

Tjänsteställe, handläggare  
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon  
Jäderberg

Sammanträdesdatum  
2023-05-03

Beteckning  
Dnr: 23RS1901

Er beteckning:  
LI2023/01786

Regeringskansliet, Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet

## Svar på remissen Ds 2023:3, Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

Region Örebro län tackar för möjligheten att svara på denna utredning som är den viktigaste gällande flygfrågan på länge. Det uppskattas att utredaren har hörsammat de flesta av de inspel som gjordes till utredningarna om Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga transporter (I2021/02082), Brommautredningen (Ds 2021:25) och Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11). Det finns ett antal synpunkter på utredningens förslag som Region Örebro län här väljer att yttra sig om.

Utöver detta yttrande ställer sig Region Örebro län också bakom det yttrande som Mälardalsrådet tagit fram inom samarbetet med regionerna inom Stockholm-Mälardalen.

### Sammanfattning

Region Örebro län anser följande:

- Utredarens förslag om att samla statens åtaganden är bra.
- Regeringen behöver lösa konkurrenssituationen för tågtrafik till och från Arlanda som idag missgynnas av A-Trains monopol.
- Det är ett bra förslag med en ny, utvecklad ersättningsmodell för stöd till de flygplatser som upprätthåller nationellt viktiga funktioner och berörda parter behöver inkluderas i formandet av kravställningar och avtal.
- Vi är eniga i att avtalslängd bör vara 5 år
- Swedavia ska inte ingå i någon bolagsstyrelse som statlig representant på grund av konkurrenssituationen.

- Ett nytt ersättningssystem är bra men maxtaket bör tas bort eller diskuteras med flygplatserna.
- Ersättningsnivåerna bör vara samma för både allmän trafikplikt och beredskap.
- Beredskapsflygplatser som inte redan är reservflygplats kan med fördel för samordning och effektivisering bli reservflygplats.
- Länsplanen bör fortsatt ha möjlighet att bistå med statligt bidrag till flygplatser som är viktiga för regional utveckling, men som inte får andra statliga stöd för beredskap eller allmän trafikplikt.
- Regionala flygplatser får inte begränsas i upphandling av flyglinjer som är viktiga för regional utveckling.
- Det är bra med regionalt inflytande över allmän trafikplikt och nationella trafikpliktsbeslut, men det får inte användas som medel för Trafikverket att överlåta kostnader på regionerna bara för att det finns regionala nyttor med en flyglinje.
- Bygg ut Mäljarbanan och bygg ny Nobelbana för ökad kapacitet och bättre funktionellt samband mellan Karlstad och Arlanda.
- Inkludera regioner och Svenskt ambulansflyg i diskussionen om PinS-platser.
- Mycket bra med förslag till en myndighet som nationell kontaktpunkt. Nu bör regeringen skapa förutsättningar för detta.
- Fraktflyg, drönartransporter och godstrafik måste inkluderas i diskussioner om krisberedskap.
- Vi instämmer i att regeringen skyndsamt bör utreda samt föreslå en författningsändring gällande avsteg från miljötillståndskrav för luftfart där så är nödvändigt.

# Synpunkter på ändringsförslag och författningsförslag

## Statens åtagande

Det är mycket positivt att utredaren föreslår att statens åtaganden gällande luftfartssystemet samlas och tydliggörs för övriga parter. Det är ett bra förslag att de nationella funktionerna används för att tydliggöra statens roll inom flyget och samtidigt stödja utveckling och ställa tydliga krav på de parter som bidrar till att upprätthålla nationella funktioner. Det säkerställer kvaliteten på de nationella funktionerna och främjar utvecklingen av svensk luftfart.

Det är viktigt att förslaget fullföljs i sin helhet och att staten använder sina åtaganden och sin roll för att möjliggöra investeringar som leder till ökat hållbart resande till och från flygplatser och utveckling av fossilfria flygplatsverksamheter. Gör staten sitt gör flygplatserna och dess ägare också sitt.

För att underlätta resandet till och från Arlanda med kollektivtrafik behöver regeringen lösa konkurrenssituationen för tågtrafik till och från Arlanda som idag missgynnas av A-Trains monopol. Idag tillkommer extra avgifter för övriga operatörer vilket drabbar resenären med högre avgifter om den åker med någon annan operatör än A-Train. Konkurrenssituationen för tågtrafik till och från Arlanda är helt enkelt skev och är något regeringen behöver lösa. Region Örebro län och övriga kollektivtrafikmyndigheter diskuterar utbud och priser och gör gemensamma upphandlingar redan idag. En förhandling skulle kunna vara lösningen för att nå målet med 60% kollektivtrafikresor till/från Arlanda.

