

Avsändarens tjänsteställe/handläggare

Regional utveckling

Nina Loberg

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia

li.tranpsort.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare/er beteckning

Göran Roos / LI2023/01786

Datum

2023-05-23

Dnr

23RUN174/
23RS2114

Sida

1(8)

Yttrande över betänkandet, Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3)

Utredningens övergripande inriktning att öka staten ansvar och rådighet över svenska flygplatser, att utöka det nationella basutbudet av flygplatser, att utöka nätet av ordinarie beredskapsflygplatser - där både Sundsvall-Timrå och Örnsköldsvik flygplatser ingår - samt att öka det statliga stödet till icke-statliga flygplatser, stämmer väl överens med våra prioriteringar som vi arbetat för och framfört till denna och tidigare utredningar.

De flesta av utredningens förslag innebär en sedan länge önskad satsning och det är nu angeläget att staten påskyndar processen så att besluten kan komma på plats i närtid.

Det finns dock förslag i utredningen som är vi inte är nöjda med. Förslag som är motstridiga, otillräckliga och som medför negativa konsekvenser i form av försämrad tillgänglighet om de genomförs.

Våra synpunkter sammanfattas med följande punkter:

- Sundsvall-Timrå flygplats bör inkluderas i det nationella basutbudet. Utredningen ger motstridiga förslag om vilken inriktning som ska gälla för flygplatsen. Ur ett nationellt tillgänglighetsperspektiv längs norrlandskusten fyller Sundsvall-Timrå flygplats en viktig funktion och det finns skäl att inkludera flygplatsen i det nationella basutbudet. En förhandlingsperson bör tillsättas så att processen kan påbörjas i närtid.
- Trafikplikten för flyglinjen Kramfors-Arlanda behöver kvarstå för att upprätthålla tillgängligheten i denna del av regionen. Förslaget om att ersätta trafikplikten Kramfors-Arlanda med anslutningstrafik mellan Sollefteå och Kramfors och Sundsvall-Timrå flygplats innebär längre restider och försämrad tillgänglighet. Särskilt kännbart blir det för Sollefteå kommun som utan flyg inte uppnår en grundläggande tillgänglighet. Anslutningstrafik nattetid till Sundsvall-Timrå flygplats är inte ett rimligt förslag. Utredningen innehåller många positiva delar och innebär en sedan länge önskad satsning. Det är därför helt onödigt att föreslå denna neddragning. Avvakta i stället och gör en ny

Postadress

Region Västernorrland
871 85 Härnösand

Besöksadress

Storgatan 1
Härnösand

Telefon

0611-800 00

E-post

region.vasternorrland@rvn.se

utredning när vi vet mer om hur industrins utvecklingsplaner förverkligats och hur Försvarsmaktens och samhällets behov långsiktigt ser ut.

- Vi är mycket nöjda att Örnsköldsvik flygplats föreslås som ordinarie beredskapsflygplats. Det är ett steg i rätt riktning ur totalförsvarssynpunkt såväl som ur ett sjukvårdsperspektiv. Region Västernorrland investerar i ny ambulansstation, ny intensivvårdsavdelning och operationscentrum på Örnsköldsviks sjukhus som är akutsjukhus.
- För att skapa långsiktigt stabila förutsättning för ett utökat nät av beredskapsflygplatser behöver stödnivån vara samma som för flygplatser med trafikplikt, det vill säga 75 procent av det ekonomiska underskottet och som högst 15 miljoner kronor. Samhällsskydd och beredskap borde ha en stark påverkan på statens vilja att finansiera beredskapsflygplatser. Det är oklart varför utredningen valt att separera stödnivåerna för icke statliga flygplatser, men för att trygga infrastrukturen för beredskap bör den högre ersättningsnivå gälla även för beredskapsflygplatser.

