SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1501

av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S)

Statligt ansvar och övertagande av Ängelholm Helsingborgs flygplats

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett statligt övertagande av Ängelholm Helsingborgs flygplats och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

För en väl fungerande infrastruktur i hela Sverige har regionala flygplatser en avgörande roll. Flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft och spelar en viktig roll genom att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter, såväl inrikes som utrikes.

Offentligt ägd infrastruktur, oavsett om det handlar om kommun, region eller stat, eller dessa gemensamt, är av stor vikt för att långsiktigt säkerställa att hela Sverige garanteras goda transportförbindelser. Utredningen Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet har på ett omfattande sätt kartlagt och analyserat förutsättningarna ur ett nationellt perspektiv för svenska regionala flygplatser. En av de flygplatser som i utredningen pekas ut för framtida statligt ansvar är Ängelholm-Helsingborgs flygplats.

Hösten 2020 togs verksamheten över och ägs och drivs i ett gemensamt bolag för sju närliggande kommuner i nord västra Skåne – Helsingborg, Ängelholm, Klippan, Höganäs, Båstad, Bjuv och Perstorp – vilka ingår som ägare i bolaget tillsammans med

Region Skåne. Kommunerna gick tillsammans med Region Skåne in som ägare av driften av flygplatsen efter att tidigare privata ägaren Peab drog sig ur. SAS trafikerar dagligen flygplatsen med reguljärflyg, tur och retur Arlanda Stockholm.

Det finns en stark tradition av flygplatsverksamhet i Ängelholm. Flygplatsen invigdes 1960 då dåvarande Linjeflyg genomförde första flygningen tur och retur Bromma. Flygplatsen ägdes av Luftfartsverket fram till mars 2011 då Peab tog över som privat ägare.

I sammanhanget kan också nämnas det samarbete som sker med flygverksamheten i Ljungbyhed (Klippans kommun) där såväl trafikflygarutbildning som flygteknisk utbildning bedrivs. Trafikflygarutbildningen ingår i Lunds tekniska högskola och samarbetar med flygbolag som därigenom rekryterar utbildad personal. Utbildningen är mycket eftertraktad och välrenommerad och har koppling till utbildning och teknisk utveckling i samarbete med flygvapnet. Flygverksamheten i Ljungbyhed använder exempelvis flygledartornet i Ängelholm. På Trafikflyghögskolan finns avancerad teknik och flygsimulatorer. Det finns också ett nära samarbete med försvaret som över tid blivit alltmer betydelsefullt och angeläget.

Flyget är en del av transportsystemet, vilket innebär att flyget måste utvecklas i samverkan med övriga trafikslag för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem. Samtidigt som det finns ett ökande behov av tillgänglighet, nationellt såväl som internationellt, måste också utmaningarna adresseras. Det kommer t.ex. att krävas ytterligare åtgärder för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan.

Flyget och flygplatserna är också viktiga ur ett beredskapsperspektiv. Enligt Trafikverkets instruktion ska verket genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras.

I nämnda utredning framhålls att regeringen på sikt bör överväga ett statligt övertagande av flygplatsen. Det har tolkats som att det bör ske inom två år. Nu har det gått längre tid än så och regeringen har aviserat ytterligare en utredning på området. Samtidigt pressas kommunerna och regionerna allt hårdare i att hantera välfärd, vård, skola och den lokala myndighetsutövningen.

De regionala flygplatserna i Sverige samarbetar i organisationen Svenska Regionala Flygplatser. Inom denna organisation är miljöfrågor prioriterade och från dess hemsida hämtar vi följande redogörelse. Redan idag sker stora förändringar för ett mer hållbart

och klimatneutralt flyg. Så kallade gröna inflygningar sker som standard för flygplan på de allra flesta rutter i Sverige idag. Flygplanstillverkarna har under en lång rad år utvecklat flygplan som blir alltmer miljövänliga och förbrukar allt mindre bränsle. Flyget har minskat sina utsläpp med 70 procent de senaste 40 åren. Men det räcker inte. Övergången till biobränslen är nödvändig. Utveckling inom fossilfritt bränsle går väldigt fort. Efter Karlstad Airport har Oslo flygplats startat upp med viss inblandning av flygbiobränsle i sin ordinarie tankanläggning.

På Swedavias flygplatser görs också insatser. Bioflygbränslen produceras av råvaror som inte konkurrerar med matproduktion eller är skadliga för miljön. Antalet tillverkare är i dagsläget få i världen och ingen till verkning sker i Sverige. Tillgången på flygbiobränsle är också relativt begränsad. Idag är priset mellan 4 och 7 gånger så högt i förhållande till fossilt framställt bränsle. Den internationella flygorganisationen IATA har som mål att stoppa ökningen av koldioxidutsläppen från år 2020 och minska dessa utsläpp från 2005 års nivå med 50 procent till år 2050. I Sverige har flygets olika aktörer som kan påverka utsläppen på olika sätt, omfamnat dessa mål med egna aktivitetsplaner. Med de regionala flygplatsernas gemensamma miljösatsning har i princip hela flygnäringen i Sverige omfamnat ambitionen att helt gå över till fossilfria biobränslen och skapa ett klimatneutralt flyg. De regionala flygplatsernas satsning på ett fossilfritt flyg underlättar också för de regionala och lokala initiativ som redan är igång för att skapa en inhemsk biobränsletillverkning i Sverige.

Svenska Regionala Flygplatsers ambition är att Sveriges första två biobränsleanläggningar för flyg ska etableras i anslutning till några av våra regionala flygplatser. I sammanhanget kan också nämnas Helsingborgs Handelsförenings rapport ”Vingar för tillväxt” bland medlemsföretag och kommuner i samverkansorganet i nordvästra Skåne. I rapporten framkommer att åtta av tio företag anser att flygplatsen gynnar utvecklingen.

En del besked har kommit för enskilda regionala flygplatser i olika delar av landet om statligt stöd. Vad gäller just Ängelholm-Helsingborgs flygplats har i skrivande stund inget besked kommit. Nyligen fördubblades borgensåtagandet av ägarkommunerna och det torde vara ett faktum att det efter hand kommer bli svårt för kommunerna att motivera fortsatt ägarskap då resurser i huvudsak behöver användas inom välfärden, vård, skola och omsorg. Det bör vara angeläget att från statens sida ange inriktning för om man avser att ta över verksamheten långsiktigt. Utifrån ett nationellt perspektiv är

regionen till folkmängd, konkurrenskraft och beredskap av den digniteten att det torde vara av långsiktigt strategisk betydelse med fortsatt reguljär flygtrafik.

Per-Arne Håkansson (S) *Niklas Karlsson (S)*