

# Ett flyg för alla eller bara för vissa?



## Ett flyg för alla – eller bara för vissa?

Svenska Regionala Flygplatserns förslag till utökad stöd för icke-statliga flygplatser

Sammanfattning	sidan 2
Bakgrund	sidan 3
Ställningstaganden de senaste åren	sidan 4
Sverige avviker i nordisk jämförelse	sidan 4
Höjd beredskap	sidan 5
Fossilfritt flygande	sidan 6
Utredningens förslag till utökade driftbidrag	sidan 6
Framtida finansiering till regionala flygplatser	sidan 7

Bilaga 1 Särskilda uppgifter (föremål för sekretessprövning)

### Sammanfattning

Svenska regionala flygplatser (SRF) har under en lång rad av år uppmärksammat och påtalat för staten den märkliga och orättfärdiga ordning som gäller då de statliga flygplatserna ensamma får ta del av de stora kommersiella överskott som kommer dessa flygplatser till del, medan de icke-statliga flygplatserna själva får hantera sina underskott utan att de få del av de överskott de själva medverkar till.

I de mest jämförbara länderna, Norge och Finland, säkerställer staten att de samlade överskotten kommer samtliga flygplatser till del. I Sverige har man valt att dela upp flygplatserna. Staten äger och driver de stora flygplatserna som har möjlighet att skapa vinster. Det är sedan i huvudsak kommuner som själva får ta ansvar och driva de flygplatser som inte har förutsättningar för att skapa vinster. Därför har kommunernas egenfinansiering varit enda möjliga finansiering för dessa regionala flygplatser.

Under ett antal år har EU ifrågasatt skattefinansiering som driftform för flygplatser. Undantag har dock varit möjliga. Nu har EU underlättat för medlemsländerna att finansiera sina flygplatser med skattemedel. Parallellt har den svenska regeringen fastställt en Flygstrategi som vill se över stödet till Sveriges icke-statliga, eller regionala, flygplatser.

Mot bakgrund av detta har SRF mött upp statsmakternas intention om en översyn för stödet till de icke-statliga flygplatserna och genomfört denna utredning. SRF medlemmar har inventerat bästa möjliga sätt att jämfört med idag, betydligt bättre säkerställa finansiering för de icke-statliga flygplatserna. Flera finansieringsformer har övervägts. SRF uppfattning är att det bästa och enklaste sättet för staten att säkerställa nationell tillgänglighet är att utöka de statliga driftbidragen till att omfatta alla icke-statliga flygplatser samt att höja driftstödet till en nivå som motsvarar de verkliga underskotten som flygplatserna uppvisar.

SRF utredning visar att flygplatsernas verkliga kostnader är 562 mkr. Dagens statliga driftstöd om ca 100 mkr bör därför utökas med ca 462 mkr. Ur ett samlat luftfartsperspektiv är detta inte en ökad kostnad utan snarare en omfördelning av resurser inom flygplatssystemet. Det planerade investeringsbehovet för de regionala flygplatserna är 1,5 miljarder kronor de närmaste fem åren.

## Bakgrund

Det svenska flygplatsnätet växte fram under lång tid men utan någon övergripande planering. I mitten av 90-talet drev staten 19 flygplatser varav alla hade reguljär trafik. Icke-statliga ägare, till helt övervägande del kommuner, drev närmare 40 flygplatser varav cirka 26 hade reguljär trafik. Med flygplats menas i detta sammanhang instrumentflygplats, det vill säga en flygplats med inflygningshjälpmedel, trafikledning samt brand- och räddningstjänst.

