspektiv.

Sverige har ett förhållandevis starkt nationellt flygbolag (home-carrier). SAS är dominerande men kommer möjligen få en än större koncentration till Kastrup än idag. Utvecklingen av Arlanda behöver dimensioneras med utgångspunkten att Sverige även framgent har ett starkt nationellt flygbolag.

SRF menar därför att Arlandas utveckling måste ses i ett samlat perspektiv och flera av ovan angivna omvärldsfaktorer har utredningen inte haft som inriktning att belysa och behöver därför avgöras eller utredas vidare inför en utveckling av Arlanda.

Svenska regionala flygplatserns samlade kommentarer

SRF välkomnar flera förslag i utredningen men vill belysa fler frågeställningar. Här våra kommentarer och tillägg.

Arlandas utveckling är beroende av flera angränsande frågor

Utvecklingen av Arlanda behöver ske med beaktande en rad avgörande omvärldsfaktorer. Dessa är inte minst, att Bromma flygplats ska finnas kvar, att det finns en samlad bild av totalförsvarets behov av landets flygplatser, att ett samlad finansieringsform för landets regionala flygplatser är fastställd och att antalet flyglinjer med allmän trafikplikt konkretiseras.

Alla inrikeslinjer behöver uppställningsplatser

SRF ser flera rimliga resonemang i utredningen men vill se konkretion över var alla nödvändiga och förutsägbara inrikeslinjer kommer kunna få plats. Alla svenska inrikes destinationer och där opererande flygbolag, behöver kunna förstå: "Var är vår uppställningsplats på Arlanda?"

Samhällsnyttigt flyg

Betydelsen av det samhällsnyttiga flyget berörs i utredningen men här behövs konkretion var dessa funktioner ska finnas. Även kostnaden för placeringen av dessa samhällsnyttiga funktioner behöver konkretiseras. Idag finns inget allmänflyg i landets huvudstad. Det är för dyrt för allmänflyget att operera från Bromma eller Arlanda. Allmänflyget utför också idag en stor del av det samhällsnyttiga flyget. SRF föreslår någon form av subvention eller en instruktion till Swedavia som begränsar det statliga flygplatsbolaget att ta ut marknadsmässiga priser för det samhällsnyttiga flyget.

Fler flyglinjer med Allmän trafikplikt

SRF välkomnar utredarens förslag att statens ska utreda och utöka kommersiella men samhällsviktiga inrikes flyglinjer med allmän trafikplikt. Viktigt här att staten inte utökar upphandlad trafik efter tidigare premisser då den Temporära allmänna trafikplikten begränsades bara till Norrland, av rent politiska skäl. Allmän trafikplikt ska finnas där den behövs. I sammanhanget behöver ett utökat Arlanda också ta höjd för uppställningsplatser och anslutningspunkter för alla nödvändiga och förutsägbara svenska inrikes destinationer.

Betydelsen av SAS

SRF vill också uppmärksamma betydelsen att Sverige har kvar ett starkt nationellt flygbolag (SAS). Det behöver inte vara med statligt ägande men ett starkt nationellt flygbolag är förutsättningen för att skapa ett brett inrikes nät som medverkar till tillgänglighet i hela landet. Utan ett brett inrikes nät, riskerar flera mindre inrikes destinationer att förlora sin flygtrafik. Det minskar då också nav-effekten och därmed utrikestrafiken. Arlanda kan fortsatt vara en relativt stor internationell flygplats även utan ett starkt nationellt flygbolag men då med mer av s k "point-to-point" trafik. Sker en förskjutning från Nav till point-to-point, kommer även det hämma inrikestrafiken till mindre orter.

Reduktionsplikt

SRF vill också uppmärksamma en annan viktig omvärldsfaktor som har stor betydelse för Arlandas utveckling. Det finns en komplikation med den svenska lagstadgade

reduktionsplikten. Jämfört med motsvarigheten som är föreslagna genom EU:s "Fit for 55", så innebär det bland annat att EU föreslår ett betydligt lägre krav på inblandning av fossilfritt bränsle än den svenska nivån. De fastställda nivåerna för Sverige är 27 procents inblandning år 2030, medan EU föreslår ett betydligt lägre krav på reduktionsplikt om 5 procent år 2030. Flyget är en internationell verksamhet och de svenska nivåerna måste harmoniseras med de europeiska.

Kvarstår denna skillnad för reduktionsplikt kommer det bli extra kännbart för flygbolag som opererar på de regionala flygplatserna i Sverige. Det är redan idag dyrare för mindre bolag att flyga på mindre destinationer än det är för större bolag att flyga på större destinationer. Stordriftsfördelar märks speciellt för flygbolag. En betydligt strängare reduktionsplikt i Sverige än i vår omvärld kommer snabbt drabba mindre destinationer värst.

Peter Larsson
VD Svenska regionala flygplatser