



Vingar för tillväxt

Ängelholm-Helsingborgs flygplats betydelse för
jobbskapande och konkurrenskraft i nordvästra Skåne

“Flygplatsen är helt avgörande för oss.
Utan den hade vi inte kunnat driva vår globala
verksamhet från nordvästra Skåne.”

Nyckelinsikter i rapporten*

8
AV
10



tycker att **Ängelholm-Helsingborgs flygplats är viktig eller mycket viktig** för deras verksamhet.

4 av 10 menar att flygplatsen har **stor påverkan** för att attrahera och behålla kompetens.



7 av 10

Flygplatsen underlättar
affärsresor för 7 av 10 bolag.

45 procent

Flygplatsen ökar tillgången till affärer och marknader för 45 procent av bolagen.



- **6 av 10 skulle påverkas** i betydande eller mycket stor utsträckning om Ängelholm-Helsingborgs flygplats minskar sitt utbud eller läggs ner
- Läggs flygplatsen ner har **över hälften av företagen svårighet** att attrahera och behålla kompetens.

Innehållsförteckning

Nyckelinsikter i rapporten.....	3
Verkställande har ordet.....	4
Nordvästra Skånes näringsliv	6
Varför behöver näringslivet flyget?	7
Regionala flygplatser – avgörande för att hålla ihop Sverige	9
Ängelholm-Helsingborgs flygplats, en pigg 65-åring med höga ambitioner.....	11
Kartläggning: Flygplatsens betydelse för näringslivet i nordvästra Skåne.....	12

* I en enkät ställd till nordvästra Skånes 200 största bolag.

”Vårt regionala näringsliv behöver ett fungerande inrikesflyg”

Anders Rosberg,
verkställande, Helsingborgs Handelsförening



Verkställande har ordet

Helsingborgs Handelsförening har sedan starten 1847 arbetat för stadens och regionens bästa. I över 175 år har våra medlemmar – som är ledande företrädare för det lokala näringslivet – engagerat sig för att skapa och utveckla framgångsrika företag som attraherar kompetent arbetskraft. Allt för att Helsingborg och nordvästra Skåne ska bli en konkurrenskraftig och attraktiv storstadsregion.

Den här rapporten visar att representanter för näringslivet i nordvästra Skåne är eniga:

Ängelholm-Helsingborgs flygplats är en förutsättning för regionens attraktivitet och ekonomiska tillväxt. Flygplatsen möjliggör affärsresor, attraherar kunder och skapar förutsättningar för samarbeten med aktörer runt om i Sverige.

Vi har varit framgångsrika. Nordvästra Skåne präglas idag av gott företagsklimat och en stark entreprenörsanda. Flera kommuner i regionen placerar sig högt på Svenskt Näringslivs lista över företagsklimat. Här finns 33 516 aktiva företag som tillsammans sysselsätter 154 348 personer, vilket motsvarar 24 procent av Skånes totala sysselsättning.

Men utveckling sker inte av sig själv. Under hela vår historia har vi jobbat aktivt för att förbättra näringslivets förutsättningar. En central del har varit att infrastrukturen i vår region byggts ut i den takt som krävs för att underlätta företagande och tillväxt. I slutet av 1800-talet gjordes helt avgörande investeringar i Helsingborgs hamn och järnvägsnätet. Och så har det fortsatt. När vi nu skriver 2025 möter vi nya behov vad gäller vår lokala, regionala och nationella infrastruktur.

Dagens alltmer snabbväxande, digitala och tekniska värld ställer nya krav på kompetens, tillgänglighet och hållbarhet. Men ett behov består: att människor träffas för att utbyta tankar, göra affärer och skapa och fördjupa relationer. För oss som är verksamma i allra sydligaste Sverige, geografiskt avlägset från både Sveriges ekonomiska och finansiella centrum Stockholm och Europas politiska hjärta Bryssel, krävs att vi snabbt, effektivt och hållbart kan resa. På grund av de långa avstånden i Sverige och Europa är flyget ett helt centralt transportmedel.

Rapporten visar bland annat:

- 8 av 10 av de största nordvästskånska bolagen tycker att Ängelholm-Helsingborgs flygplats är viktig / mycket viktig för deras verksamhet
- Flygplatsen ökar tillgången till affärer och marknader för 45 procent av nordvästra Skånes största företag
- Läggs flygplatsen ner har över hälften av företagen svårighet att attrahera och behålla kompetens.

Det som framkommer i den här rapporten är inte förvånande – men däremot alarmerande. För trots sin betydelse hotas nu Ängelholm-Helsingborgs flygplats existens. Detta samtidigt som flygsektorn pressas hårt av yttre faktorer. Flygskam och ändrade resvanor har lett till minskad efterfrågan på affärsresor. Samtidigt ställs höga – berättigade – klimatkrav på sektorn för att klara den gröna omställningen, vilket innebär ökade kostnader.

Eftersom flyget har så stor betydelse för Sveriges sammanhållning och tillgänglighet behöver staten inta en mer aktiv roll. När diskussionerna tenderar att bara fokusera på Bromma och Arlandas framtid hamnar regionala flygplatser som Ängelholm-Helsingborgs flygplats utanför strålkastarljuset.

Problemet har dock en enkel lösning. Flygplatsutredningen 2023 belyste behovet av ett tydligare statligt ansvar och föreslår att Ängelholm-Helsingborg ska inkluderas i Swedavias nationella basutbud av flygplatser.

