



Datum 2023-05-24  
Diarienummer 0235/23

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
Kopia till  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

LI2023/01786

## **Göteborgs Stads yttrande över remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)**

Göteborgs Stad anser att det är angeläget med en utredning om statens ansvar för flygplatssystemet. Utredningen är särskilt angelägen för de kommuner och regioner som äger och ansvarar för de icke statliga flygplatserna, de s. k. regionala flygplatserna. Det säkerhetspolitiska läget och klimatförändringar understryker dock ytterligare vikten av utredningen, med tanke på samhällsviktigt flyg för totalförsvaret, brandflyg med mera. Göteborgs Stad instämmer i utredarens bedömning att staten behöver ökad rådgivning över flygplatssystemet.

Mot bakgrund av det försämrade säkerhetspolitiska läget är det särskilt angeläget att Sverige har en god krisberedskap och i det sammanhanget ingår beredskapsflyg som en del i det större arbetet med att stärka landets förmåga. En av utgångspunkterna i betänkandet är att "Hela Sverige ska leva". I och med de svårigheter som finns att bedöma framtida behov och resmönster, så saknar Göteborgs Stad en tydligare analys av hur en ökad satsning på tåginfrastruktur och digital infrastruktur – även i beredskapssyfte – skulle kunna påverka det framtida behovet av flyg och vilken geografisk distans som är lämplig mellan olika flygplatser.

Göteborgs Stad vill understryka vikten av ökad förutsägbarhet och stabilitet. Den långsiktiga inriktningen för luftfarten behöver därför grundas i inriktningen för nationell plan för transportsystemet samt utgå från fyrstegsprincipen och ha ett transportslagsövergripande perspektiv. Göteborgs Stad saknar en helhetsbedömning i utredningen där olika trafikslags möjligheter att uppfylla de transportpolitiska målen

ingår. När det gäller persontransporter så har flygets attraktionskraft minskat för inrikes resor, på grund av ökad konkurrens från tågtrafiken, digitala möten samt en ökad medvetenhet om flygets miljöpåverkan. Det är positivt för att nå våra klimatmål och Göteborgs Stad menar därför att staten ska inta en restriktiv hållning till subventioner för passagerartrafiken, särskilt i de fall där detta konkurrerar med nödvändig upprustning av de svenska stambanorna och utökad tågkapacitet, om det inte behövs för beredskapsflyget.

Göteborgs Stad vill i sammanhanget påpeka vikten av att planlägningsprocessen för ny järnväg Göteborg-Mölndal-Landvetter flygplats-Borås snarast återupptas, med ett terminalnära stationsläge för Landvetter flygplats, för att trafikstarten inte ska försenas. Den nya järnvägen mellan Göteborg-Borås är av stor vikt för såväl arbetspendlingen mellan Västra Götalands två största städer, samt för att förstärka den internationella tillgängligheten för Landvetter flygplats med ett effektivt hållbart resenärsalternativ via tåg till flygplatsen.

I ett västsvenskt perspektiv är det positivt att Trollhättan-Vänersborgs flygplats är utpekad som beredskapsflygplats. Göteborg-Landvetter, som är en befintlig beredskapsflygplats, kan tillsammans med Trollhättan-Vänersborg utgöra understöd för varandra. Göteborgs Stad vill särskilt understryka vikten av långsiktighet och stabilitet för beredskapsflygplatserna.

Det är mycket positivt med förslaget med ett kompletterande nät av helikopterflygplatser med tillgång till bränsle och PinS-procedurer (instrumentflygprocedurer för helikopter). Göteborgs Stad understryker Sävde flygplats betydelse för samhällsviktigt flyg. Det är stadens uppfattning att flygplatsens betydelse för det samhällsviktiga helikopterflyget är betydelsefull då lokaliseringen innebär en strategisk närhet till större sjukhus.

