



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Yttrande över rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet - för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Er beteckning: LI2023/01786

Sammanfattning

En god tillgänglighet med effektiva resmöjligheter till andra delar av landet är centralt för Jönköpings läns regionala utveckling. Flyget har en viktig roll i det nationella och internationella transportsystemet. Strategiskt placerade flygplatser är dessutom betydelsefulla för totalförsvaret genom att kunna ta emot civilt och militärt värdlandsstöd. Därför är det av stor vikt att Sverige arbetar för en snabb omställning till fossilfrihet inom flyget. Länsstyrelsen tillstyrker förslagen i utredningen men har ett antal synpunkter på utredningens analys och konsekvensbedömning.

Länsstyrelsen gör bedömningen att utredningen i sin helhet inte tar tillräcklig hänsyn till de klimatpolitiska målen. Länsstyrelsen saknar ett resonemang om möjligheten att bidra till klimatomställningen genom att minska behovet av flyg. Vissa av utredningens förslag saknar dessutom en klimat- och miljökonsekvensbeskrivning.

Utredaren bör i konsekvensbeskrivningen beakta risken för en bristsituation av biodrivmedel för jordbrukssektorn och de konsekvenser detta kan få för livsmedelsindustrin i stort.

Jämställdhetsperspektivet i konsekvensbeskrivningen är bristfällig och det bör framgå att utredningens förslag generellt gynnar män och mäns resande, vilket innebär en försämring av jämställdheten.

Synpunkter på utredningens förslag och konsekvensbedömning

Klimatstyrning av flyget

Länsstyrelsen välkomnar förslaget om att tillsätta en bränslekommission för att nå klimatmålen inom flyget. Vi bedömer dock att det inte är realistiskt att inrikesflyget kan bli fossilfritt till år 2030. Utmaningarna och konkurrensen om el och energi har aktualiserats i samband med

Rysslands krig mot Ukraina. Därför efterfrågar vi också åtgärder som påverkar behovet av transporter och resor samt val av transportsätt. För att åstadkomma ett hållbart transportsystem bör de olika transportslagen jämföras och det bör skapas förutsättningar för hållbara val.

Åtgärder behöver tillsättas omgående och en fördröjning för att invänta resultat från en bränslekommission kan försvåra flygets chanser att nå klimatmålen.

6.2.2 Samhällsviktiga lufttransporter och infrastruktur för lufttransporter

Länsstyrelsen ska som högsta civila totalförsvarsmyndighet inom länet verka för att största möjliga försvarseffekt uppnås vid höjd beredskap. Jönköpings län, och specifikt Jönköpings kommun, har ett viktigt strategiskt läge avseende kommunikationer. Detta innebär att Jönköpings flygplats tillsammans med andra nationella strategiskt placerade flygplatser är betydelsefulla för att kunna ta emot civilt och militärt värdlandsstöd.

Militärt värdlandsstöd (främst Nato) kan komma att innebära ett behov för utländska förband av flygplatser för att kunna genomföra sitt uppdrag. Förutom start- och landningsbanor kan behovet omfatta flygledning och flygplatshållning som inkluderar flygbränsle, service och teknisk tjänst, marktransporter, skydd och bevakning med mera.

Civilt värdlandsstöd kan exemplifieras av internationellt stöd via EU:s civilskyddsmekanism. Civilt stöd kan även utgå från andra organisationer, till exempel Natos civila beredskapsdel eller FN, vara avtalat (Nordred1) eller vara bilateralt. Behoven av flygplatser bedöms vara i linje med vad som angetts för militärt värdlandsstöd.

8.1.1 Hela Sverige ska leva

I syfte att konkretisera begreppet ”Hela Sverige ska leva” när det kommer till transporter formulerar utredaren följande: ”Det ska vara möjligt att göra ett besök i huvudstaden och komma hem igen under samma dag”. Länsstyrelsen vill här lyfta andra perspektiv som är viktiga ur ett landsbygdsutvecklingsperspektiv, till exempel en väg som är farbar, tåg som stannar för persontrafik, buss, arbetstillfällen och samhällsservice. Ett nationellt basutbud av flygplatser löser inte behovet av fungerande person- och godstransporter, utan det krävs ett helhetsgrepp om transportsystemet i stort.

¹ Nordred är ett nordiskt samarbete för räddningstjänst mellan Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige.

Utredaren skriver också om tillgänglighet och resonerar här utifrån hur lång tid det tar att resa till Stockholm från olika platser i landet. Detta bygger på att en från Stockholm sedan kan flyga vidare ut i värden. Tillgängligheten behöver också förstås i sammanhanget att de allra flesta inte bor nära flygplatserna, utan restiden för att ta sig dit behöver räknas in i den totala restiden.

8.5 Stöd till flygplatser utanför det nationella basutbudet

Utredaren listar ett antal förslag för villkor för att få stöd. Ett av förslagen är ”God tillgänglighet: Flygplatsen ska verka för att göra det möjligt för medborgare och näringsliv att åka kollektivtrafik till och från flygplatsen.” Länsstyrelsen anser att villkoret är bra men att det behöver kompletteras med ett resonemang om hur lång restid och hur ofta det ska gå att åka kollektivtrafik till och från flygplatsen. För att människor ska kunna resa mer hållbart behöver den regionala kollektivtrafiken byggas ut.