Men de nödvändiga besluten dröjer och väntan innebär stora ekonomiska påfrestningar för kommuner och regioner, liksom vånda och osäkerhet för företag som vill växa och investera.

Därför vill Helsingborgs Handelsförening att:

1. Swedavia tar över ägandet av Ängelholm-Helsingborgs flygplats
2. Regeringen fattar beslut som främjar hållbar omställning och teknisk utveckling av det svenska inrikesflyget
3. Alla nordvästskånska kommuner och företag uppdaterar sina respolicyer så att de inte utesluter flyg

Nordvästra Skåne kan inte vänta. Det är tydligt att vårt regionala näringsliv behöver ett fungerande inrikesflyg. Det är avgörande för vår regions framtid – för jobb, tillväxt och sammanhållning.

*Anders Rosberg,
verkställande, Helsingborgs Handelsförening*

Ett gott företagsklimat: Nordvästra Skånes näringsliv

Nordvästra Skåne präglas av ett gott företagsklimat och en stark entreprenörsanda. Flera kommuner i regionen placerar sig högt på Svenskt Näringslivs lista över företagsklimat, med bland annat Höganäs på plats 4, Landskrona på plats 10 och Ängelholm på plats 38¹.

Nordvästra Skåne har 355 316 invånare, vilket motsvarar 25 procent av Skånes totala befolkning. Av dessa är 77,5 procent sysselsatta². År 2023 fanns det 33 516 aktiva företag i regionen³ och sammanlagt sysselsatte områdets arbetsplatser 154 348 personer, vilket motsvarar 24 procent av Skånes totala sysselsättning². Bland de största privata arbetsgivarna återfinns Peab anläggning (1 400 anställda), Tca Sverige (1 425 anställda), Logent AB (625 anställda), IKEA (725 anställda), Kenvue (675 anställda), Höganäs Sweden AB (525 anställda) och Koenigsegg Automotive AB (525 anställda)⁴.

Näringslivet i nordvästra Skåne har en stark bas i små och medelstora företag. Samtidigt finns flera stora och betydande aktörer i regionen, såsom Lindab, Peab, Saint-Gobain Ecophon, Koenigsegg Automotive och Höganäs AB. De största branscherna i regionen – tillverkning, handel, bygg och logistik – ligger över riksnittet och speglar områdets konkurrenskraft och strategiska läge. Nordvästra Skåne har dessutom en lång tradition av turism och besöksnäring, som fortsatt är en viktig del av regionens ekonomi och identitet⁵.

Nordvästra Skåne har ett strategiskt geografiskt läge och en god tillgänglighet som främjar både invånare och näringsliv. Tre Europavägar, E4, E6 och E20, korsar regionen, och här finns även Sveriges näst största containerhamn. Ängelholm-Helsingborgs flygplats

nås inom cirka 30 minuter från samtliga kommuner i regionen, och på längre avstånd finns även Kastrup och Malmö-Sturup. Regionen är dessutom hem för strategiskt belägna kombiterminaler och ett omfattande livsmedels- och färskvarukluster. Utbildningsmöjligheterna är starka, med exempelvis Logistics service management vid Campus Helsingborg som en viktig resurs för framtidens logistikkompetens. Tack vare denna infrastruktur är regionen attraktiv för företag med stora import- och exportflöden⁵.

Utmaningar i ett försvagat konjunkturläge

Det rådande konjunkturläget har dock påverkat regionen negativt. Arbetslösheten (9,5 procent) har ökat mer än i övriga Skåne, och sysselsättningen har minskat kraftigt, särskilt inom bygg- och transportsektorn. Totalt sett har nordvästra Skåne haft den största procentuella nedgången i sysselsättning i hela Skåne, med mer än 2 000 färre anställningar än under samma period 2023. Trots detta finns ljusglimtar, såsom en uppgång i antalet bostadsaffärer och en stabil nivå av nystartade företag. Dessutom syns tecken på starkare återhämtning inom tillverkning- och industrisektorn².

Ökad konkurrens från Malmö

Flera företag har de senaste åren flyttat från nordvästra Skåne till Malmö, bland annat har IKEA, Findus, Oatly och Perstorp AB flyttat sina huvudkontor. Medan Malmö har lockat företag genom närheten till Köpenhamn, Kastrup och ett dynamiskt företagsklimat, har nordvästra Skåne haft svårare att konkurrera om investeringar. Helsingborg har inte fungerat som samma motor för inlands-kommunerna som Malmö gjort för södra Skåne.



Varför behöver näringslivet flyget?

En förutsättning för tillgänglighet och sammanhållning

Sverige är ett land med stora avstånd och många glesbefolkade områden. De regionala flygplatserna är därför avgörande för att säkerställa tillgänglighet, social hållbarhet och stärkt konkurrenskraft. De bidrar till transporter för medborgare och näringsliv, samt stöder samhällsviktiga funktioner som militär och civil beredskap. Genom att knyta ihop landet gör regionalt flyg det möjligt att korta avstånden och främja möten och relationer som annars vore svåra att realisera.

Det handlar inte bara om affärsmöten, utan också om det mänskliga mötet – utbytet av tankar och idéer, möjligheten att träffa vänner och familj i andra delar av landet, att studera på annan ort, delta i föreningsliv eller bedriva politik som når hela Sverige⁶⁷. Även om distanslösningar erbjuder alternativ, kan de inte ersätta det unika värdet av fysiska möten som stärker relationer, bygger förtroende och fördjupar samarbeten. Flyget kommer därför fortsatt att vara en central del av det svenska samhället och näringslivet⁸.

