

## En bra utredning men med brister

**Flygplatsutredningen är omfattande. Den är genomtänkt. Den har många bra förslag. Men också några problematiska brister.**

Så kom den då. Den för oss så viktiga Flygplatsutredningen, ledd av Peter Norman. Han har på ett mycket omfattande sätt gått igenom hela Flygplatssverige, dess förutsättningar och möjligheter. Han har också på ett genomtänkt sätt kommit fram till en lång rad både långtgående och bra förslag.

Peter Norman förslår att fyra flygplatser ska förstatligas. Skellefteå omedelbart och sedan Ängelholm, Kalmar och Sundsvall. Det var mer än vi hade väntat oss eller väddat om.

### Ökat stöd

Han vill utöka antalet Beredskapsflygplatser och göra detta till ett villkor för att få statligt driftstöd. Ett driftstöd han dessutom vill öka. Flygplatser med Allmän trafikplikt ska få 75 procents underkottstäckning. Övriga 50 procents underskottstäckning. Också detta är sammantaget mer än vi förväntat oss.

Peter Norman vill också införa en så kallad Regional trafikplikt, som möjliggör för enskilda flygplatskommuner att själva handla upp flygtrafik. Detta är något vi föreslagit och mycket glädjande om det nu också kan bli verklighet.

Utredaren går dessutom utanför sitt uppdrag och föreslår en svensk bränslekommission som ska få igång en omfattande och inhemsk produktion av biobränsle. Något som hela branschen efterfrågat och som verkligen skulle påskynda hela klimatomställningen för flygbranschen. Ett mycket glädjande besked.

Men samtidigt som utredningen pekar ut alla dessa framsynta förslag, föreslås också inskränkningar i den Allmänna trafikplikten. Alltså där staten handlar upp flygtrafik.

### Trafikplikt behöver öka - inte minska

Peter Norman föreslår att flyglinjen Torsby/Hagfors – Arlanda läggs ned och ersätts med anslutningsbussar till Karlstad. Likaså ska flyglinjen Kramfors (Höga kusten) – Arlanda läggas ned och ersättas med bussar till Sundsvall. Samtidigt säkerställs flygtrafik från Karlstad – Arlanda, respektive Sundsvall – Arlanda med Allmän trafikplikt.

Detta låter kanske bra men innebär i praktiken att flygplatserna i Torsby, Hagfors och Kramfors läggs ned. Det finns inga bra exempel där den här typen av ersättningstrafik verkligen fungerat.

Det kommer i realiteten vara få resenärer som i norra Värmland eller i det inre av Ångermanland sent på natten kommer ta sig till dessa anslutningsbussar för att sedan

åka ca 10 mil för att hinna med det tidiga morgonflyget från Karlstad eller Sundsvall mot Stockholm. Dessa arrangemang är nog dömda att misslyckas.

### **Ökad tillgänglighet bör gälla för alla**

I en utredning som är så omfattande och genomtänkt när det gäller att se till ökad tillgänglighet för alla medborgare, blir då utfallen för Torsby, Hagfors och Kramfors det rakt motsatta.

Utredaren har också ett resonemang som blir bekymmersamt för flygplatserna Kalmar och Halmstad.

Utredaren vill förstatliga Kalmar istället för Ronneby som idag är statlig. Men detta "byte" skulle behöva utredas i 1 - 2 år.

Vi har inget emot att Kalmar blir statlig, men ska ett byte ske behöver det inte utredas i flera år. En sådan förändring borde högst ta några månader att värdera och besluta om.

Nu skapar detta "vägval" bara onödig osäkerhet för alla inblandade och redan har arga argument mot den andra flygplatsen, hörts över länsgränserna i sydöstra Sverige.

### **Stärk beredskapen**

Likaså får förslaget att förstatliga Ängelholm, orimliga konsekvenser för Halmstad. Halmstad är idag beredskapsflygplats och Försvarmakten har länge funnits på flygplatsområdet. Om nu Ängelholm förstatligas, blir de i så fall också beredskapsflygplats. Men med närheten till Ängelholm skulle Halmstad då förlora sin status som beredskapsflygplats och då förlorar de också möjligheten till statligt stöd. Något de har idag.

Utredaren menar att Försvarmakten bör öka engagemanget i Halmstad, men oklart hur. Utfallet för Halmstad blir liksom i fallet Kalmar, ytterst olyckligt.

Svenska regionala flygplatser har i nästan 15 års tid uppmärksammat regering och riksdag på det orimliga i att ha dagens uppdelade flygplatssystem, där staten äger och driver de flygplatser som har förutsättningar att gå med vinst. Detta medan oftast kommuner själva får driva och äga de flygplatser som inte har förutsättningar att gå med vinst.

Orimligheten har blivit uppenbar när våra mindre regionala flygplatser inte heller får ta del av de vinster de bidrar till, utan som stannar i det statliga flygplatsbolaget Swedavia.

**Bra utredning men med brister**

Peter Norman har fångat upp denna märkliga ojämlikhet och på ett förtjänstfullt sätt föreslaget konkreta och genomtänkta åtgärder för att komma till rätta med bristerna. Ökat förstatligande och ökat statligt stöd är därför mycket bra.

Men samtidigt riskerar utredningen att fortsätta och till och med förstärka denna märkliga uppdelning av Flygplatssverige för Torsby, Hagfors, Kramfors och Halmstad.

Nu ska vi läsa den 367 sidor tunga utredningen noga och återkomma med våra remissvar till regeringen. En mycket omfattande, genomtänkt och i huvudsak bra utredning men som också behöver justeras för sina brister, så att hela Flygplatssverige ska fungera och ge alla medborgare – i hela landet – samma förutsättningar till att resa, leva och bo.



Peter Larsson  
VD Svenska Regionala flygplatser