

Utredningen "Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet" (Ds 2023:3) – remissvar

Föreningen Svenskt Flyg bildades 1994 som en intresseförening för det svenska flyget. Föreningen består av Swedavia, Luftfartsverket, Sveriges Regionala Flygplatser, Saab AB, GKN Aerospace Sweden samt ett antal flygbolag och andra intressenter för flygets utveckling i Sverige.

Vi konstaterar att utredningen på kort tid har kunnat beskriva situationen och behoven inom svensk luftfart 2023, trots komplikationer typ en just genomlevd pandemi. Den senare har påverkat flyget betydligt värre än tidigare terroristaktioner och finanskriser.

I flygbranschen finns det en stor förväntan att ny teknologi ska skapa flygfarkoster med lägre driftskostnader (och positiva klimategenskaper) och detta kommer på sikt att ha en positiv påverkan på flygets klimatpåverkan men att det inte går att förlita sig på lika mycket i närtid då traditionell teknik och bränslen kommer att vara fortsatt viktiga samtidigt som utvecklingen på dessa områden fortskrider. Vi kan inte i detta sammanhang förlita oss på en sådan utveckling utan anta att svenska flyglinjer måste flygas av existerande flygplanstyper för det närmaste decenniet. Produktionen av SAF blir därför av stor betydelse för flygets acceptans hos allmänheten.

Flygplatssystemets funktion är naturligtvis utslagsgivande för att det ska kunna finnas ett fungerande trafikflyg inom landet, till EU och resten av världen. Flygplatserna har olika historik och huvudmän men spelar en viktig roll för hela landets funktion. Utredningen går inte närmare in på vilket sätt hela landet nås men det får anses att Sverige har ett rimligt spritt flygplatssystem 2023.

Det mest positiva är att staten visar rådighet för flygplatssystemets funktion genom att föreslå en betydligt utökad finansiering. Detta kopplas till behovet av ett stort antal beredskapsflygplatser. Vi tycker samtidigt att det saknas kriterier som har använts i många fall för de lösningar som utredningen presenterat. Det gör det svårt att jämföra upplägg för olika flygplatser i landet. Detta gäller val av beredskapsflygplatser, trafikplikten och vilka flygplatser som bör inlemmas i Swedavia. För vissa flygplatser som blir utan satsningar, riskeras nedläggning av flygplatsen. Svenskt Flyg har egentligen inga invändningar i de enskilda valen som utredaren gjort men ser inte heller någon spårbarhet bland förslagen som helhet. Därför måste staten skapa tydliga kriterier för hur man preciserar sitt stöd till flygplatssystemet. Svenskt Flyg delar utredarens uppfattning av behovet av separata helikopterflygplatser.

Många destinationer har inte bärkraft för flyglinjer på kommersiell basis och detta adresseras genom trafikplikten. Sverige har blivit mer sårbart då det inte finns svenskägda flygbolag som flyger regionala linjer på kommersiella villkor och med en åldrande flygplansflotta. Med hela tiden högre kostnader för flygbolagen kan behovet av fler linjer med allmän trafikplikt uppstå. Ett starkt regionalt engagemang är nödvändigt för att upprätthålla regionala flyglinjer även med statlig finansiering.

Utredningens förslag till regional upphandling av flyglinjer är positiv, det behövs dock inga begränsningar till vilka destinationer som detta kan ske. Det får anses att det måste röra sig om rimligt stora marknader om det ska finnas meningsfull efterfrågan, och inte minst möjlighet för regioner att utveckla näringsliv och kultur till andra regioner dit marktransporter är ineffektiva. De bör dock inte konkurrera med existerande linjer från samma flygplats.

Föreningen Svenskt Flyg bejakar i stort utredningens intentioner och ser fram emot regeringens beslut.

Styrelsen