De regionala flygen knyter ihop Sverige och bidrar till en starkare sammanhållning mellan regionerna. Utan dessa flygförbindelser riskerar det att bli betydligt svårare att bo och verka i vissa delar av landet⁶⁷. Ett minskat antal regionala flygplatser hotar inte bara att försämra Sveriges sammanhållning, utan också fördjupa klyftorna mellan regioner, stad och landsbygd samt inkomstgrupper⁹.

En motor för ekonomisk utveckling

De regionala flygplatserna spelar en avgörande roll för investeringar och företagsetableringar utanför storstadsregionerna och fungerar därmed som en motor för tillväxt, konkurrenskraft och välfärd i hela Sverige⁹. I en globaliserad och konkurrensutsatt ekonomi bidrar flyget till att stärka Sveriges BNP genom direkta effekter (exempelvis arbetstillfällen och intäkter från flygplatser), indirekta effekter (exempelvis leverantörstjänster till flygindustrin), inducerade effekter (exempelvis konsumtion från anställdas inkomster) och katalytiska effekter (exempelvis handel och turism)⁷. Studier visar att samhällsvinsterna ofta är fyra gånger större än verksamhetens kostnader¹⁰.

Närheten till en flygplats har direkt effekt för ekonomisk aktivitet och påverkar både produktion och handel. Ett 10 procent längre avstånd till en flygplats har visat sig minska produktionen med 13 procent, importen med 14 procent och exporten med drygt 10 procent¹¹. Direktlinjer till Stockholm är särskilt viktiga för tillverkningsindustrin¹¹, en bransch som spelar en särskilt stark roll i Nordvästra Skåne⁵. Som ett exportberoende och kunskapsintensivt land med många huvudkontor i Stockholm och en utmanande geografi är inrikesflyget därför en nödvändig del av Sveriges infrastruktur¹¹.

Kritisk infrastruktur för beredskap och säkerhet

De regionala flygplatserna spelar en viktig roll för Sveriges beredskap och säkerhet. I en tid av ökande säkerhetspolitiska spänningar och globala kriser blir deras funktion allt viktigare. De fungerar som kritisk infrastruktur genom att möjliggöra snabba transporter för sjukvård, räddningstjänst och Försvarmakten. Under pandemin blev deras betydelse särskilt tydlig, då även flygplatser utan beredskapsklassning användes för akuta transporter. Exempelvis utfördes hela 27 procent av ambulansflygningarna under 2021 via temporära beredskapsflygplatser eller regionala flygplatser utan beredskapsklassning. Trots denna centrala funktion vilar ansvaret för att upprätthålla verksamheten huvudsakligen på kommuner och regioner⁶⁷.

En sektor i motvind – utmaningar för flyget

Den svenska flygmarknaden står inför betydande utmaningar. Inrikesflygningar har minskat med 40 procent sedan 2019, och återhämtningen går långsammare i Sverige än i andra europeiska länder¹². Denna nedgång kan delvis tillskrivas covid-19-pandemin¹², men även andra faktorer spelar in, såsom en alltmer miljömedveten allmänhet, ihållande lågkonjunktur och ökade kostnader⁹. Nya krav från EU på miljöanpassningar har dessutom bidragit till att ytterligare öka de ekonomiska påfrestningarna för flygsektorn¹³.

Dessa utmaningar har nyligen förstärkts ytterligare av att två större flygbolag, SAS och BRA, nyligen genomgått rekonstruktion, vilket har resulterat i färre flyglinjer och en alltmer pressad marknadssituation¹⁴. I september 2024 ingick BRA ett avtal med SAS som innebär att BRA, på uppdrag av SAS, kommer flyga med Arlanda som bas. Bromma flygplats tappas därmed 90 procent av sin linjetrafik¹⁵ och avtalet medför även en risk för att flyglinjer till fyra regionala flygplatser kan försvinna¹⁶.



“Innovationerna inom flygindustrin är avgörande för omställningen...”

En del av förklaringen till att resandet med inrikesflyg minskat efter pandemin är flygskammen. Många företag och kommuner har resepolicyer som stoppar sina anställda från att flyga trots att branschen ställer om till ett mer hållbart flygande¹⁶.

Forskare, företagare och branschchefer påpekar att den tekniska utvecklingen inom flyget, tillsammans med EU:s ambitiösa regelverk, gör att flygskammen varken är hjälpsam eller nödvändig. Däremot drabbas svenskt flyg och svensk konkurrenskraft mycket hårt av den rådande inställningen¹⁷. Dessutom skapar utvecklingen särskilda utmaningar för mindre orter genom minskad investeringsvilja och en ökad risk för att kapital försvinner till andra länder¹⁸.

De senaste åren har ökad regional tillväxt inte lett till motsvarande ökning av inrikesflygande. När man mäter den procentuella ökningen av mängden passagerare som reser inrikes från Stockholm-Arlanda med de andra stora nordiska flygplatserna så ligger Stockholm-Arlanda efter¹⁹.

Flygets klimatomställning: Utmaningar och möjligheter

Flyget, liksom stora delar av transportsektorn, står inför betydande klimatutmaningar men har samtidigt tagit viktiga steg för omställning och bidrag till klimatmålen. Flygsektorn har gemensamt tagit fram en handlingsplan för fossilfrihet, med målet att inrikesflyget ska bli fossilfritt till 2030 och både inrikes- och utrikesflyget fossilfritt till 2045⁶. EU:s system för handel med utsläppsrätter kommer

dessutom bidra till att drastiskt minska flygets utsläpp och intäkterna från handeln kommer användas för stöd till grön innovation och ny teknik genom EU:s Innovationsfond.^{20,21} I dag står inrikesflyget för under en procent av landets totala utsläpp.^{1,22,23} På vissa sträckor är flyget dessutom det mest hållbara alternativet, särskilt där tågalternativ saknas. Jämfört med biltransporter med få passagerare kan inrikesflyget ha lägre utsläpp per personkilometer.²⁴

Innovationerna inom flygindustrin är avgörande för omställningen, och Sverige är i framkant. På kort sikt är en ökad användning av biobränsle avgörande. Redan i dag tillåts en inblandning på upp till 50 procent, men branschen räknar med en förändring där 100 procent tillåts. Efterfrågan behöver däremot öka⁶.

På längre sikt utvecklas flera lovande tekniker, inklusive elflyg, elhybridflyg och elektrobränsleflyg, som planeras vara i drift till 2028. Även vätgasdrivna flyg förväntas bli en del av flygflottan till 2035. Sveriges förutsättningar, med en begränsad och mogen flygmarknad samt god tillgång till grön el och hållbart flygbränsle, skapar potential att bli ett föregångsland för grönt flyg och bidra till en global omställning⁶. Ett exempel på Sveriges ledande roll är utvecklingen av elflyg, där Heart Aerospace i Göteborg utvecklar ES-30, ett elektriskt regionalflygplan med plats för 30 passagerare²⁵. Företaget har lanserat prototypen HX-1 och planerar sin första testflygning 2025²⁶.

1 Preliminära data för 2023.

Regionala flygplatser: Avgörande för att hålla ihop Sverige

Flygplatser i Sverige – viktig infrastruktur med både statligt, regionalt och kommunalt ansvar

Under 2023 reste fem miljoner passagerare inrikes i Sverige, vilket innebar 78 000 landningar på landets 39 trafikflygplatser. Av de 39 är 10 statligt ägda via Swedavia, medan resterande drivs av kommunala, regionala eller privata aktörer. Trafiken är starkt koncentrerad till ett fåtal flygplatser, med Stockholm/Arlanda i topp, följt av Göteborg/Landvetter, Stockholm/Bromma och Malmö/Sturup. Ängelholm-Helsingborg intar åttonde plats och är en av endast två icke-statligt ägda flygplatser bland de tio största²⁷.

Tillgängligheten till flyg är hög i Sverige, 93 procent av befolkningen bor inom en timmes avstånd från närmaste flygplats. Om endast de statliga flygplatserna räknas sjunker dock denna andel till 55 procent⁸. De regionala flygplatserna spelar alltså en viktig roll för tillgängligheten i landet.

Flyget finansierar sig självt – en särställning bland transportslagen

Flyget i Sverige har en unik position genom att till stor del finansiera sin egen infrastruktur, i kontrast till vägar och järnvägar som får omfattande statliga bidrag. Statens stöd till flyget är begränsat och utgör endast 0,75 procent av de totala infrastruktursatsningarna i landet²⁸. Trots deras centrala roll i Sveriges transportsystem betraktas de regionala flygplatserna inte som kritisk infrastruktur på samma sätt som vägar och järnvägar och finansieringen prioriteras ned²⁹.

För de regionala flygplatserna innebär detta att de främst måste täcka sina kostnader genom intäkter från flygtrafik och kommersiella verksamheter. Trots de ekonomiska utmaningar detta innebär för många regionala flygplatser genererar de samtidigt samhällsintäkter som beräknas till fyra gånger större än verksamhetens kostnader¹⁰. Vidare visar samlad forskning att tillgänglighet till flygförbindelser har långtgående positiva samhällseffekter för en region. En fördubblad tillgänglighet till flygförbindelser beräknas öka den totala regionala sysselsättningen med 2,6 procent och tjänstesektorn bedöms kunna öka sin sysselsättningsgrad med 3,5 procent¹⁹.

Kommuner bär ansvaret – ekonomisk obalans mellan flygplatser

De flesta regionala flygplatser i Sverige ägs och finansieras av kommuner och regioner, vilket innebär en betydande ekonomisk belastning. Många av dessa flygplatser går med stora underskott

och är beroende av offentligt stöd för att upprätthålla verksamheten. Samtidigt drivs de mest lönsamma flygplatserna, som Arlanda och Landvetter, av det statliga bolaget Swedavia, som vanligtvis inbringar omkring en miljard kronor i intäkter till staten årligen. Detta kontrasterar kraftigt mot de kommunägda flygplatserna, som tillsammans går med cirka 600 miljoner kronor i årliga underskott³⁰.

Denna ekonomiska obalans förstärks av flygmarknadens struktur. Majoriteten av flyglinjerna från regionala flygplatser är knutna till navet i Stockholm, vilket begränsar deras roll i transportsystemet. Direkta linjer mellan regionala flygplatser är få, vilket gör dem mindre konkurrenskraftiga, samtidigt som de tvingas bära oproportionerligt stora ekonomiska bördor⁷.

