



Chefsstrateg
Lena Åström
468152
lena.astrom@engelholm.se
Datum: 2023-04-21

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över remiss av rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet - för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3), dnr LI2023/01786

Sammanfattning

Ängelholm Helsingborgs Flygplats ägare välkomnar flygplatsutredningen och Peter Normans förslag samt instämmer med utredningens förslag med följande tillägg:

- Ängelholm Helsingborgs Flygplats ägare välkomnar särskilt förslaget att inkludera Ängelholm Helsingborgs Flygplats i det nationella basutbudet. Flygplatsen behöver dock inkluderas omgående i det nationella basutbudet, eftersom EU:s stadsstöddregler kan innebära att flygplatsens verksamhet inom kort inte får finansieras med offentliga medel.
- Ängelholm Helsingborgs Flygplats ägare förordar att staten utser en oberoende förhandlare gällande statens övertagande av flygplatsen.
- Ängelholm Helsingborgs Flygplats ägare är positiva till att flygplatsen föreslås utgöra en beredskapsflygplats. Det kräver en inkludering i det nationella basutbudet, eftersom flygplatsen ej pekas ut som blivande regional beredskapsflygplats i utredningen.
- Ängelholm Helsingborgs Flygplats ägare förordar att samtliga beredskapsflygplatser erhåller 75 procents underskottstäckning och att alla icke statliga flygplatser bör ingå i beredskapssystemet.
- Ängelholm Helsingborgs Flygplats ägare förordar att verksamhet tillhörande samhällsviktig luftfart, inkluderade Försvarmakten, hanteras överordnat och kan bedrivas utanför flygplatsens ordinarie miljötillstånd.



Bakgrund

Utredaren Peter Norman har haft i uppdrag att utreda statens ansvar för flygplatserna i Sverige. Uppdraget har omfattat att analysera och föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige så att behoven av en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg tillgodoses i hela landet. Uppdraget har även omfattat det nationella basutbudet av flygplatser och de statliga finansiella stöden till icke statliga flygplatser. Uppdraget redovisas i betänkandet ”Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap”, som är på remiss till den 23 maj 2023.

Process

Ängelholms kommun har fått betänkandet på remiss. Ängelholms kommun lämnar in detta yttrande, som styrelsen för Ängelholm Helsingborgs Flygplats Holding AB och Ängelholm Helsingborgs Flygplats ställer sig bakom.

Yttrande

Sverige är beroende av ett lättillgängligt och hållbart transportsystem, med samverkande trafikslag. Flyget utgör en viktig del av transportsystemet för att säkra grundläggande tillgänglighet. Detta mot bakgrund att Sverige är ett avlångt land och flyget bidrar till korta restider. Flyget skapar möjlighet att bo, arbeta, verka och besöka hela landet. Det är nödvändigt för att fortsätta bidra till regioners utveckling och tillväxt. Flyget medverkar även till såväl internationell, nationell som regional tillgänglighet.

Ängelholm Helsingborgs Flygplats är en av de största regionala flygplatserna i Sverige. Flygplatsen ägs av kommunerna Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Perstorp och Ängelholm samt Båstad Turism & Näringsliv. Ängelholm Helsingborgs Flygplats har ett resandeunderlag på drygt 574 000 personer, inom en radie om 60 minuters restid. Regionen har en befolkningstillväxt på drygt 1 procent årligen och ett brett näringsliv med en stark besöksnäring. Detta sammantaget skapar underlag för ett omfattande behov av flygresande. Antalet passagerare har ökat kraftigt sedan pandemin och ligger för närvarande på cirka 200 000 inrikes årspassagerare, med en fortsatt uppåtgående trend. Ängelholm Helsingborgs Flygplats trafikerar främst Arlanda och Bromma, men även andra destinationer i Sverige och utomlands.



Ängelholm Helsingborgs Flygplats är strategiskt viktig ur såväl ett nationellt som ett regionalt perspektiv. Närhet till flyget är av avgörande betydelse för arbetsmarknaden och för fortsatt god tillväxt i regionen. Flygplatsen är synnerligen viktig för näringslivet, besöksnäringen och välfärden. I nordvästra Skåne finns en stor andel huvudkontor och en större andel utlandsägda företag än i övriga Skåne, vars tillgänglighet till Stockholm är avgörande för den fortsatta verksamheten. Ängelholm Helsingborgs Flygplats är helt avgörande, då den ger möjlighet att resa till och från Stockholm och regionen över dagen. Flygplatsen utgör även en grundläggande samhällsfunktion med stöd till ambulansflyg, kustbevakning, polisen och andra samhällsaktörer.

