



Infrastrukturminister Tomas Eneroth

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Ang. översyn av statens finansiering av svenska flygplatser.**

I regeringens strategi för utvecklingen av flyget ”*En svensk flygstrategi*” (2017) aviseras att ”*en översyn bör göras av de svenska flygplatserna med utgångspunkt i att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser.*”

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har noterat att organisationen Sveriges Regionala Flygplatser nu tagit initiativ till att påskynda denna process. Handelskammaren vill uttala sitt stöd för att detta arbete nu inleds skyndsamt.

Handelskammaren delar synen att staten har ett större ansvar för fungerande flyg och att dagens modell inte lever upp till detta. Vi ser modeller från Nordiska grannländer som bättre tillgodoser näringslivets samlade behov av flyg.

Handelskammaren menar att tillgång till flyg ingår i basinfrastrukturen.

Vår utgångspunkt är att internationellt flyg är avgörande för tillväxt. Sverige behöver ett förhållningssätt som tillgodoser behoven hos näringslivet som användare av flyg. Näringslivet i Sveriges regioner är väldigt internationaliserat till sin affärsstruktur. Idag finns exempelvis många producerande anläggningar som både måste kunna resa ut för affärer, kunna arrangera besök och vara åtkomliga för affärspartners. Saknas denna tillgänglighet finns stor risk att affärsvolymerna försvinner till konkurrenter eller andra anläggningar inom en internationell koncern. Vi bedömer att en tredjedel av svensk export emanerar från vad som kan kallas glesbygd och träffas av denna verklighet. Därför måste det finnas möjlighet att starta och landa med reguljär trafik i närheten av dessa flygplatser. Detta gäller även regioner i Sydsverige.

Därför behöver en statlig strategi som syftar till att betjäna internationellt näringsliv och därmed export stödja flygets infrastruktur på mindre flygplatser. Det faktum att många flygplatser försöker utveckla relationer med internationella hubbar är ett uttryck för näringslivets långtgående integration och svensk näringsgeografi.

Vi behöver därför en ny modell för tillgången på svenskt flyg. Staten har valt att reservera de flygplatser som går med vinst för sig men har överlåtit mindre flygplatser med svag driftsekonomi till regioner och kommuner. Dessa flygplatser kämpar totalt sett med förluster vilket beror på hur dagens flygmarknad fungerar. I vissa fall finns möjlighet att ta del av regionala trafikpengar som är avsedda för väg och järnväg för att stötta dessa flygplatser (RTI). Men detta är en orimlig lösning eftersom det drar på andra trafikslag som behövs för att investera i regional konkurrenskraft. I stället behövs ett system som löser finansieringen inom flygsektorn. Det finns ett flertal goda exempel bara inom Norden. Vi bedömer att de regionala flygplatserna behöver driftsstöd på mellan 500-600 miljoner kronor per år som en undre gräns. Det är uppenbart att dessa nivåer väl ryms inom Sveriges sammantagna driftsnetto av flyginfrastruktur.

Om staten långsiktigt skall äga flygplatser är en annan fråga som inte i sig avgör statens samlade ansvar för finansieringen av tillgänglighet. Vi vill dock i sammanhanget notera att även övriga flygplatser inom statlig ägo, förutom Arlanda, som Malmö och Landvetter har stor potential att utvecklas med internationella relationer som samlat sett kan ge svenskt export bättre faktisk tillgänglighet.

Vi medverkar därför gärna när regeringen nu igångsätter arbetet som förutskickats i flygstrategin från 2017

Malmö den 28 juni 2018

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding  
Vice VD