

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2020-11-10  
Besvaras senast  
2020-11-18 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

**2020/21:390 Den nationella politiken för flygverksamhet i hela landet**

Sedan covid-19 drabbade landet och transportslaget flyg i mars har den reguljära flygverksamheten helt upphört eller bedrivits med enskilda linjer, varav några med temporär allmän trafikplikt men på några få flygplatser. För alla flygplatser har intäkterna minskat kraftigt eller helt upphört. Under sensommaren har ytterligare enskilda flyglinjer kommit igång i begränsad omfattning. Tio av landets icke-statliga regionala flygplatser saknar fortfarande flygtrafik.

Mycket görs vid flygplatserna för att överleva och upprätthålla förmågan. Huvuddelen av de anställda vid flygplatserna är korttidspermitterade. Även uppsägningar är genomförda på flera håll. Verksamheten anpassas för att i första hand kunna säkerställa förväntat stöd till samhället som ambulansflygningar eller brandflyg.

Det finns i dag inga stabila prognoser för när flyget väntas återhämta sig. Detta tillsammans med de underskott och problem som beskrivs ovan förvärrar situationen i synnerhet för de icke-statliga, de regionala, flygplatserna.

Den 20 juni fattade riksdagen beslut om extra stöd till flygsektorn med anledning av pandemin. Efter en uppgörelse mellan regeringen och samarbetspartierna anslogs:

5 miljarder kronor till SAS

3,1 miljarder kronor till Swedavia

900 miljoner kronor till LFV

100 miljoner kronor till de icke-statliga regionala flygplatserna – men bara till 22 av de 33 flygplatser som är att betrakta som regionala flygplatser.

De till stödet berättigade regionala flygplatserna har nu av Trafikverket också fått beslut om utbetalning av stöd till 21 av dessa 22. Riksdagsbeslutet från den 20 juni anger att stöd endast ska ges till flygplatser som 2019 fick stöd. I dag är 22 flygplatser berättigade till statligt driftsstöd som betalas ut årligen. Därutöver står 11 icke-statliga regionala flygplatser helt utan stöd.

I syfte att rätta till en obalans mellan olika ägarformer och stödberättigade/icke stödberättigade regionala flygplatser beslöt regeringen 2018 att tillsätta en flygplatsöversyn som bland annat skulle se över dessa obalanser. Denna flygplatsöversyn skulle slutredovisa den 31 mars 2019, men den kom aldrig fram till något resultat. Flygplatsöversynen löpte parallellt med det så kallade Arlandarådet, som skulle utreda utvecklingen av Arlanda flygplats. I mars 2019 avbröts Arlandarådets arbete, ingen slutrapport presenterades och rådet upplöstes. På samma sätt blev det för flygplatsöversynen. Dess slutrapport presenterades aldrig och någon anledning har aldrig angivits varför man fortfarande, ett och ett halvt år senare inte har kommit fram med några svar eller förslag från flygplatsöversynen.

Hösten 2019 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att se över systemet med beredskapsflygplatser. Systemet med beredskapsflygplatser bygger på att en utpekad flygplats ska ha beredskap att ta emot samhällsnyttiga och akuta flygtransporter när som helst på dygnet, året runt. Ersättning från staten utgår för att säkerställa jour vid de utpekade flygplatserna. I dag är åtta statliga och två regionala flygplatser utpekade som beredskapsflygplatser. De regionala flygplatserna härbärgerar överlag mängder av olika samhällsnyttiga flygningar, som sjöräddning, brandspaning eller olika myndighetstransporter – inte minst olika slags militära transporter.

I det kommande försvarsbeslutet finns en inriktning fram till år 2030 av ett utökat krigsbassystem för flygvapnet. Det är rimligt att anta att de regionala flygplatsernas betydelse för försvarsberedskapen kommer att inkluderas i det kommande försvarsbeslutet och inriktningen av totalförsvaret.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

När avser ministern och regeringen att återuppta och slutföra arbetet med den nationella flygplatsöversynen?

.....

Anders Åkesson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders