

Handläggare
Marcus Smedman

Datum
2023-05-30

Diarienummer
RS/230476

Ert Datum
2023-02-16

Er beteckning
LI2023/01786

li.remissvar@regeringskansliet.se,
cc: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Svar på remiss gällande betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Regionen har fått tillfälle att lämna svar på rubricerad remiss och vill lämna följande synpunkter.

Region Värmlands roll och övergripande position i flygfrågor

Region Värmland svarar på remissen utifrån sin roll som ansvarig för regional utveckling, länsplaneupprättare och delägare i Karlstad Airport.

Region Värmland har under lång tid verkat för att det exportorienterade värmländska näringslivet, där flera företag är världsledande inom både produktion och utveckling inom pappers-, massa och stålbranschen, på ett enkelt sätt ska kunna ta sig till och från Värmland. I Värmland och dess omedelbara närhet finns också en avancerad försvarsindustri. Ägare, kunder och leverantörer finns huvudsakligen utomlands.

Av det skälet har Region Värmland i samband med de tre senaste upphandlingarna som Rikstrafiken eller Trafikverket genomfört markerat betydelsen av att flygplatserna i Hagfors och Torsby ges allmän trafikplikt till Arlanda för att säkra tillgängligheten i hela Värmland.

Vidare har Region Värmland i sina analyser visat att Karlstad Airport är en viktig och samhällsekonomiskt lönsam infrastrukturanläggning som behövs för att stärka den värmländska samhällsekonomin, upprätthålla det värmländska näringslivets konkurrenskraft såväl som ett antal viktiga samhällsfunktioner. Av de skälen valde Region Värmland i början av 2021 att gå in som delägare av Karlstad Airport.

Det finns dock både kommersiella och finansiella utmaningar i att driva en regional flygplats. Av det skälet har Karlstads kommun och Region Värmland under ett antal år framfört att staten i första hand bör ta ett större ansvar för finansieringen av flygplatsen genom att återföra den till staten,

Datum
2023-05-30

Diarienummer
RS/230476

införa ett nytt statligt stöd eller att införa allmän trafikplikt till Arlanda eller annan internationell hubb.

Sammanfattning av Region Värmlands synpunkter

Region Värmland anser att utredningen till stora delar är bra och att den innehåller förslag som ligger i linje med vårt synsätt och är ett stort steg framåt jämfört med nuvarande situation. Förslagen till förändringar kommer att bidra till ett stabilare system för att hålla ihop och förbättra tillgängligheten i landet som helhet. Den nationella och regionala beredskapen förstärks och blir mer robust där de regionala och nationella flygplatserna kompletterar varandra.

Det finns dock vinnare och förlorare i förslaget. För Värmland som helhet innebär det att fler kommuners tillgänglighet förbättras om Karlstad Airport får allmän trafikplikt med upphandlad trafik till Arlanda. Norra Värmland får däremot sämre tillgänglighet om den allmänna trafikplikten upphör för Torsby Airport och Hagfors Airport.

Region Värmland anser också att förslagen för tillkommande flygplatser som ska lyda under allmän trafikplikt bör snabbas på. Det finns ingen anledning att vänta ända till slutet av 2027.

Region Värmlands synpunkter

Region Värmland anser i enlighet med förslaget att:

- Karlstad Airport ska ingå i gruppen flygplatser med allmän trafikplikt, inklusive rollen som beredskapsflygplats, eftersom det stärker förutsättningarna för en långsiktig överlevnadsförmåga för flygplatsen och konkurrenskraft för länet samtidigt som det stärker Sveriges och Värmlands totalförsvarsförmåga.

- Regioner får större inflytande angående allmän trafikplikt och upphandling av trafik. Region Värmland är mycket positiv till att regionerna föreslås få möjlighet att påverka upphandlingen av flyg avseende kvalitet, utbud och destinationer. I det sammanhanget är det till exempel viktigt att säkerställa resenärernas möjlighet till codeshare/interline.

Alternativ två i förslaget är att föredra om inte regionerna ges möjlighet till självständiga upphandlingar med statliga bidrag.

- Om staten täcker delar av kostnaderna är det inte orimligt att staten bereds en plats i styrelsen för respektive flygplats för ökad insyn, kontroll och kompetensförstärkning. En viktig del att beakta är dock att det inte får uppstå intressekonflikter mellan till exempel Swedavia och berörda

Datum
2023-05-30

Diarienummer
RS/230476

regionala flygplatser där Swedavias intressen går först. Någon form av jävsmekanism för att förhindra detta bör i sådana fall införas.

Region Värmland tror att Swedavia kan spela en stor roll i att stödja regionala flygplatser. Det kan till exempel handla om möjligheter att nyttja Swedavias ramavtal för upphandling av tjänster och produkter, kompetensstöd mm för att uppnå bättre samordning och effektivitet.

- Det är motiverat med statligt stöd till beredskapsflygplatser för att stärka Sveriges motståndskraft och totalförsvarsförmåga och att flygplatser med allmän trafikplikt ska vara beredskapsflygplatser. En avtalsperiod på minst fem år är bra för att skapa stabilitet och förutsägbarhet.