Begränsade stödformer – EU-regler och politiska prioriteringar

Vissa regionala flygplatser får driftstöd via Trafikverket för att täcka underskott, men detta stöd är begränsat och omfattar inte alla regionala flygplatser utan är villkorat för flygplatser där det utförs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt, att flygplatsen är beredskapsflygplats eller där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Dessutom ställs krav om att flygplatserna ska vara eller bli fossilfria³¹. Det statliga stödet, som nyligen höjts från 103 till 210 miljoner kronor per år, får täcka högst 75 procent av en flygplats underskott. De totala underskotten är däremot så stora att det utökade driftstödet inte når upp till maxtaket och en större kostnad hamnar på de ägande kommunerna och regionerna^{32,33}.

EU:s statsstödsregler begränsar också möjligheterna att ge kommunala och statliga bidrag. Enligt General Block Exemption Regulation (GBER) kan stöd ges till flygplatser med färre än 200 000 passagerare per år. Större flygplatser exkluderas därmed och kan endast få stöd genom undantag via SGEI-förordnanden (tjänster av allmänt ekonomiskt intresse)³⁴. För närvarande har tre regionala flygplatser godkända SGEI-förordnanden: Sundsvall, Kalmar och Skellefteå³⁵. Ängelholm-Helsingborgs flygplats ser dock ut att överstiga gränsen på 200 000 passagerare, vilket innebär att deras driftbidrag kanske har påverkats.

De nuvarande regleringarna innebär att många regionala flygplatser inte får tillräckligt stöd för att täcka sina underskott, trots deras betydelse för tillgänglighet och regional utveckling. Nya krav från EU, såsom miljöanpassningar och energieffektiveringar, medför ytterligare kostnader som särskilt påverkar mindre flygplatser utan statlig finansiering¹³.

Utmaningar trots flygpositiv regering

Den nuvarande regeringen har en flygpositiv inställning och har uttryckt en tydlig vilja att stärka flygsektorn. De har beslutat att mer än fördubbla driftstödet till icke-statliga flygplatser och argumenterar för att flygskammen är överdriven med tanke på potentialen som finns för miljövänligt flyg. Dessutom beslutade regeringen att avveckla flygskatten i juli 2025. Samtidigt är det uppenbart att de ekonomiska och strukturella utmaningarna för regionala flygplatser kräver mer omfattande och långsiktiga lösningar.

Flygplatsutredningen

I maj 2022 tillsatte den socialdemokratiska regeringen en omfattande utredning för att tydliggöra statens ansvar för svenska flygplatser. Utredningen leddes av Peter Norman och överlämnades i februari 2023 till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson.

Utredningen betonar flygets avgörande roll för att säkerställa regional tillgänglighet, möjliggöra samhällskritiska transporter som sjukvård och räddningstjänst samt koppla Sverige till omvärlden. Samtidigt framhävs behovet av att balansera dessa fördelar med ett ökat miljöansvar genom satsningar på hållbara bränslen och ny teknologi.

I utredningen framhålls att staten bör ta ett större ansvar för flygplatsernas drift och finansiering för att säkerställa grundläggande tillgänglighet och beredskap i hela landet. Förslagen innefattar ett justerat basutbud, utökat och villkorat stöd till icke-statliga flygplatser samt en utvidgning och utveckling av nätverket för beredskapsflygplatser. Vidare betonas vikten av att klargöra den långsiktiga inriktningen för statens åtaganden, med särskilt fokus på att identifiera och lyfta fram flyglinjer av nationell betydelse.

Ett av de konkreta förslagen är att basutbudet av statliga flygplatser utökas från tio till tretton genom att Skellefteås, Ängelholm-Helsingborgs, Kalmar-Ölands och Sundsvall-Timrås flygplatser läggs till och Ronneby flygplats tas bort. För att genomföra förändringarna rekommenderas att en statlig förhandlingsperson eller Swedavia får i uppdrag att förhandla med kommunerna om statligt övertagande.

Det utökade nationella basutbudet förväntas ge en bredare geografisk täckning, där 57 procent av Sveriges befolkning får tillgång till en statlig flygplats inom en timmes resa och 90 procent av landets passagerarvolym inkluderas. Det nya basutbudet bedöms dessutom kunna drivas lönsamt, vilket ger Swedavia möjlighet att finansiera framtida investeringar i ökad kapacitet och hållbar utveckling. Samtidigt stärks beredskapen genom att alla Swedavias flygplatser ska fungera som beredskapsflygplatser.



Ängelholm-Helsingborgs flygplats: En pigg 65-åring med höga ambitioner

Ägs av sju nordvästskånska kommuner

Ängelholm-Helsingborgs flygplats har spelat en central roll för infrastrukturen i nordvästra Skåne sedan invigningen 1960.

Flygplatsen hade 224 412 passagerare 2023, en ökning med 17 procent jämfört med 2022. Trots den positiva trenden är detta fortfarande endast 56 procent av passagerarvolymen från 2019³⁶. Verksamheten finansieras genom avgifter från flygbolag och resenärer, samt genom offentligt stöd, vilket är planerat att fortsätta till 2026 i väntan på ett möjligt statligt övertagande.