## Stöd till flygplatser utanför nationellt basutbud

Det är ett bra förslag att regionala flygplatser som upprätthåller nationella funktioner får en ny och bättre modell för ersättning. Förslaget innehåller en reglering som garanterar en viss miniminivå på infrastruktur, service och tjänster och ställer krav på flygplatsens funktioner. Det är rimligt att krav ställs när statligt stöd ska betalas ut, men flygplatsens ägare bör vara inblandade i diskussionen om vad som ska vara krav, vad som ska vara miniminivå och en anpassning efter lokala förutsättningar. Detta bör regleras inom avtal. Region Örebro län anser avtalslängden som föreslås på fem år som rimlig.

I förslaget framkommer att flygplatserna ska drivas i bolagsform och att staten ska ges möjlighet till kontroll via en ledamot i bolagsstyrelsen samt att redovisning ska redovisas till Trafikverket. Förslaget är rimligt, men den statliga representanten får inte komma från statliga bolag i konkurrensställning

till flygplatserna (läs: Swedavia). En statlig representant bör rimligen komma från Trafikverket som ansvarig för avtalsskrivande och utbetalning av stöd.

Det finns också andra aspekter att ta hänsyn till avseende statliga representanter i bolagsstyrelsen. Det är ägarna till bolaget som utser styrelseledamöter. Ägarna kan naturligtvis som ledamot utse representant som staten föreslår, och det skulle till exempel kunna vara en del i en uppgörelse mellan staten och ägarna. För ägarnas del kan förekomsten av en sådan ledamot också föranleda översyn av förekommande aktieägaravtal och andra styrdokument.

### **Ersättningssystem och kostnadstäckning**

Förslaget om ett nytt ersättningssystem för statligt stöd är bra eftersom det skulle ge mer förutsägbarhet både för de parter som söker stöd och de som ska besluta om stöd. Däremot är förslaget om ersättningsnivåer olika för de två nationella funktioner remissen behandlar; beredskap och allmän trafikplikt som föreslås få 50 respektive 75 procent i ersättningsgrad med maxtak på 10 respektive 15 miljoner kronor per flygplats och år. Ersättningsgraden bör vara lika där ersättning för beredskap bör höjas till samma nivå som för allmän trafikplikt för att det ska vara lika mellan ersättningsnivåerna.

Förslaget om ett maxtak för beredskapsstöd bör ses över och avtalen bör inkludera en form av flexibilitet. En beredskapsverksamhet behöver vara mer flexibel än en anläggning som erhåller funktioner för nationell trafikplikt. Topparna i en beredskapsverksamhet kan vara långt mycket högre än en normal dag på flygplatsen om det skulle uppstå stora kriser. Verksamheterna kan periodvis behöva växla upp rejält bemanningsmässigt och tillhandahålla service för många fler än normalt. Till exempel vid större skogsbränder som kan pågå i flera veckor eller när kris- och krigsmaterial ska skickas till ett land i nöd, som Ukraina.

### **Stöd via länsplan för regional transportinfrastruktur**

Utredningen är oklar gällande skrivningar om dagens möjlighet för länsplaner att kunna ge stöd till regionala flygplatser. Region Örebro län anser att skrivningen bör förtydligas och uppmanar regeringen om att bibehålla möjligheten för länsplaner att kunna bidra med stöd till regionala flygplatser.

Idag kan regionala flygplatser ansöka om stöd via länsplanen för drift och underhåll. I tidigare yttranden har Region Örebro län uttryckt att detta stöd inte ska gå till drift och underhåll kopplat till nationella beredskapsfunktioner eftersom medel i länsplanen ska vara öronmärkta för regional utveckling, kopplat till regionernas regionala utvecklingsuppdrag. Det finns därför fortsatt

anledning att bibehålla möjligheten till att ge bidrag från länsplanen kopplat till regionala funktioner och flygplatser som antingen redan finns idag eller som kan tillkomma i framtiden. Särskilt med tanke på utvecklingen av elflyg och drönare som kan vara systemförändrande på regional och interregional nivå inom bara ett par år.

### **Flyglinjer med allmän trafikplikt**

Region Örebro län är positivt inställda till förslaget att regionala perspektiv föreslås få utökat inflytande i trafikpliktsbesluten. Det tillför en nivå av dialog med Trafikverket som ansvarig myndighet och kan bidra till bättre genomförande av regionala utvecklingsstrategier och uppfyllnad av mål kopplat till den nationella strategin för hållbar utveckling i hela landet. Ett ökat inflytande är bra och det är viktigt att regionala flygplatser inte får begränsas i upphandling av flyglinjer som är viktiga för regional utveckling.

Det finns en oro att involveringen av regionerna i dialogen kan leda till att Trafikverket, med stort tryck på sig om att kapa kostnader i Nationell plan, motiverar nyttan med vissa flyglinjer som helt regionala och lägger över kostnaden på regionerna. Anledningen är skrivningen om att regionerna ska åläggas fullt kostnadsansvar om de anser att den allmänna trafikplikten bör kompletteras utifrån regionala perspektiv.