- Kostnader för insatsberedskap för personal på beredskapsflygplatser täcks av staten.

- Förordningen om länsplaner (1997:263) ändras vilket innebär att driftbidrag via länsplaner upphör.

- Kollektivtrafik till och från flygplatser ska vara möjligt.

- Det är rimligt att staten ställer krav på att flygplatser med statligt stöd blir fossilfria i sin verksamhet och att de anpassas till ett framtida fossilfritt flyg

- Karlstad Airport är lämpligt för elflyg med sitt strategiska läge mellan Gardemoen (160 km) och Arlanda (250 km). Region Värmland vill påpeka att det även gäller för Torsby och Hagfors Airports.

- Det är bra om en bränslekommission kommer till stånd för att förbättra tillgången till klimatvänliga bränslen.

Region Värmland anser till skillnad från, och med kompletteringar till, förslaget att:

- Region Värmland motsätter sig i likhet med SRF (Sveriges Regionala Flygplatser) utredningens förslag om upphörande av allmän trafikplikt på flyglinjen Hagfors Airport och Torsby Airport till Arlanda. Denna flyglinje utgör en viktig transportfunktion för berörda kommuner och med en avsaknad av allmän trafikplikt riskeras kommunernas och i förlängningen även regionens utveckling att försämrats.

Förslaget innebär att restiderna från både Torsby och Hagfors skulle förlängas med ca två timmar och tjugo minuter tur o retur till Stockholm, trots direkt anslutningstrafik (flygbil) till Karlstad Airport eller Karlstad C.

- Finansieringsmodellen är i grunden bra. Det är dock olämpligt att staten på

Datum
2023-05-30

Darienummer
RS/230476

förhand låser sig vid ett bidragstak om femton miljoner (plus uppräknning med KPI) angående driftbidrag till flygplatser med allmän trafikplikt då framtida (kända och okända) krav och regler på flygplatser sannolikt är kostnadsdrivande. För 2022 motsvarar femton miljoner ca fyrtyio procent av driftunderskottet för Karlstad Airport under 2022. Det är bättre att den föreslagna procentsatsen om max sjuttiofem procent av underskottet ska täckas av staten utan bidragstak. Staten kan genom sin medverkan i styrelsen för flygplatsen säkerställa att verksamheten bedrivs ändamålsenligt och kostnadseffektivt.

- Tillgängliga medel hos MSB säkras för nödvändiga investeringar för flygplatser som lyder under allmän trafikplikt/har beredskapsuppdrag för att långsiktigt säkra totalförsvarsförmågan. Medel i länsplanerna kan inte användas för dessa syften.

- Det är bra att regionernas roll och inflytande stärks avseende möjligheten att påverka upphandling av flygtrafik. I de fall staten inte anser att det är motiverat bör regionerna, till skillnad mot förslaget, själva ha full rådgighet att upphandla trafik till destinationer inom EU utan begränsningar så länge det inte strider mot EU:s lufttrafikförordning.

-Tidtabellen för införande bör snabbas på. Det är för lång tid att vänta ända till oktober 2027. Region Värmland har förståelse för att inte rubba ingångna avtal för den flygupphandling som skett för 2023–2027 men det bör inte hindra att flera av förslagen kan träda ikraft tidigare än i slutet av 2027 för de flygplatser som inte omfattats av tidigare upphandling.

Karlstad Airport är utpekad som strategiskt viktig för Värmland

Karlstad Airport är sedan 2012 utpekad som strategiskt viktig för Värmland och uppbär därför årliga driftstöd från länstransportplanen.

Region Värmland delar därmed utredarens syn på att Karlstad Airport är särskilt betydelsefull för Värmland, till gagn för flera kommuner. Ett befolkningsunderlag om 200 000 personer kan nå flygplatsen inom en timmas restid med bil.

Trots befolkningsunderlaget har det sedan 2020 inte gått att få i gång en kommersiell trafik till Arlanda vilket varit till nackdel för Värmlands tillgänglighet. Region Värmland välkomnar därför utredarens förslag om att flygplatsen ska omfattas av allmän trafikplikt.

Innan den reguljära flyglinjen till Arlanda lades ned stod flygplatsen för 90 - 95 procent av länets samlade flygresande. Så sent som 2017 flög 89 936 passagerare från flygplatsen där ca hälften av dessa var inrikesresor.

Datum
2023-05-30

Diarienummer
RS/230476

Den främsta anledningen att man flyger mellan Karlstad Airport och Arlanda är att Arlanda utgör en hubb för att resa vidare inrikes eller utrikes. 91 procent av resenärerna från Karlstad Airport har en annan måldestination än Stockholm. Värmlands näringsliv är till stor del internationellt med både kunder och ägare i andra länder varför tillgängligheten till och från länet via Arlanda är av högsta betydelse.