Redan i 1998 års trafikpolitiska proposition blev flygplatsfinansieringen löst såtillvida att LFV fortsatte att internt kvitta underskott mot överskott på sina då 19 flygplatser. För de övriga infördes ett statsbidrag som täckte huvuddelen av underskottet på de icke-statliga flygplatserna. I propositionen anförde regeringen följande:

*”Luftfartens infrastruktur måste ur transportpolitisk synvinkel betraktas som ett sammanhållet system – en flygplats förutsätter en annan. Staten har enligt de allmänna transportpolitiska principerna ett ansvar för detta system av interregionala och internationella förbindelser. I många regioner med dålig alternativ trafikförsörjning spelar dessutom flyget en avgörande roll för de transportpolitiska målen om tillgänglighet.”*

I Proposition 1997/98;55 sid 3, står vidare:

*”Staten föreslås ta ett ökat ansvar för driften vid de kommunala flygplatserna. Ett stöd på totalt 115 miljoner kronor skall utgå till kommunala flygplatser med reguljär flygtrafik, eller till kommunala flygplatser inom mål 6-området som är viktiga för att de transportpolitiska målen uppfylls.”*

Det första stödet på 115 mkr utbetalades 1999. I den utvärdering som dåvarande svenska Kommunförbundet utförde 2003 konstaterades att systemet fungerade bra men att åtminstone 160 mkr per år skulle behövas för att uppfylla stödets syften.

År 2007 uteslöts Linköping, Stockholm/Västerås och Örebro ur driftsbidragssystemet samtidigt som Norrköping, som regionaliserades 2006, stoppades från att inträda i systemet. Från 2012 slog ett antal förändringar från Flygplatsutredningen (SOU 2007:70) igenom. Det direkta stödet skulle nu gå enbart till de nio flygplatser som har upphandlad trafik medan övriga skulle få stöd via länsplaner.

Detta blev omedelbart problem för vissa före detta statliga flygplatser, t.ex. Sundsvall-Timrå, som då inte ingick i länsplanerna. Ett ännu större problem var Flygplatsutredningens idé att nio av Luftfartsverkets flygplatser skulle regionaliseras och de kvarvarande tio föras till ett gemensamt bolag som senare fick namnet Swedavia. Med undantag av Ängelholm-Helsingborg Airport var samtliga regionaliserade flygplatser förlustaffärer och skulle sannolikt förbli sådana.

Det statliga flygplatsinnehavet bolagiserades i Swedavia AB den 1 april 2010. Innan dess hade flygplatserna i Halmstad, Jönköping, Kalmar och Norrköping regionaliserats. Efter bildandet av Swedavia regionaliserades Karlstad, Skellefteå, Sundsvall-Härnösand (som då blev Sundsvall-Timrå), Ängelholm-Helsingborg och Örnsköldsvik. De återstående tio flygplatserna ska enligt bolagsordningen förbli i statlig ägo.

Följden har blivit att medan hela flygplatssystemet går med mycket stora årliga överskott täcker det statliga driftstödet inte på långa vägar det underskott som årligen genereras på de regionala flygplatserna.

Swedavias nya roll med höga vinstkrav möjliggörs då bolaget har som uppdrag att driva de i särklass största och mest lönsamma flygplatserna. Det lockar stora flygbolag med stora volymer medan de mindre icke-statliga flygplatserna inte kan attrahera flygbolag på samma sätt. Uppdelningen har skapat en osund konkurrensfördel endast till gagn för de statliga flygplatserna.

## Ställningstaganden de senaste åren

Regeringen begärde 2014 att Trafikverket skulle sammanställa ett underlag kring de icke-statliga flygplatsernas ekonomi. Uppdraget redovisades i rapporten TRV 2014/78430 *Underlag avseende offentligt stöd till flygplatser och flygbolag*, där TRV drog följande slutsats:

*"Trafikverkets bedömning av fortsatt behov av statligt ansvar är delvis avgränsat till de flygplatser som idag har allmän trafikplikt. Dessa flygplatser bör staten även fortsättningsvis skapa en långsiktig hållbar finansiell stabilitet för. Ett konkurrenskraftigt transportsystem innehåller fler flygplatser än de som är i statens ägo samt flygplatser med allmän trafikplikt. Det är möjligt för staten att fortsätta ge statligt stöd till merparten av de icke-statliga flygplatserna så länge åtgärden är i enlighet med riktlinjen".*

