

Remiss Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Region Skåne ombeds att svara på remissen för rapporten "Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap". Region Skåne ska därför inkomma med synpunkter på hur statens ansvar för flygplatssystemet ska se ut. Regeringens utredare lämnar ett betänkande för en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige, och som Region Skåne ska lämna ett yttrande på.

Region Skåne har ett samordnande ansvar för Skånes utveckling, enligt Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län. Detta ansvar innebär att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna samt att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur. Region Skåne har sedan januari 2019 även ansvar för den regionala fysiska planeringen i länet, och uppdraget att ta fram en regionplan för Skåne. Region Skåne yttrar sig utifrån ovanstående ansvarsområden.

Sammanfattning

Regeringen gav uppdraget 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 omfattat det nationella basutbudet av flygplatser och de statliga finansiella stöden till icke statliga flygplatser. Det nationella basutbudet föreslås utökas så att Ängelholm-Helsingborg flygplats läggs till det nuvarande basutbudet.

Region Skånes Synpunkter

Förslagen tar sin utgångspunkt i transportpolitiska målen och ska vara i linje med klimatmålen. Det innebär bland annat att förslagen ska bidra till omställningen till fossilfritt flyg. För Skånes del är tillgängligheten med långsiktigt hållbara transporter till i synnerhet Stockholm viktig men också övriga landet. Det gäller persontransporter och vissa typer av godstransporter som sker med flyg, som till exempel inom hälso- och

sjukvården. Utan flyglinjer som erbjuder korta res- och transporttider, tillräcklig kapacitet och rimliga priser kommer det att bli svårare att leva, bo och verka i vissa delar av landet. De verksamheter, organisationer och företag som idag finns etablerade i Skåne, är samtidigt starkt beroende av snabb och effektiv tillgänglighet till Stockholm, och behöver goda förutsättningar för att bedriva sin verksamhet i Skåne. Det gäller inte minst affärsflyget och de så kallade "över-dagen-resenärerna". Utan flyglinjer som erbjuder korta res- och transporttider, tillräcklig kapacitet och rimliga priser kommer det att bli svårt att verka för viss typ av verksamhet och därmed människor i delar av Skåne.

Tre skånska flygplatser skapar interregional viktig tillgänglighet

Flygtrafiken är viktig för Skånes tillgänglighet nationellt och internationellt, samt fyller en viktig funktion för bland annat Skånes näringsliv. En utmaning för flygtrafiken är att det är ett energiintensivt sätt att transportera människor och vissa typer av gods. Samtidigt har olika trafikslag kompletterande roller och därför är tillgången till en transportkedja som inbegriper flera olika transportsätt viktig. I Skåne finns tre flygplatser för linjetrafik: Malmö Airport, Ängelholm-Helsingborg Airport samt Kristianstad-Österlen Airport. Men även Copenhagen Airport vid danska Kastrup är en viktig flygplats för Skåne som skapar nationell och internationell tillgänglighet.

Malmö Airport, som är en av landets största flygplatser, är en knutpunkt av nationell och internationell betydelse. Flygplatsen är även utpekad som riksintresse och ingår i det nationella basutbudet vars syfte är att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Flygplatsen drivs av det statliga bolaget Swedavia.

Ängelholm-Helsingborg Airport ägs gemensamt av sju nordvästskånska kommuner (Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Perstorp och Ängelholm) och har som mål att vara en av de ledande flygplatserna i Sverige avseende klimat- och hållbarhetsfrågor. Ängelholm-Helsingborg Airport är utpekad som riksintresse utifrån behovet av flygplatskapacitet för att säkerställa framtida utveckling av utrikestrafiken i Öresundsregionen. Flygplatsverksamheten finansieras idag av avgiftsintäkter men också via kommunala ägarbidrag. Region Skåne påpekar att ett statligt ägande av flygplatsen via Swedavia skulle kunna vara ett sätt att säkra flygplatsens funktion för interregional, nationell och internationell tillgänglighet med flygtransporter i nordvästra Skåne. Det skulle vidare göra Ängelholm-Helsingborg Airport till en beredskapsflygplats vilket välkomnas för inte minst för sjukvårdstransporter. Det är viktigt att regeringen inleder en snabb process för att Swedavia ska kunna ta över flygplatsen, då villkoren för verksamheten i kommunal regi är ogynnsamma.

Kristianstad-Österlen Airport ägs gemensamt av kommunerna Kristianstad, Hässleholm, Bromölla och Östra Göinge. Kristianstad-Österlen Airport är av riksintresse för flygtrafiken. Verksamheten finansieras via ägartillskott från kommunerna. Utredning-

ens förslag är att säkerställa viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet för Sverige bör staten ta ett större ansvar för flygplatssystemet. Staten bör stödja de icke statliga flygplatserna genom ett stöd som täcker del av det ekonomiska underskottet av verksamheten. Stödet till de icke statliga flygplatserna bör öka för att få en långsiktigt hållbara förutsättningar för verksamheten.

Sjukvårdens transporter och andra samhällsviktiga transporter

Sjuktransporter till Stockholm från Skåne sker i brådskande fall framför allt med flyg till Karolinska universitetssjukhuset i Solna och Huddinge. Det är viktigt att säkerställa snabb och god tillgänglighet i både start och måldestinationen för sjuktransporter med flyg.

Den viktigaste flygplatsen för Skåne, såväl för internationella persontransporter som godstransporter, är Copenhagen Airport som utgör en gemensam trafikknutpunkt för både Danmark och södra Sverige. Copenhagen Airport har tidigare uttryckt att de gärna ser att Malmö Airport och andra skånska flygplatser står för en väsentlig andel av trafiken mellan Stockholm och Skåne/Köpenhamn.