8.6.1 Regionerna bör ges ett ökat inflytande

I utredningen föreslås att regionala myndigheter ska ges ett ökat inflytande. Länsstyrelsen saknar en definition eller förklaring till vilka myndigheter som definieras som en regional myndighet i utredningen.

8.8.1 Strategi för luftfarten och nationell plan bör tydliggöra en långsiktig inriktning

Länsstyrelsen ser positivt på förslaget att en ny strategi skulle behöva tas fram för att visa på hur flyget kan nå klimatmålen.

9.1 Påverkan på möjligheter att uppfylla de transport- och klimatpolitiska målen

Det saknas en analys av huruvida flyget verkligen är det mest kostnadseffektiva, miljömässiga och optimala färdmedlet på alla platser som utredningen föreslår. Till exempel föreslår man i utredningen en ökning av beredskapsflygplatser men det saknas en miljökonsekvensbeskrivning av förslaget.

Utredningen tar sikte på frågan om fossilfritt bränsle, men det saknas en problematisering av mängden flyg som lämnar marken. Länsstyrelsen anser att det saknas en klimat- och miljökonsekvensbeskrivning av förslagen i utredningen.

Utredaren skriver att svenska flygplatser tar förhållandevis begränsat med mark i anspråk. Idag vill flertalet kommuner fortfarande bygga bostäder och företagslokaler på jordbruksmark samtidigt som vi vet att vi måste behålla den jordbruksmark vi har och använda den till att

producera livsmedel på. Vid en eventuell avveckling av icke vinstdrivande flygplatser skulle marken med fördel i stället kunna användas för industriområden och på det sättet bidra till det övergripande näringspolitiska målet om att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för arbetstillfällen i fler och växande företag.

Utredaren konstaterar att efterfrågan på biobränsle både från flygsektorn och jordbrukssektorn kommer att öka. Inom jordbruket pågår en teknikutveckling av arbetsmaskiner som drivs med biogas eller andra biodrivmedel. Parallellt med detta sker en elektrifiering av maskiner, men tyngre arbetsmoment i växtodlingen kommer troligen fortsatt att kräva andra bränslen än el. Jordbruk och livsmedelsproduktion är en bransch som är hårt pressad av dålig lönsamhet samtidigt som produktionen är oundgänglig.

Förslagen i utredningen bör beakta att det inte är önskvärt att bidra till en bristsituation av biodrivmedel. Här är värt att påpeka att ökade kostnader för jordbruket kommer att leda till nedlagda företag och ökade livsmedelspriser, något som vi redan idag ser påverka en stor del av befolkningen. Flyget får inte konkurrera ut företagen på landsbygderna och en rimlig åtgärd är därför att minska antalet flygresor, framför allt inrikesresor i södra Sverige där tillgängligheten redan finns i form av tågtrafik.

9.3 Samhällsekonomiska konsekvenser

Utredaren gör bedömningen att huvuddelen av förslagen i utredningen berör steg 1- eller 2 åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip. Länsstyrelsen delar inte denna bedömning utan menar att utredaren åsidosätter möjligheten att nyttja fyrstegsprincipen fullt ut. Steg 1 i fyrstegsprincipen enligt Trafikverket handlar om att överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Exempel på åtgärder är bland annat lokalisering, markanvändning, resfria möten och skatter.

Enligt uppdraget ska rapporten ta tillvara de erfarenheter som har gjorts under pandemin avseende flyget och flygplatserna. Länsstyrelsen saknar ett resonemang kring hur till exempel digitalisering och ett ökat distansarbete kan tänkas påverka resandet med inrikesflyg framöver, och hur tillgängligheten i stället kan säkerställas genom en utveckling av interregionala buss- och tågförbindelser såväl som lokala förbindelser. Detta gäller inte minst kortare resor med inrikesflyg som enkelt kan ersättas med tåg.

9.5 Bedömning av konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv

Förslaget redogör för de transportpolitiska målformuleringarna samt konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv, men saknar analys för hur olika perspektiv överlappar. Texten utgår från att jämställdhet inom transportsystemet uppnås när kvinnor reser på samma sätt som män, vilket inte är önskvärt ur miljö- och klimatsynpunkt. Ingången i ett jämställdhetsarbete eller en jämställdhetsanalys bör heller inte vara att kvinnors levnadsmönster ska efterlikna mäns, framför allt inte i frågor där kvinnors levnadsmönster är mer miljömässigt hållbara.

I texten görs en hänvisning till Vinnovas rapport Jämställdhet och transportsystemet men texten utelämnar helt att en av rapportens huvudsakliga slutsatser är att kvinnors resebeteenden behöver bli norm och att transportsystemet måste utgå lika mycket från kvinnliga normer som manliga, vilket inte är fallet idag.

Att kvinnor börjar flyga mer har varken egenvärde eller bäring på de jämställdhetspolitiska målen. Länsstyrelsen bedömer att utredningens förslag vad gäller personflyg generellt gynnar män och mäns resande, vilket innebär en försämring av jämställdheten. Detta bör framgå i bedömningen av konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Helena Jonsson med samhällsplanerare Miriam Alme som föredragande. I den slutliga handläggningen har också avdelningschef Emma Willaredt och enhetschef Hanna Ekner medverkat.