Regeringen återkom 2015 med uppdraget N2015/2618/TIF att ta fram ett underlag avseende lokala och regionala stöd till flygplatser och startstöd till flygbolag. Uppdraget modifierades ganska snart till att enbart avse utbetalt och planerat driftstöd 2015. I proposition 2016/17:21 "Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling" finns ett avsnitt (6.5.8) "Statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser". I avsnittet beskrivs det nuvarande systemet samt problemen med EU-regler medan statens allmänna ansvar och roll egentligen inte alls behandlas. Kapitlet ger dock intryck av att regeringen uppfattade det dåtida EU-regelverket som ett hinder för ett utökat statligt kostnadsansvar.

Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, antog i maj 2016 ett "Ställningstagande till grund för påverkan på bl.a. ny nationell flygstrategi". SKL anser att staten måste ta ett större ekonomiskt ansvar än vad man gör idag för de regionala flygplatserna. Det är inte rimligt att staten överlämnar en så stor del av ansvaret och även stora kostnader för landets flyginfrastruktur till kommunerna:

*"SKL anser även att regeringen behöver utreda den nationella strukturen av flygplatser och det är i det sammanhanget viktigt att på nationell nivå tydliggöra förutsättningarna för att erhålla statligt stöd. Här är det viktigt att ett sådant arbete sker i en nära samverkan med SKL".*

I januari 2017 publicerade regeringen "En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem" (N2017:2). Här konstaterar regeringen att:

*"Den stora majoriteten av de icke-statliga flygplatserna redovisar återkommande driftunderskott" samt att "En översyn bör göras av de svenska flygplatserna med utgångspunkt i att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser" och "Långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering och användande av ny teknik på sikt bör kunna minska behoven av offentliga stöd till flygplatser".*

SRF har vid upprepade tillfällen de senaste åren, i samband med remissvar, i utlåtanden för flygstrategin eller vid uppvaktningar, anmält vår uppfattning att stödet till de regionala flygplatserna måste utökas till att både omfatta alla flygplatser och motsvara de faktiska underskotten.

## Sverige avviker i nordisk jämförelse

Sverige är det enda land i Norden som delar upp ägandeformerna för flygplatserna, där staten äger de som kan generera vinst medan i huvudsak kommuner får ombesörja driften av de olönsamma. Speciellt Sverige, Norge och Finland är relevanta länder att jämförbara emellan. Alla tre länderna har väldigt långa avstånd och alla är väldigt glesbefolkade nationer. Flyg är helt avgörande för tillgängligheten i alla tre länderna. Lönsamhet finns i princip bara vid respektive lands stora nav- eller "hub"-flygplatser vid ländernas huvudstäder. Alla övriga flygplatser ute i respektive land har inte förutsättningar att var och en, skapa lönsamhet.

I Norge precis som i Finland har man löst det med, i det närmaste alla flygplatser är statliga. Alltså att överskotten från den stora vinstdrivande huvudstadsflygplatsen också finansierar övriga flygplatser ute i landet. Gardemoen i Norge och Helsingfors-Vanda i Finland säkerställer fortlevnaden för övriga flygplatser i respektive land. I Sverige säkerställer Arlanda på motsvarande sätt de övriga nio statliga flygplatsernas verksamhet inom Swedavia. Medan övriga icke-statliga flygplatser var och en får bekosta sin verksamhet.

Detta blir extra bekymmersamt då de regionala flygplatserna bidrar med flygtrafik in till Arlanda och även till Bromma. Inflödet av intäkter som följer av detta kommer bara det statliga Swedavia till del. Inget går tillbaka till de regionala flygplatserna. Detta system skapar också risker då enskilda kommuner inte kan säkra nationella tillgänglighetsambitioner eller visionen att hela Sverige ska leva. Nedläggningar av enskilda flygplatser har också skett. Senast i Gävle men nyligen också i Oskarshamn och Göteborg (Säve).

SRF har länge framfört att Sverige måste ha ett system likt de andra nordiska länderna som säkerställer att de regionala flygplatserna också får ta del av de överskott de själva medverkar till.