Ägandet av flygplatsen har varierat. År 2011 köpte Peab AB flygplatsen av Swedavia via en uppmärksammat teknisk affär som tio nordvästskånska kommuner var inblandade i, men våren 2020 meddelade företaget att de inte längre kunde driva verksamheten på grund av pandemins ekonomiska effekter. Flygplatsen räddades från nedläggning genom ett uppköp av sju kommuner: Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Perstorp och Ängelholm³⁷. Idag äger Peab fortfarande mark och fastigheter³⁸, medan kommunerna driver flygplatsen genom ett gemensamt bolag³⁹.

Grön föregångare

Ängelholm-Helsingborgs flygplats har ett starkt engagemang för hållbarhet och klimatfrågor. Flygplatsen är certifierad enligt Airport Carbon Accreditation (ACA) och har uppnått "nivå 3+ Neutralitet", vilket innebär att den är klimatneutral genom att ha minimerat sina egna utsläpp och kompenserat för återstående koldioxidutsläpp⁴⁰. Flygplatsen är också medlem i Fly Green Fund, som arbetar för att öka användningen av bioflygbränsle i Norden⁴¹, och deltar i projektet Grön Flygplats med målet att skapa en fossilfri flygsektor⁴².

Genom dessa initiativ, i kombination med målsättningen om klimatneutralitet och fokus på hållbara transporter, positionerar sig Ängelholm-Helsingborgs flygplats som en förebild för hur regionala flygplatser kan möta framtidens krav på klimatanpassning och tillgänglighet.

Flygplatsutredningen

Flygplatsutredningen föreslår att det provas om Ängelholm-Helsingborgs flygplats bör läggas till det nationella basutbudet av flygplatser. Detta genom att regeringen ger en statlig förhandlingsperson eller Swedavia i uppdrag att erbjuda ägarna till flygplatsen ett statligt övertagande.

Flygplatsen bedöms ha starka skäl för att inkluderas i det nationella basutbudet. Utredningen framhåller flygplatsens stora upptagningsområde på cirka 574 229 personer inom en timmes resa, fördelat på nordvästra Skåne, södra Halland och sydvästra Småland. Detta motsvarar det femte största upptagningsområdet bland flygplatserna i det nationella flygutbudet. Regionen beskrivs som expansiv, med cirka 280 000 invånare i de kringliggande kommunerna. När arbetsmarknadsregionen är fullt utvecklad beräknas upptagningsområdet kunna nå 4 miljoner invånare. Utifrån detta bedömer utredaren att flygplatsen har potential att bli lönsam och drivas under sunda ekonomiska förutsättningar.



Kartläggning: Flygplatsens betydelse för näringslivet i nordvästra Skåne

Helsingborgs Handelsförening har låtit genomföra en enkätundersökning som besvarats av 58 av nordvästra Skånes 200 största bolag, samt intervjuat fem av regionens tyngsta näringslivsaktörer. Kartläggningen visar tydligt att företrädarna för näringslivet tycker att flygplatsen behövs för att säkerställa regionens attraktivitet och konkurrenskraft. Flygplatsen är inte bara viktig för affärsresor, utan också för att säkerställa strategisk kompetensförsörjning, locka investeringar och stärka regionens tillväxt.

78 %
av företagen som besvarade
enkätundersökningen anser att
flygplatsen är viktig eller mycket
viktig för deras verksamhet.

Tillgången till en lokal flygplats är för flera nordvästsvenska bolag en nyckelfaktor för att bedriva verksamhet i regionen. Ett exempel är Lindab Group, ett av Europas ledande ventilationsföretag som även tillverkar produkter inom plåt och bygg. Koncernen har 5 000 medarbetare, är etablerad i 20 länder, och har huvudkontoret samt en stor del av produktionen i Grevie och Förslöv på Bjärehalvön i nordvästra Skåne.

“Flygplatsen är helt avgörande för oss. Utan den hade vi inte kunnat driva vår globala verksamhet från nordvästra Skåne,” säger Ola Ringdahl, CEO Lindab Group och fortsätter:

“Om flygplatsens utbud minskar, tappar vår region sin konkurrenskraft. För oss skulle det i värsta fall innebära att vi får flytta delar av våra verksamheter till städer med bättre förbindelser.”

Företagens beroende av flygplatsen handlar inte bara om logistik, utan även om möjligheten för affärskritisk utveckling. Om Ängelholm-Helsingborgs flygplats skulle läggas ner svarar 38 procent av företagen att det skulle innebära hinder för deras tillväxt och 9 procent svarar att det skulle leda till minskade investeringar för företagen.

“För oss handlar det om mer än resor – flygplatsen bidrar till att stärka regionens attraktionskraft och skapar möjligheter för tillväxt i näringslivet”, säger Marcus Thuresson, VD och koncernchef på Gram Group, som består av bland annat Hotel Skansen, Hotel Riviera Strand och Torekov Hotell, samt ett flertal arenor och restauranger i Ängelholm och på Bjärehalvön. Han fortsätter: “Vi har över 200 000 besökare varje år, och infrastruktur för resor är extremt viktig där flygplatsen spelar en avgörande roll.”

Enkätundersökningen bekräftar bilden av att flygplatsen är avgörande för fortsatt tillväxt i regionen. Ett fritextsvar lyder: “En levande flygplats är livsviktigt för vår region både affärsmässigt och turistmässigt. Bolag flyttar sina kontor från nordvästra Skåne till andra platser.”

Ett annat svar i enkäten understryker vikten av att även vara tillgänglig för kunder och affärspartners: “Det skall vara enkelt att besöka vårt företag från andra städer och länder. I detta spelar en lokal flygplats en strategisk roll.”