Under 2018 lät Region Värmland genomföra en analys om flygplatsens betydelse för den regionala ekonomin. Den visade att Karlstad Airport har en betydelse för hela Värmlands tillväxt. Direkta effekter över en tioårsperiod är en ökad lönesumma med 1360 miljoner kronor, 2000 fler arbetstillfällen, 160 fler företag och 3500 fler invånare. Karlstad Airport bidrar därför till att upprätthålla skattekraften och finansieringen av välfärden i hela länet.

Karlstad Airport är viktig ur ett samhällsperspektiv för länets och landets förmåga att stå emot olika utmaningar för liv, hälsa och ekonomisk skada. Den är utsedd både till beredskaps- och reservflygplats i det nationella systemet. Närheten till länets regionsjukhus är av stor betydelse. Svensk Luftambulans (SLA) har också sitt huvudkontor med ledning, flygskola och verkstad vid flygplatsen.

Karlstad Airport är den närmaste större flygplatsen på svensk sida i förhållande till Gardemoen och framtida NATO-allierade landet Norge och kan spela en viktig roll i utredarens förslag till framtida beredskapssamarbete mellan flygplatser i Norden. Flygplatsen har en klassning som 4E och en rullbana på 2500 meter med en förmåga att hantera stora plan samt är utrustad med moderna navigations- och kommunikationssystem

I enlighet med utredarens uppmaning kommer Region Värmland tillsammans med Karlstads kommun (och staten) att verka för att utveckla Karlstad Airport till att uppfylla alla viktiga samhällsfunktioner. Flygplatsen ska vara tillgänglig och nåbar med kollektivtrafik för flera kommuner och framtida miljökrav och fossilfrihet ska uppnås, inklusive införande av elflyg så snart det är ett realistiskt alternativ. Ambitionen är att Karlstad Airport ska vara till så stor nytta som möjligt för så många som möjligt i Värmland.

Viktigt att värna Torsby och Hagfors flygplatser

Avslutningsvis vill Region Värmland påpeka vikten av att vi värnar alla våra kvarvarande trafikerade flygplatser, inklusive Torsby och Hagfors, och att flygplatserna inte ställs mot varandra. Betydelsen av flygplatser har visat sig vara extra stora under de senaste åren och kommer sannolikt vara det även i framtiden.

Datum
2023-05-30

Diarienummer
RS/230476

I utredningen framgår det att femton flygplatser i Sverige har lagts ned mellan åren 2000 – 2022. Nu återstår ett knappt fyrtiotal flygplatser som till stor del existerar på grund av att kommuner och regioner lagt ner betydande belopp för att ha dem kvar. Det har inte varit en självklar prioritering, då det inte är kommuners och regioners primära uppgifter att driva flygplatser, samtidigt som behoven är stora just inom de primära områdena. Region Värmland befärar att fler flygplatser kommer att läggas ned de närmaste åren till följd av stora ekonomiska utmaningar för kommuner och regioner.

Anledningen till att man hittills ändå haft dem kvar är att de har en stor betydelse för tillgänglighet i hela landet, för att kunna bevara och utveckla näringsliv och ha en grundläggande förmåga att hantera alla möjliga utmaningar som bränder, pandemier, sjöräddning, eftersök av försvunna personer och andra samhällskritiska funktioner. Till detta kommer nu också det helt förändrade säkerhetsläget i Europa. Det är helt enkelt inte läge att avveckla fler flygplatser.

Region Värmland ställer sig därför frågande till utredarens förslag om att avskaffa den allmänna trafikplikten för några av Sveriges flygplatser. Det innebär troligen att de kommer att läggas ned såvida inte regioner och kommuner tar ekonomiskt ansvar för dem, som det sannolikt inte finns ekonomiskt utrymme för. Förutom sämre tillgänglighet i redan ekonomiskt sårbara kommuner kommer det att innebära sämre förmågor att hantera den nationella säkerheten.

Region Värmland anser i likhet med SRF (Sveriges Regionala Flygplatser) att alla kvarstående trafikflygplatser i dessa tider bör vara beredskapsflygplatser och att staten ska ta ansvar för det.

Övriga reflektioner

I ett större sammanhang är kostnaderna för att hålla ihop Sverige, EU:s till ytan tredje största land, förhållandevis små. Flygplatssystemet är avgiftsfinansierat och det statligt ägda Swedavia gör årliga vinster på runt en miljard. En fördelning av de medlen eller att staten på annat sätt finansierar flygplatssystemet som helhet för att skapa utvecklingsmöjligheter i hela landet, tillskapa en grundläggande tillgänglighet och trygghet för de allra flesta medborgarna vore därför det bästa. Då skulle vi slippa ångestladdade tillgänglighetsanalyser och upphandlingar vart fjärde år vem som ska och inte ska omfattas av dessa grundläggande behov.

Det norska systemet förefaller vara enklare och mer förutsägbart till rimliga kostnader. Där tar staten det primära ansvaret samtidigt som det finns ett regionalt inflytande.

Datum
2023-05-30

Darienummer
RS/230476

Regionstyrelsen

Åsa Johansson
Ordförande