Parallellt med utvecklingen inom luftfartsområdet har andra viktiga omvärldsfaktorer också påverkat flygplatsernas situation. Mest påtagliga är det ökade behovet av beredskap och det andra är omställningen till ett fossilfritt flygande.

### Höjd beredskap

I det allmänt försämrade säkerhetspolitiska omvärldsläget har kraven på och behoven av flygplatsernas beredskap ökat. Flygplatserna tillhandahåller redan idag en stor variation av verksamheter som kan betecknas som stöd till samhället och utgör redan en väsentlig resurs när samhället utsätts för stora påfrestningar.

Genomgående för nästan alla icke-statliga flygplatser är basering av allmänflyg eller i dagligt tal flygklubbar. Dessa bedriver flygutbildningar men är också en mycket viktig resurs för brandflyg, kraftnätsinspektioner, viltpejling eller annat stöd till samhället. Några flygplatser har basering för ambulansflyg, både med flygplan och helikoptrar. Praktiskt taget alla flygplatser medverkar till att säkerställa akuta sjukvårdstransporter. Närmast dagligen sker akuta patientflygningar eller organtransporter vid många av de regionala flygplatserna. På flera platser där landets specialistsjukvård finns, sker dessa akuta transporter flera gånger per dygn. För exempelvis import av radioaktiva isotoper för cancervård, är det helt avgörande att de kan flygas in till en rad specialistsjukhus runt om i Sverige.

Genomgående är också att flera svenska myndigheter nyttjar de regionala flygplatserna. Förutom Polis, Kustbevakning och SAR-transporter, är fångtransporter från Kriminalvården och avvisningar från Migrationsverket något som sker regelbundet runt om vid landets icke-statliga flygplatser. Både fångtransporter och avvisningar har en hög riskfaktor, varför myndigheterna ofta väljer flygplatser med mindre reguljär trafik.

Många flygplatser utgör nationella center med sina speciella kapaciteter. Till exempel är Örebro Sveriges nationella centrum för större humanitära hjälpsändningar. Sundsvall är Sveriges största postflygplats efter Arlanda. Västerås är Sveriges största flygplats för utbildning och stödfunktioner för flygföretag med fem flygskolor och verksamheter för flygunderhåll. Vid Ljungbyhed finns Trafikflyghögskolan och kvalificerad flygteknikutbildning.

Med denna etablerade stödverksamhet, blir flygplatsernas betydelse än viktigare när kraven ökar för högre beredskap och utvidgad försvarsplanering. När Försvarsmakten nu återtar konceptet med krigsbaser, blir de icke-statliga flygplatserna efterfrågade att ingå i detta koncept. I stället för att bygga nya krigsbaser, kan dagens regionala flygplatser mycket väl fungera som sidobaser eller reservbaser till de befintliga flygflottiljerna. Därtill kommer de ökade behoven av flygplatser för världlandsavtalet med Nato. Utredningen beskriver dessa sakförhållanden utförligt i bilaga 2.

Stödet till samhället och de ökade försvarsbehoven, är exempel på där staten förutsätter att verksamheten finns lokalt men finansieringen sker helt och hållet av kommun eller landsting. Idag finns ingen nationell sammanställning på allt det stöd flygplatserna utgör för samhället och staten. Trafikverket sammanställer inte dessa uppgifter vid bedömningar för utbetalningar av driftbidrag. Inte heller gör Transportstyrelsen sammanställningar av alla samhällsnyttiga flygverksamheter.

SRF utredning visar på att en samlad bild av flygplatsernas totala nytta utöver tillgänglighetskriterier bör vägas in vid tilldelningen av statligt driftstöd. Se vidare i bilaga 2.

## Fossilfritt flygande

Förutom kraven på höjd beredskap är omställningen till ett fossilfritt flygande den andra stora omvärldsfaktorn som påverkar flygplatsernas framtida situation. SRF:s medlemsflygplatser har under många år aktivt arbetat för att förbättra miljön. Det har handlat om åtgärder mot buller eller omhändertagande och avveckling av farliga kemikalier. Idag kan man beskriva flygplatserna med dess markfordon som klimatneutrala. Nu medverkar flygplatserna också aktivt till att flygningarna kan bli klimatneutrala.