Effekter av minskad tillgänglighet

Hela 86 procent av de tillfrågade företagen skulle påverkas om flygplatsens utbud minskade eller lades ned. Bristande flygförbindelser innebär direkta konsekvenser för både företagens verksamhet och ekonomiska resultat. 74 procent av företagen anger tidsförluster och ökade kostnader som största konsekvens vid ett minskat utbud. Av dessa uppger 38 procent att det motsvarar över 120 timmar per år och 29 procent uppger att det skulle röra sig om över 100 000 kronor per år.

För många innebär detta en försämrad effektivitet och ökad osäkerhet i verksamheten. Peter Kihlgren, VD på Kemira Kemi, ett Helsingborgsbaserat företag som producerar kemikalier som bland annat används inom massa- och papperstillverkning, vattenrening och tvätt- och diskmedelstillverkning, beskriver

hur ett begränsat antal avgångar påverkar deras möjlighet att resa effektivt. "Jag har redan valt bort att resa från Ängelholm-Helsingborgs flygplats. Två avgångar per dag räcker inte ur ett produktivitetssperspektiv. Som affärsresenär behöver man frekventa avgångar för att kunna resa effektivt och planera dagen väl."

Flygplatsernas roll i det lokala näringslivet framgår tydligt i hur Nils Paul, infrastrukturexpert på Svenskt Näringsliv, beskriver situationen: "Flyget spelar en avgörande roll för konkurrenskraften. Regionala flygplatser som Ängelholm-Helsingborgs flygplats bidrar till ett bättre lokalt företagsklimat. Utan tillgång till snabba och tillförlitliga transporter som inrikesflyg blir det mindre attraktivt att driva företag utanför storstadsområdena."

Rekrytering och kompetensförsörjning

45 procent av företagen uppger att deras anställda flyger i tjänsten ofta (minst en gång i månaden) eller mycket ofta (minst en gång i veckan). Ett exempel är Lindéngruppen, ett av Sveriges största familjeägda företag med säte i Höganäs. Gruppen äger bland annat Höganäs AB, en världsledande tillverkare av metallpulver. Jenny Johansson är Chief Communication and Sustainability Officer och betonar vikten av flygplatsens tillgänglighet för att kunna ta emot affärspartners och kunder:

"Flygplatsens lilla storlek och smidighet gör den till en favorit för oss. Den tid vi sparar är ovärderlig, särskilt för våra affärsresor inom Sverige. Tack vare flygplatsen kan vi ha möten med våra samarbetspartners från Stockholm över dagen. En bidragande möjliggörare är också BRA:s bioflygbiljetter. Utan en minskning av flygets fossila koldioxidutsläpp kommer attraktionskraften avta", säger Jenny Johansson.

Flygplatsen är central för att behålla och attrahera kompetens till regionen. För många företag är förbindelser en förutsättning för att kunna konkurrera om de bästa talangerna:

"Vi rekryterar från en nationell arbetsmarknad och goda förbindelser är avgörande för att locka talanger från andra regioner. Vi strävar efter att rekrytera lokalt i så stor utsträckning som möjligt, men i vissa fall har vi behövt vända oss till Stockholms arbetsmarknad för att hitta rätt kompetens", säger Jenny Johansson på Lindéngruppen.

Enkätsvaren stärker detta perspektiv. 38 procent av företagen anser att flygplatsen är avgörande för deras möjligheter att attrahera och behålla kompetens, vilket är en tydlig indikation på flygplatsens betydelse för regionens arbetsmarknad.

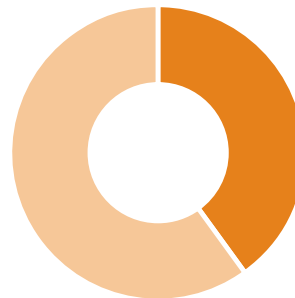
"Nyckelpersoner som veckopendlar kommer säga upp sig", som ett fritextsvar i enkäten lyder. Ett annat säger: "Vi kan såklart flytta vår verksamhet till Arlanda eller Kastrup, men då utarmar vi landsbygden från högutbildade ingenjörer och projektledare."

74 %

av företagen anger tidsförluster och ökade kostnader som största konsekvens vid ett minskat utbud.

Hållbarhet och framtidens flyg

Hållbarhetsfrågan är central för många företag, och flygplatsens framtid är starkt kopplad till utvecklingen av mer klimatsmarta lösningar.



40 %

av företagen uppger att de skulle flyga mer om flyget blev mer hållbart tack vare teknisk utveckling.

Fredrik Lethin, VD på Helsingborgsbaserade Boxon, kopplar detta till företagets klimatmål:

"Om flyget blir mer hållbart, till exempel med mer biobränsle eller elflyg, så skulle vi absolut flyga mer. Vår policy är starkt kopplad till att minska vårt CO₂-avtryck."

Även Peter Kihlgren, Kemira, belyser vikten av utveckling inom flygbranschen:

"Vi har klimatmål som påverkar vårt resande, men jag tror inte på förbud. Det handlar om att resa klokare."

Marcus Thuresson, Gram Group, understryker vikten av fortsatt resande för att driva på hållbar utveckling:

"Vi kommer alltid att ha ett behov av att resa och måste fortsätta resa, annars kommer inte branschen att utvecklas och bli mer hållbar. Om vi slutar flyga nu, investerar ingen i elflyg eller mer klimatsmarta lösningar, vilket bromsar den omställning vi alla strävar efter."