I Regional utvecklingsstrategi för Skåne konstateras att företag, myndigheter och organisationer har ett stort behov av att snabbt kunna ta sig till och från Stockholm. Utredaren konstaterar att de icke statliga flygplatserna är i behov av ekonomiskt stöd för att verksamheten ska kunna bedrivas, som annars ser en betydande risk för att medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg får en försämrad tillgänglighet, och att flygplatser rent av avvecklas och läggs ned. Förslag som läggs fram syftar till bland annat att det nationella basutbudet av flygplatser justeras, att systemet med statliga bidrag och ersättning för beredskap utvecklas och villkoras. Det nationella basutbudet bör utökas från dagens tio flygplatser till uppemot tretton flygplatser, där också Ängelholm-Helsingborg flygplats bör kompletteras till det nuvarande basutbudet.

Tåg som ersättning för minskad flygtrafik

Planeringen och färdigställandet av utökad kapacitet på Södra stambanan för tågresor och med restider i paritet med flygresande mellan Malmö-Stockholm sträcker sig bortom år 2040. Därmed kan tågresor inte ersätta en försämrad tillgänglighet med flygtrafik under överskådlig tid. Antal resenärer mellan inte minst Stockholms flygplatser och de skånska flygplatserna har ökat de senaste tio åren. Regeringsbeslut om utbyggnad av kapaciteten på Södra stambanan Malmö-Stockholm som alternativ till flygtrafiken saknas idag.

Flygplatsstödet

Länsplaneförordningen från 2012 föreskriver att regionerna har möjlighet att via regionala infrastrukturplaner ge statligt driftbidrag till icke statliga flygplatser. En förutsättning för att stödet ska kunna beviljas är att medel för stödet har avsatts för det år

som bidraget söks. Länsplanerna utökades i de tolvåriga länsplanerarna med 40 miljoner, men pengarna är inte dedikerade till explicit till driftstöd för flygplatser. Länsplaneupprättaren kan istället fördela pengarna i länsplanen till de åtgärder i planen som prioriteras. Nu föreslår utredningen att möjligheten för länsplanen att finansiera driftstöd till flygplatser tas bort. Region Skåne ser det som oerhört viktigt att pengarna till länsplanerna inte minskas om ansvaret för flygplatsstödet lyfts ur länsplanen, regeringen tidigare har minskat anslagen procentuellt av den nationella planen de senaste planomgångarna.

Utvecklingen för drönarflyg

Den parallella utvecklingen av drönartjänster är också intressant ur ett regionalt utvecklingsperspektiv och då ur perspektivet om dessa nya typer av elektrifierade farkoster skapa bättre samhällstjänster. Placering av drönarterminaler vid flygterminaler ger fördelar i form av samnyttjande av en rad logistikfaciliteter och möjliggör en bättre kontroll av verksamheten om den är ledd av flygtrafikledningen. Användningsområdena för drönartjänster är många och Region Skåne ser fördelar med användning av drönare i framtidens sjukvård för snabb och effektiv leverans av prover, blodtransporter, hjärtstartare, mediciner och inte minst för att ge information från olycksplatser för förberedande av insatser i akutvården.

Då det gäller användningen av drönare är det viktigt att de tjänster som utvecklas är i linje med medborgarnas behov inte minst för att säkra allmänhetens acceptans. Studier har visat på en större acceptans för användning inom sjukvård. Även synergier mellan civilt och militärt nyttjande är i dagens situation viktiga att beakta. Region Skåne ser att ett nationellt regelverk behöver komma på plats, harmoniserad med EU-nivå. En regelutveckling på luftfartsområdet som inkluderar säkerhetsfrågor såsom riskhantering för markrisker respektive luftrisker.

Miljö och hälsa

För att minska klimatpåverkan, gynna folkhälsan är det viktigt att klara omställningen till ett hållbart transportsystem. I detta arbete är ett led att ta vara på möjligheterna som den tekniska utvecklingen skapar inom transportsektorn. Region Skåne, regionens kommuner och andra aktörer behöver vara aktiva i att tillämpa den tekniska utvecklingens fördelar och inom detta perspektiv vill Skåne vara en innovativ region som fungerar som en testbädd för nya tekniska lösningar. Framtidens flygtrafik kommer att behöva förlita sig på flera olika typer av drivmedel. El-flyg för kortare distanser men för längre resor finns flera alternativ som vätgas och biobränslen från vilka vi redan nu har en inblandning. Alla energiformerna har stora och tidskrävande utmaningar som behöver lösas och anpassas till flygets förutsättningar. Målet att Europas flygindustri ska nå netto-noll utsläpp till 2050 gör att det nu sker en snabb utveckling inom området.

Inom några år väntas elektriska flygplan vara i drift på kortare sträckor för att transportera såväl gods som människor. Denna nya teknik kan öka regioners tillgänglighet med flyg men vi behöver ny kunskap kring hur regioner kan och ska planera i något som kan bli en ny tidsålder för flyget.

Utvecklingen för el-flyg är därför intressant i ett regionalt utvecklingsperspektiv och det är tydligt att el-flyget inledningsvis framförallt har stor potential för kortdistans men också att el-flyg kan möjliggöra nya rutter eller återupprättande av gamla som stängts. Frågan om hur el-flygens introduktion och utökande ska gå till är starkt beroende av hur man kan visa på klimat- och samhällsnytta och hur nödvändiga investeringar kan finansieras. Det är också av stor vikt att ta fram underlag för att jämföra miljöpåverkan med andra transportalternativ som kommer att utvecklas och implementeras parallellt.

Med vänlig hälsning

Anna Jähnke
Regionala utvecklingsnämndens ordförande