Världens första tankanläggning för bioflygbränsle upprättades vid den regionala flygplatsen i Karlstad. Efter det har flera initiativ skett. SRF har till exempel gått med i Fly Green Fund. SRF har också målsättningen att bidra till ett fossilfritt flygresande till år 2030. Redan i år ska flygplatserna kunna erbjuda 5 % fossilfritt flygbränsle. År 2025 ska vi kunna erbjuda 50 % fossilfritt flygbränsle och år 2030 ska vi kunna erbjuda 100 % fossilfritt flygbränsle. Detta är SRF:s bidrag till att flygbranschen ska klara målet om ett helt fossilfritt inrikesflyg år 2030.

Mot bakgrund av denna dynamiska omställning som nu sker, ser SRF att staten på sikt mycket väl kan använda de statliga driftbidragen också som incitament i omställningen till ett fossilfritt flygande. När staten fastställer en handlingsplan för hur inhemsk produktion av biobränslen kan gå till, borde utbetalningar för de framtida driftbidragen till flygplatser också förutsätta att flygplatserna medverkar till nationella mål om omställning till ett fossilfritt flygande.

Dessa olika förutsättningar utgör sammantaget SRF utgångspunkter för förslaget om utökade statliga driftbidrag.

## Utredningens förslag till utökade driftsbidrag

SRF utredning har tittat på det ekonomiska resultatet på bastjänster (SGEI-uppdrag). SRF:s flygplatser har genomfört en produktkalkylering för att visa på kostnader och intäkter som härrör sig till följande produkter/tjänster:

- Start och Landningstjänst
- Räddningstjänst
- Skalskydd (ej säkerhetskontroll)
- Flygtrafikledning (den del som inte ersätts via en-routeavgifter CNS)
- Passagerarservice
- Tull/Polis
- Säkerhetskontroll (ersätts via gemensamt avgiftssystem GAS)
- Incheckning/Passagerarhandling
- Markttjänst/Ramp handling
- Markttjänst/Frakt Post

Resultatet av dessa kalkyler visar tydligt på att ingen regional flygplats kan uppvisa ett positivt netto på sin basverksamhet. Nämnas bör att även Ängelholms-Helsingborg Airport och Skellefteå Airport som har över 400 000 årspassagerare uppvisar ett underskott för dessa bastjänster.

Utredningen kan konstatera att resultatet påverkas av hur ägaren har tillfört medel till sina flygplatser för att täcka löpande underskott, detta kan ske med bokslutsdispositioner, koncernbidrag eller direkt resultatförda bidrag, men även hur investeringsmedel redovisats. De nio flygplatser som tidigare tillhört LfV/Swedavia har i samband med överlåtelse till respektive region/ägare fått sina anläggningstillgångar nedskrivna till noll. Det finns även bidrag för investeringar på flygplatsen som finansierats via länsplanerna i respektive region, se även bilaga 1.