Källor

1. <https://www.foretagsklimat.se/>
2. <https://www.sparbankenskane.se/share/sparbanken-skane/news/utdragen-lagkonjunktur-i-skane-men-ocks-a-positiva-tecken--ny-rapport.html>
3. <https://www.foretagarna.se/politik-paverkan/rapporter/2024/foretagarfakta-2024/>
4. <https://utveckling.skane.se/publikationer/publikationer/kommunrapporter-for-naringsliv-och-arbetsmarknad/>
5. <https://indd.adobe.com/view/12145f04-2416-4df1-9f94-4a4789261da3>
6. <https://www.svensktflyg.se/wp-content/uploads/2024/09/Flygbranschens-Fardplan-Uppgraderad-2024.pdf>
7. <https://skr.se/download/18.5627773817e39e979e-fae6ce/1643181963281/7585-853-1.pdf>
8. https://www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019_6-flygplatser-i-fokus.pdf
9. <https://www.regeringen.se/contentassets/0771817502ed43718a78bc4d103ff737/statens-ansvar-for-det-svenska-flygplatssystemet-ds-20233.pdf>
10. https://www.flygplatser.se/ifokus/en-betydande-del-av-den-svenska-eknomi/?utm_source=chatgpt.com
11. <https://www.sns.se/artiklar/flyget-och-foretagen/>
12. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/pressrum/nyhetsarkiv/2024/lagkonjunkturen-bromsar-flygets-aterhamtning/>
13. <https://www.aci-europe.org/press-release/511-eu-state-aid-guidelines-must-be-extended-to-safe-guard-vital-regional-air-connectivity-and-facilitate-decarbonisation.html>
14. https://www.flygplatser.se/senaste_nytt/flygplatssatsning-ar-helt-bortglomda/
15. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/luftfart/rapport-bromma-2024.pdf>
16. https://www.flygplatser.se/senaste_nytt/inte-bara-brommasom-ar-hotat/
17. <https://www.tn.se/naringsliv/28459/expert-dar-for-maste-sverige-skrota-flygskammen/>
18. <https://www.tn.se/naringsliv/39268/sa-snabbt-kan-svenska-flyget-bli-fossilfritt-finns-losningar-redan-idag/>
19. <https://www.transportforetagen.se/nyhetslista/2024/november/rapport-arlandas-svaga-utveckling-kostar-sverige-miljard-er/>
20. <https://www.europarl.europa.eu/topics/sv/article/20220610S-TO32720/minska-utslappen-fran-flygplan-och-fartyg>
21. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-funding-climate-action/innovation-fund/what-innovation-fund_en
22. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/sveriges-utslapp-och-upptag-av-vaxthusgaser/#:~:text=Enligt%20prelimin%C3%A4r%20statistik%20f%C3%B6r%202023,chart%20with%2010%20data%20series.>
23. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>
24. <https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2020>
25. <https://www.heartaerospace.com/>
26. <https://www.flygtorget.se/Aktuellt/Artikler/?ID=16010&KatID=1>
27. <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/luftfart/2023/luftfart-2023.pdf>
28. <https://regeringen.se/contentassets/2987dca28eba449884cd84daf98f9110/transportforetagen-flyg.pdf>
29. https://www.flygplatser.se/senaste_nytt/flygplatssatsning-ar-helt-bortglomda/
30. <https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/flyg.27414.html>
31. <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2024532-om-statsbidrag-for-sfs-2024-532/>
32. https://www.flygplatser.se/senaste_nytt/nytt-och-utokat-driftstod-till-svenska-regionala-flygplatser/?utm_source=chatgpt.com
33. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/07/stodet-till-regionala-icke-statliga-flygplatser-utokas/#:~:text=Regeringen%20har%20beslutat%20om%20en,flygplatser%20med%20statligt%20upphandlade%20flyglinjer.>
34. https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/flyg/driftstod.27424.html?utm_source=chatgpt.com
35. https://www.flygplatser.se/senaste_nytt/eu-kommisionen-godkanner-stod-till-sundsvall-och-skelleftea/
36. <https://www.angelholmshelsingborgairport.se/om-oss/var-historia/>
37. <https://angelholmshelsingborgairport.se/om-oss/var-historia/>
38. <https://news.cision.com/se/peab/r/peab-avyttrar-angelholm-flygplats-ab,c3186788>
39. https://www.angelholmshelsingborgairport.se/2020/09/01/nu-tar-kommunerna-over-angelholm-helsingborgs-flygplats/?utm_source=chatgpt.com
40. <https://www.angelholmshelsingborgairport.se/miljo/>
41. <https://www.angelholmshelsingborgairport.se/miljo/fly-greenfund/>
42. <https://www.angelholmshelsingborgairport.se/miljo/gron-flygplats/>

För Helsingborgs bästa

Handelsföreningen är en allmännyttig ideell förening som lämnar ekonomiskt stöd till individer, utbildning och forskning. Vi stöder näringslivets intressen och är en samlingsplats för det lokala näringslivet.

Föreningen har ända från starten 1847 haft ett starkt engagemang för Helsingborg och regionen.



Kontorsadress: C/O Hetch, Redaregatan 48, Helsingborg. Tel: 0709-14 45 11.
info@handelsforeningen.com | www.handelsforeningen.com