Det är mycket angeläget med utredningens fokus på hållbarhet och minskad klimatpåverkan. Det är dock nödvändigt med en realistisk förväntan på flygets omställning, då det innebär en stor omställning både avseende tillgång till fossilfria drivmedel och nödvändiga investeringar på flygplatserna för elflyg m m. Göteborgs Stad instämmer i utredarens förslag att det behövs en bränslekommission. Förslaget om att inrätta en flygbränslekommission för att stödja utvecklingen av fossilfria flygbränslen så att Sverige ska kunna nå sina mål om ett fossilfritt transportsystem till 2045 ser Göteborgs Stad som positivt. Vidare anser Göteborgs Stad att det är viktigt att behålla nuvarande modell för reduktionsplikt för flygfotogen, i vilken fastslagits att det ska vara minst 27 procent inblandning av biodrivmedel 2030.

Utredaren föreslår att det bör prövas om det är möjligt att anpassa miljöbalkens prövning med hänsyn till betydelsen av att ha beredskap att kunna öppna upp flygplatser för samhällsviktig luftfart utanför ordinarie öppettider. Göteborgs Stad förstår behovet men vill samtidigt understryka att miljötillstånd finns för att bland annat skydda människors liv och hälsa samt miljö. Prövningsprocessen innehåller en demokratiaspekt och säkerställer en allsidig prövning med olika remissinstanser.

----

Vid behandling av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Ordföranden Jonas Attenius (S) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som anges ovan, enligt stadsledningskontorets förslag (bilaga A) med tillägg enligt yrkande från S, V och MP den 22 maj 2023 (bilaga B).

Jörgen Fogelklou (SD) och Axel Josefson (M) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som stadsledningskontoret föreslagit (bilaga A) samt avslag på tilläggsyrkande från S, V och MP den 22 maj 2023 (bilaga B).

Kommunstyrelsen beslutade först att bifalla stadsledningskontorets förslag.

Vid omröstning beträffande bifall respektive avslag på tilläggsyrkandet från S, V och MP röstade Daniel Bernmar (V), Viktoria Tryggvadottir Rolka (S), Blerta Hoti (S), Jenny Broman (V), Marina Johansson (S), Karin Pleijel (MP) och ordföranden Jonas Attenius (S) för bifall.

Axel Josefson (M), Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt (D), Jörgen Fogelklou (SD), Axel Darvik (L) och Elisabet Lann (KD) röstade för avslag.

Kommunstyrelsen beslutade med sju röster mot sex att bifalla tilläggsyrkandet från S, V och MP.

Göteborg den 24 maj 2023  
GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Jonas Attenius

Mathias Sköld

## **Göteborgs Stads yttrande över remiss från Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet - Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)**

Göteborgs stad anser att det är angeläget med en utredning om statens ansvar för flygplatssystemet. Utredningen är särskilt angelägen för de kommuner och regioner som äger och ansvarar för de icke statliga flygplatserna, de s. k. regionala flygplatserna. Det säkerhetspolitiska läget och klimatförändringar understryker dock ytterligare vikten av utredningen, med tanke på samhällsviktigt flyg för totalförsvaret, brandflyg m m. Göteborgs Stad instämmer i utredarens bedömning att staten behöver ökad rådighet över flygplatssystemet.

Göteborgs Stad vill understryka vikten av ökad förutsägbarhet och stabilitet. Den långsiktiga inriktningen för luftfarten behöver därför grundas i inriktningen för nationell plan för transportsystemet samt utgå från fyrstegsprincipen och ha ett transportslagsövergripande perspektiv. Göteborgs Stad saknar en helhetsbedömning i utredningen där olika trafikslags möjligheter att uppfylla de transportpolitiska politiska målen ingår.