	Intäkter Kommersiell verksamhet	Kostnader Kommersiell verksamhet	Resultat Kommersiell verksamhet	Intäkter Basverksamhet	Kostnader Basverksamhet	Resultat Basverksamhet	Underskott Basverksamhet	Investeringsbehov
1 Flygplats								
2								
3 Eskilstuna	561	840	-279	145	7 491	-7 346	-7 346	7 000
4 Falköping	561	840	-279	145	7 491	-7 346	-7 346	7 000
5 Ljungbyhed	0	0	0	4 213	6 481	-2 268	-2 268	6 600
6 Skövde	45	2	43	7 315	12 064	-4 749	-4 749	12 000
7 Hagfors	133	298	-165	1 609	9 560	-7 951	-7 951	9 300
8 Torsby	58	43	15	1 412	8 904	-7 492	-7 492	4 000
9 Sveg	305	75	230	2 224	9 037	-6 813	-6 813	45 000
10 Pajala	0	0	0	2 692	16 283	-13 591	-13 591	7 500
11 Mora-Siljan	1 881	1 460	421	10 021	24 264	-14 243	-14 243	5 000
12 Kramfors Höga kusten	515	429	86	804	17 951	-17 147	-17 147	7 000
13 Hemavan	515	429	86	804	17 951	-17 147	-17 147	7 000
14 Vilhelmina	514	1	513	8 292	19 685	-11 393	-11 393	50 000
15 Lycksele	1 126	1 100	26	13 955	26 500	-12 545	-12 545	15 000
16 Borlänge Dala Airport	1 968	1 384	584	9 143	26 840	-17 697	-17 697	5 000
17 Kristianstad	1 005	692	313	6 610	26 997	-20 387	-20 387	33 500
18 Gällvare	0	0	0	8 500	33 197	-24 697	-24 697	0
19 Trollhättan	1 543	1 264	279	12 907	20 087	-7 180	-7 180	36 500
20 Arvidsjaur	5 372	4 458	914	23 224	36 489	-13 265	-13 265	15 000
21 Örnsköldsvik	7 573	1 959	5 614	14 042	35 713	-21 671	-21 671	64 200
22 Karlstad	8 779	3 965	4 814	17 338	47 312	-29 974	-29 974	84 000
23 Norrköping	7 322	477	6 845	22 251	52 491	-30 240	-30 240	40 505
24 Örebro	24 598	22 558	2 040	30 175	83 801	-53 626	-53 626	50 000
25 Jönköping	6 299	6 603	-304	40 423	62 710	-22 287	-22 287	244 000
26 Halmstad	6 700	1 837	4 863	18 886	45 066	-26 180	-26 180	71 930
27 Västerås	8 853	6 567	2 286	10 056	44 273	-34 217	-34 217	13 500
28 Linköping City	3 370	300	3 070	19 246	63 309	-44 063	-44 063	2 000
29 Linköping SAAB	0	0	0	18 400	32 800	-14 400	-14 400	390 000
30 Växjö	14 630	7 696	6 934	34 119	51 528	-17 409	-17 409	30 000
31 Kalmar	10 904	6 316	4 588	37 794	48 847	-11 053	-11 053	62 000
32 Sundsvall	47 726	23 416	24 310	29 710	56 861	-27 151	-27 151	69 000
33 Ängelholm	16 119	4 952	11 167	52 870	61 534	-8 664	-8 664	66 400
34 Skellefteå	10 999	8 839	2 160	60 747	68 964	-8 217	-8 217	116 000
35								
36 Summa	189 974	108 800	81 174	520 072	1 082 481	-562 409	-562 409	1 575 935

Figur 1. SRF utredning har sammanställt det ekonomiska resultatet för bastjänster samt investeringsbehov. De samlade underskotten för bastjänster för de regionala flygplatserna är 562 mkr. Investeringsbehovet är 1 576 mkr. Belopp i tabellen anges i tusentals kronor.

En reflektion från utredningen är att alla flygplatser har olika förutsättningar varför SRF har koncentrerat sig på att redovisa faktiska kostnader och investeringsbehov. Det ger en rättvisande bild av dagens faktiska förhållanden och ger statsmakerna en grund för att kunna utöka driftstödet till alla, inte bara till de som idag är berättigade till statligt stöd.

De nio (snart tio) flygplatser med upphandlad trafik har en väldigt utsatt situation. Systemet för den upphandlade trafiken har varit behäftade med problem som visat sig gynna flygbolag med svag ekonomi med dålig regularitet som följd. Den nu uppkomna situationen efter Nextjets konkurs tydliggör denna problematik. De nio (snart tio) flygplatser som idag av staten har upphandlad trafik får idag delar av driftunderskottet täckt av driftbidrag. Denna finansieringslösning kan bibehållas men bör likt övriga flygplatser få ett utökat stöd som motsvarar flygplatsernas verkliga underskott.