### **Nya linjer med allmän trafikplikt**

Utredaren föreslår en justering av flyglinjer, där Karlstad – Arlanda ses som ett alternativ för flyglinje med trafikpliktsbeslut. Region Örebro län är inte emot detta förslag men vill framhäva att en utveckling av Mäljarbanan och byggnation av Nobelbanan skulle vara en mer hållbar och kapacitetskraftig lösning för att utveckla det funktionella sambandet mellan Karlstad och Arlanda.

Utredningen saknar också kriterier för om man ska ha trafikplikt eller ingå i det statliga basutbudet. Vilka flygplatser som får upphandlad trafik och varför är oklart.

### **Nät med beredskapsflygplatser och PinS-platser**

Förslaget om ett nät med 33 beredskapsflygplatser för geografisk yttäckning i Sverige är ett mycket bra förslag av utredaren. Det är viktigt att förslaget om involvering av regioner och flygplatser genomförs för det skapar goda förutsättningar att utveckla Sveriges beredskapsnivå tillsammans på olika nivåer.

Förslaget om ett kompletterande nät med 60 stycken PinS-platser för samhällsviktig helikoptertrafik är även det bra. Dessa tillhandahålls ofta av regioner och därför bör regioner, Svensk luftambulans och Svenskt ambulansflyg (KSA) involveras i framtagandet av detta nät och kravställningar på anläggningarna.

Möjlighet till statligt stöd för investering i PinS-platser utifrån nationella krav är Region Örebro län positivt ställd till.

### **Beredskapsflygplats som reservflygplats**

För ett robustare flygplatssystem och effektivare samordning anser Region Örebro län att en beredskapsflygplats bör klassas som reservflygplats i de fall den inte redan är det. Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda om inte samtliga beredskapsflygplatser även ska klassas som reservflygplatser. Motivet till detta är att det blir en enklare hantering och minimerar risker om/när fjärrstyrda flygledartorn från samma operatörscentral för ett flertal flygplatser stängs av någon anledning.

### **Nationell kontaktpunkt**

Det är mycket bra att utredaren hörsammat önskan om en nationell kontaktpunkt och föreslagit en myndighet som får ansvar för operativ drift, insamling av information och spridning av kunskap kopplat till beredskap. Om Sjöfartsverket är rätt val av myndighet får utredas vidare. När det slutgiltiga valet av myndighet är genomfört bör regeringen se till att den nationella kontaktpunkten får förutsättningarna att bli aktiv så snart det är möjligt.

## **Generella synpunkter om utredningen**

### **Frakt i kristid**

När diskussioner förs om krisberedskap måste fraktflyg, drönantransporter och godstrafik inkluderas i diskussioner om krisberedskap. Det är en brist att dessa delar inte berörs av utredningen eftersom dessa funktioner har en viktig funktion både i vardagen och i kriser. Coronapandemin har framförallt visat på värdet av fungerande logistikkedjor via flyggodset när vaccin, vårdmaterial och personal skickades dagligen över ett annars stängt Europa. Region Örebro län och övriga regioner i Stockholm-Mälardalen saknar tydliga förslag framförallt på hur godstransporterna vid Arlanda flygplats ska utvecklas framöver. Flyget är mycket viktigt för de godstransporter som behöver ta sig fram snabbt både inrikes och utrikes både i normalfall och i kris. Dessa transporter är många och de tar kapacitet av framförallt Arlanda som skulle kunna vara avsedd för andra ändamål.

Flygfrakten är volymmässigt liten, men värdemässigt stor och har på senare år ökat till följd av en snabbt växande e-handel. Arlanda hanterar nära 60 procent av all flygfrakt i landet och Örebro flygplats hanterar de allra största fraktflygplanen. Stora volymer av högvärdigt gods ger förutsättningar för att bibehålla befintliga- samt etablering av nya interkontinentala flyglinjer. Detta gynnar både gods- och persontransporter vilket skapar konkurrensfördelar för svenskt näringsliv.

### **Definition av samhällsviktig luftfart**

Det är positivt att utredaren föreslår ett vidare perspektiv på definitionen av det som nu är ”samhällsviktigt flyg”. Det inkluderar exempelvis drönare som är ett trafikslag som ännu inte tagit storskalig form men som inom en snar framtid kommer att göra det.

### **Miljötillståndskrav**

Region Örebro län instämmer också i att regeringen skyndsamt bör utreda samt föreslå en författningsändring gällande avsteg från miljötillståndskrav för luftfart där så är nödvändigt.

Avslutningsvis är det positivt att regeringen redan givit Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser med 27 utpekade flygplatser som pekats ut som beredskapsflygplatser, däribland Örebro flygplats. Region Örebro län ser fram emot att diskutera utvecklingen av luftfartssystemet tillsammans med regeringen, myndigheter och andra parter framöver.

För Region Örebro län

Andreas Svahn  
Regionstyrelsens ordförande

Rickard Simonsson  
Regiondirektör