Göteborgs Stad vill i sammanhanget påpeka vikten av att planlägningsprocessen för ny järnväg Göteborg-Möln dal-Landvetter flygplats-Borås snarast återupptas, med ett terminalnära stationsläge för Landvetter flygplats, för att trafikstarten inte ska försenas. Den nya järnvägen mellan Göteborg-Borås är av stor vikt för såväl arbetspendlingen mellan Västra Götalands två största städer, samt för att förstärka den internationella tillgängligheten för Landvetter flygplats med ett effektivt hållbart resenärsalternativ via tåg till flygplatsen.

I ett västsvenskt perspektiv är det positivt att Trollhättan-Vänersborgs flygplats är utpekad som beredskapsflygplats. Göteborg-Landvetter, som är en befintlig beredskapsflygplats, kan tillsammans med Trollhättan-Vänersborg utgöra understöd för varandra. Göteborgs Stad vill särskilt understryka vikten av långsiktighet och stabilitet för beredskapsflygplatserna.

Det är mycket positivt med förslaget med ett kompletterande nät av helikopterflygplatser med tillgång till bränsle och PinS-procedurer (instrumentflygprocedurer för helikopter). Göteborgs Stad understryker Säve flygplats betydelse för samhällsviktigt flyg. Det är stadens uppfattning att flygplatsens betydelse för det samhällsviktiga helikopterflyget är betydelsefull då lokaliseringen innebär en strategisk närhet till större sjukhus.

Det är mycket angeläget med utredningens fokus på hållbarhet och minskad klimatpåverkan. Det är dock nödvändigt med en realistisk förväntan på flygets omställning, då det innebär en stor omställning både avseende tillgång till fossilfria drivmedel och nödvändiga investeringar på flygplatserna för elflyg m m. Göteborgs Stad instämmer i utredarens förslag att det behövs en bränslekommission.

Utredaren föreslår att det bör prövas om det är möjligt att anpassa miljöbalkens prövning med hänsyn till betydelsen av att ha beredskap att kunna öppna upp flygplatser för samhällsviktig luftfart utanför ordinarie öppettider. Göteborgs Stad förstår behovet men vill samtidigt understryka att miljötillstånd finns för att bland annat skydda människors liv och hälsa samt miljö. Prövningsprocessen innehåller en demokratiaspekt och säkerställer en allsidig prövning med olika remissinstanser.

## **Tilläggsyrkande angående Remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen

1. Stadsledningskontorets förslag till yttrande kompletteras med nedanstående text.

### **Yttrande**

Mot bakgrund av det försämrade säkerhetspolitiska läget är det särskilt angeläget att Sverige har en god krisberedskap och i det sammanhanget ingår beredskapsflyg som en del i det större arbetet med att stärka landets förmåga. En av utgångspunkterna i betänkandet är att ”Hela Sverige ska leva”. I och med de svårigheter som finns att bedöma framtida behov och resmönster, så saknar vi en tydligare analys av hur en ökad satsning på tåginfrastruktur och digital infrastruktur – även i beredskapssyfte - skulle kunna påverka det framtida behovet av flyg och vilken geografisk distans som är lämplig mellan olika flygplatser.

När det gäller persontransporter så har flygets attraktionskraft minskat för inrikes resor, på grund av ökad konkurrens från tågtrafiken, digitala möten samt en ökad medvetenhet om flygets miljöpåverkan. Det är positivt för att nå våra klimatmål och vi menar därför att staten ska inta en restriktiv hållning till subventioner för passagerartrafiken, särskilt i de fall där detta konkurrerar med nödvändig upprustning av de svenska stambanorna och utökad tågkapacitet, om det inte behövs för beredskapsflyget.

Förslaget om att inrätta en flygbränslekommission för att stödja utvecklingen av fossilfria flygbränslen så att Sverige ska kunna nå sina mål om ett fossilfritt transportsystem till 2045 ser vi som positivt. Vidare anser vi att det är viktigt att behålla nuvarande modell för reduktionsplikt för flygfotogen, i vilken fastslagits att det ska vara minst 27 procent inblandning av biodrivmedel 2030.