Konsultföretaget WSP genomförde 2015 en analys över Ängelholm Helsingborgs Flygplats betydelse för de 11 kommunerna i Familjen Helsingborg. Av analysen framgår bland annat att branscher som kultur, hotell och restaurang samt handel är snabbt växande inom regionen. Andra branscher som växer är konsultverksamhet, huvudkontorsverksamhet, kontorstjänster, arbetsförmedling och datorprogrammering. För att dessa kontaktintensiva tjänstebanscher ska fortsätta att växa krävs fortsatt god tillgänglighet till enkla, snabba inrikesförbindelser. Vidare slår analysen fast att en nedläggning av flygplatsen skulle innebära att ett stort antal företag och med dem väldigt många arbetstillfällen, skulle försvinna från regionen. Tillgängligheten till flyg har enligt analysen mycket stor betydelse för utvecklingen av företagandet och antalet arbetstillfällen i regionen.

Ängelholm Helsingborgs Flygplats har som mål att vara en av de ledande flygplatserna i Sverige avseende klimatfrågor och ligger i framkant gällande hållbarhetsarbetet. Flygplatsen är den första och hitintills enda regionala flygplats som ackrediterats av Airport Carbon Accreditation (ACA), vilket innebär att flygplatsverksamheten är fossilfri efter kompensation. Därutöver pågår ett aktivt miljöarbete genom Grön Flygplats, Bjäre Klimatkonsortium, sänkt energiförbrukning, solceller på terminalen, flygplansvärmare med fjärrvärme, fordonstankning med EcoPar, laddstolpar och möjlighet att köpa biojetbränsle via flygplatsen med mera.

Kategorisering av flygplatser (8.2)

Utredningen föreslår att Trafikverket även fortsättningsvis ska vara behörig myndighet att besluta om allmän trafikplikt och att regionerna ska ges möjlighet att finansiera ett kompletterat utbud,



utöver det utbud av flyglinjer som följs av det statliga åtagandet utifrån den allmänna trafikplikten.

Ängelholm Helsingborg Flygplats ägare anser att förslaget är positivt.

Nationellt basutbud av flygplatser (8.3)

Utredningen föreslår att det nationella basutbudet ska utökas från tio flygplatser till cirka tretton flygplatser. Flygplatsen i Skellefteå föreslås inkluderas omgående, medan en prövning föreslås om flygplatserna i Ängelholm-Helsingborg, Kalmar-Öland och Sundsvall-Timrå kan ingå i det nationella basutbudet på ett par års sikt.

Ängelholm Helsingborgs Flygplats ägare anser att det är mycket positivt att Ängelholm Helsingborgs Flygplats föreslås ingå i det nationella basutbudet, med statligt ägande. Ett utökat statligt basutbud stärker den nationella och regionala tillgängligheten i Sverige.

Om Ängelholm Helsingborgs Flygplats inte inkluderas i det nationella basutbudet försätts flygplatsen i en mycket svår situation. Prognosen är att Ängelholm Helsingborgs Flygplats kommer ha fler än 200 000 årsresenärer under år 2023. EU:s statsstödsregler kan innebära att flygplatsens verksamhet inom kort inte får finansieras med offentliga medel, vilket riskerar flygplatsens möjlighet att bedriva dagens verksamhet och i ett värsta scenario tvingas lägga ned flygplatsen.

Ängelholm Helsingborgs Flygplats behöver därför omgående inkluderas i det nationella basutbudet. Utredningen av en inkludering av Ängelholm Helsingborgs Flygplats bör inledas snarast, så att ett statligt övertagande kan genomföras så fort som möjligt för att säkerställa de ekonomiska förutsättningarna för fortsatt drift av flygplatsen på kort och lång sikt. Om inte förhandlingar inleds omgående är det nödvändigt med statligt ekonomiskt stöd fram till det statliga övertagandet sker. En lång utredningsperiod skulle få till följd att flygplatsens utvecklingsmässiga vacuum som pågick under pandemin skulle fortsätta, med negativ påverkan på dess organisation och medarbetare.

Förändrade förutsättningar för Swedavia AB (8.4)

Utredningen föreslår att Swedavia AB även i framtiden ska ha till uppdrag att bland annat finansiera, äga, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar



samt att tillhandahålla och utveckla flygplatsoperativa tjänster och produkter med anknytning till flygplatsverksamhet. Utredningen förslår att regeringen bör ge en statlig förhandlingsperson i uppdrag att erbjuda ägarna till Kalmar-Öland, Skellefteå, Sundsvall-Timrå och Ängelholm Helsingborgs flygplatser ett statligt övertagande och att inleda förhandling med dessa flygplatsägare.

Ängelholm Helsingborg Flygplats ägare förordar att staten utser en oberoende förhandlare gällande statens övertagande Ängelholm Helsingborgs Flygplats.