### Framtida finansiering till regionala flygplatser

En översyn av det statliga stödsystemet bör fortsatt utgå från den för staten allmänna inriktningen som finns i 1998 års trafikpolitiska proposition:

*"Luftfartsinfrastrukturen måste ses som ett sammanhållet system. Staten har enligt de allmänna trafikpolitiska principerna ett ansvar för detta system och detta bör vara den övergripande inriktningen."*

Ett utökat driftbidragssystem bör omfatta de 27 icke-statliga flygplatser som nu har reguljär trafik samt de fem civila instrumentflygplatserna utan trafik.

De nio flygplatserna med statligt upphandlad trafik bör behålla det nuvarande fördelningssystemet med huvudinriktningen att stödet är i nivå med de verkliga kostnaderna.

För att åstadkomma en långsiktig fungerande lösning behöver staten gå in med totalt 562 mkr per år. Drygt 100 mkr finansierar dagens driftbidragssystem och ytterligare 462 mkr skulle behövas i utökning av driftbidragssystemet. Ur ett samlat luftfartsperspektiv är detta inte en ökad kostnad utan snarare en omfördelning av resurser inom flygplatssystemet.

Såvitt nu kan bedömas är EU-regler om statsstöd inte något hinder mot en generellt nationell stödordning, men det behöver säkerställas att så verkligen är fallet. Den möjligen kvarvarande EU-begränsningen gäller flygplatser på mindre än 100 km avstånd eller inom en timmes restid till en närliggande flygplats. Frågan om detta är ett reellt problem och vad som då behöver göras utreds separat.

Ett utökat driftstödssystem bör omfatta alla icke-statliga flygplatser som nu har reguljär trafik. SRF:s utredning kommer fram till att de fem instrumentflygplatserna som nu saknar reguljär trafik även bör inkluderas för statliga driftbidrag. Detta då de bidrar till beredskap och samhällsnytta oaktat att de för tillfället inte har reguljär trafik. För detta behöver de bibehålla sin kapacitet som instrumentflygplats. Detta kräver trafikledning, inflygningshjälpmedel samt brand- och räddningstjänst.

SRF vill också betona att en flygplats som förlorar sin reguljärtrafik, ändå bör få stöd under några år så att man får möjlighet att återfå trafiken. Däremot om instrumentflygplatsen läggs ner bör stödet också upphöra.

De nio (snart tio) flygplatser som idag av staten har upphandlad trafik får idag delar av driftunderskottet täckt av driftbidrag. Denna finansieringslösning kan bibehållas men bör likt övriga flygplatser få ett utökat stöd som motsvarar flygplatsernas verkliga underskott.

De tankar som anges i flygstrategin att avsevärda kostnadsbesparingar kan göras om fjärrstyrd trafikledning införs ser utredningen inte som realistiska. De kostnadsbesparingar som skulle vara möjliga handlar möjligen om enskilda procent i kostnadsbesparingar. Vi har svårt att se att den fjärrstyrda tekniken ytterligare kan ge besparingar till de redan uppnådda kostnadsbesparingarna som skett för de flygplatser som bytt leverantör och fått ned sina flygtrafiktjänstkostnader med 20-30 procent. Samtidigt vill SRF understryka att det råder alldeles för stor osäkerhet med den fjärrstyrda flygtrafiktjänst som nu är under utvecklande, ledd av LfV. Detta på grund av den övergripande osäkerhet som råder om LfV:s ekonomi och framtid. SRF utredning utvecklar detta resonemang vidare i bilaga 2.

Denna undersökning har genomförts av Svenska Regionala flygplatser genom:

Ronny Lindberg VD Kalmar Öland Airport  
Ralf Lundberg, VD Arvidsjaur flygplats  
Robert Lindberg VD Skellefteå Airport  
Johan Hagelberg, VD South Lapland Airport  
Anna Råhnängen, VD Fyrstads flygplats  
Peter Larsson, VD Svenska Regionala Flygplatser

Anställda inom Svenska Regionala Flygplatser samtliga medlemsflygplatser har varit behjälpliga i utredning och faktainsamling.