Nät med beredskapsflygplatser (8.7)

Utredningen föreslår att antalet beredskapsflygplatser utökas till 33 flygplatser. Alla flygplatser som ingår i det nationella basutbudet som drivs och förvaltas av Swedavia AB, de flygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt samt ett antal icke statliga flygplatser som pekas ut av staten föreslås ingå i nätet av beredskapsflygplatser. Dessa flygplatser föreslås ha beredskap att öppna upp sina flygplatser utanför ordinarie öppettider för samhällsviktig luftfart. Beredskapsflygplatserna föreslås tillhandahålla de tjänster som krävs för att ta emot och släppa iväg luftfartyg som bedriver samhällsviktig luftfart, vilket kommer medföra en högre kostnadsnivå för flygplatserna. Därför föreslår utredningen att beredskapsflygplatserna ska få ett statligt stöd för att hålla beredskap med nödvändig personal. Utredningen föreslår att det bör prövas om det är möjligt att anpassa miljöbalkens prövning med hänsyn till betydelsen av att ha beredskap att kunna öppna upp flygplatser för samhällsviktig luftfart utanför ordinarie öppettider.

Ängelholm Helsingborgs Flygplats ägare anser att det är positivt att Ängelholm Helsingborgs Flygplats föreslås utgöra en beredskapsflygplats, utifrån att flygplatsen föreslås ingå i det nationella basutbudet. Som regional beredskapsflygplats kommer Ängelholm Helsingborgs Flygplats, på grund av EU:s statsstödsregler, troligtvis inte kunna ta emot statligt stöd. Då kvarstår som enda möjlighet att flygplatsen inkluderas i det nationella basutbudet för att flygplatsen fortsatt ska kunna bedriva dagens verksamhet. I nätet av beredskapsflygplatser är det viktigt att Ängelholm Helsingborgs Flygplats utses till regionens beredskapsflygplats med beaktande av flygplatsens stora upptagningsområde och den befolkningstäthet som råder i regionen. Det är även betydelsefullt att det finns en beredskapsinfrastruktur i hela landet, i en osäker omvärld. Det är vidare nödvändigt att beredskapsflygplatserna erhåller kostnadstäckning för den personal som krävs för jour och beredskap.

Ängelholm Helsingborg Flygplats förordar att verksamhet tillhörande samhällsviktig luftfart, inkluderade Försvarsmakten, hanteras överordnat och kan



bedrivs utanför flygplatsens ordinarie miljö tillstånd. Flygplatsers miljö tillstånd kräver mycket långa processer för framtagande och kostnaden är för flygplatsen betydande. Att hantera detta gemensamt för alla flygplatser genom miljöbalken skulle vara en framgångsfaktor. Alternativet är, som idag, att varje enskild flygplats får ta ansvar mot Länsstyrelsen med olika resultat som följd. Överordnad hantering av ärendet är särskilt viktigt för att vi gemensamt ska kunna hantera Försvarmaktens behov stringent.

Ekonomiska konsekvenser av dessa förslag (8.9)

Utredningen föreslår att systemet för årligt statligt stöd justeras för att säkerställa infrastruktur och samhällsviktig verksamhet för Sverige. Staten föreslås ge ett årligt statligt stöd till verksamheten vid icke statliga flygplatser som har allmän trafikplik och till flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser, se tabell 8.19 Ekonomiska konsekvenser. Därmed föreslås även bidraget via länsplan upphöra att gälla. Statens stöd föreslås täcka del av det ekonomiska underskottet av verksamheten, med nästan en fördubbling jämfört med idag. För att de icke statliga flygplatserna ska få bidrag ska vissa krav uppfyllas: fossilfri verksamhet, en god tillgänglighet, en hög effektivitet och en god beredskap för samhällsviktig flygfart.

Ängelholm Helsingborg Flygplats ägare anser att det är positivt att ett årligt stöd säkerställs till de icke statliga flygplatserna och att det föreslås höjas för att täcka del av ekonomiskt underskott. Samtliga icke statliga flygplatser med beredskaps- och/eller trafikplikt bör erhålla 75 procent underskottstäckning för ett fortsatt stabilt svenskt flygplatssystem. Kraven som föreslås ställas på dessa flygplatser är rimliga.

Påverkan på möjligheter att uppfylla de transport- och klimatpolitiska målen (9.1)

Utredningen föreslår en fortsatt klimatomställning av flyget. Flyget bör, i enlighet med Sveriges klimatmål, ha nettonoll utsläpp senast år 2045.

Ängelholm Helsingborg Flygplats ligger redan idag i framkant och har högt uppsatta mål gällande miljö- och klimatarbetet. Flygplatsen ser därför fram emot en fortsatt klimatomställning. Det är positivt att regeringen föreslås ta initiativ till att en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov tas fram, genom att tillsätta en ”bränslekommission”. Flygplatserna i Sverige bör



successivt anpassa sin bränsle- och energiförsörjning för att möjliggöra en utveckling av fossilfritt flyg.