Jämlika förutsättningar för tillgänglighet och regional tillväxt, samt flygets klimatomställning

Västernorrlands näringsliv domineras av basnäringar inom skog och vattenkraft, men också av industri inom verkstad, IT, metall och kemi. Skogen har haft en stor betydelse för länets utveckling och inneburit att Västernorrland är en av världens ledande regioner vad gäller trä- och massaproduktion med potential att bli världsledande inom hållbar bioekonomi.

Förutom de stora företagen finns även en stark tradition av småföretagande som kopplas till branscherna cellulosaindustri, bioraffinaderi, högteknologisk verkstadsindustri, processtyrning, IT, med flera. Även för dessa företag är flyget självklart avgörande.

Något som förbises i utredningen är den kraftiga industritillväxt som sker i länet med etableringar av grön industri, investeringar i försvarsindustrin och Försvarsmaktens och civilförsvarets återetablering. Denna utveckling ställer krav på god tillgänglighet av alla fyra trafikslag, väg, järnväg, sjöfart och flyg. Industritillväxten sker tack vare att Västernorrland är en av Sveriges största förnybara elproducenter med god tillgång till både vatten- och vindkraft. Vi ligger i topp i Sverige vad gäller installerad effekt av vindkraft, 1870 MW år 2021 och denna utveckling fortsätter. Den största utbyggnaden av vindkraft de närmaste fem åren kan förväntas ske inom elområde 2.

Listan är lång över etableringar och industriinvesteringar som planeras och pågår i länet. I Sollefteå kommun förbereds byggstarten för en produktionsanläggning för vätgas för framställan av 100 000 ton fossilfritt flygbränsle per år. Även i Ånge kommun planeras för ny vätgasanläggning som ska bidra med vätgas till industrin. I Kramfors genomför Mondi Dynäs AB en stor satsning och expanderar pappers- och massabruket i Väja. I Örnsköldsvik har BAE Systems Hägglund beställningar på bandvagnar och stridsfordon från USA, Slovakien, Tjeckien samt andra NATO länder och mer är att vänta, vilka säkrar arbetstillfällena i 25 år framåt.

Timrå, Sundsvall och Härnösands kommuner mobiliserar nu gemensamt inför etableringen av green tech-företaget PTL i Torsboda. PTL kommer att investera 13 miljarder i anläggningen i Torsboda som blir Europas största för tillverkning av anodmaterial för litiumbatterier. Investeringen har en central betydelse i Sveriges arbete med den gröna omställningen och bidrar med teknik, kompetens och tillväxt. Anläggningen planeras stå färdig 2025/2026 och beräknas på sikt generera 1 900 nya jobb. Ambitionen är dessutom att inrätta en avdelning för forskning och utveckling som ska sysselsätta 300 personer. I Härnösand bygger Riksarkivet och Skatteverket norra Europas största arkiv.

Det handlar om att skapa rätt förutsättningar för att stärka denna utveckling. Goda flygförbindelser behövs för företagen ska kunna nå huvudkontor, driva ett effektivt försäljningsarbete och upprätthålla kund- och leverantörsrelationer. Det gäller såväl egna resor till kunder som kunders och besökares resor till vår region. Besöksnäringen i länet utvecklas mycket positivt och våra båda destinationer, Höga kusten och Sundsvall, satte under 2022 rekord för svenska såväl som utländska besökare.

Västernorrland är inte den allra mest perifera regionen i landet, men icke-desto-mindre har vi utmaningar i långa avstånd till Stockholm, interregionala och internationella marknader. Utan flyg kan inte dessa avstånd överbryggas. Tåget kan inte under överskådlig tid ersätta flyget. Inte ens från regionens södra delar är restiderna med tåg tillräckligt bra för att uppnå en god tillgänglighet till omvärlden.

I Västernorrland finns förutsättningarna, förmågan och kunnande som bidrar till flygets omställning. Genom de många aktörer som är verksamma inom regionala styrkeområden som skoglig bioekonomi och förnybar energi tas flera viktiga initiativ. I Timrå tillskapas ytor för ett bioraffinaderi och i Sollefteå planeras för en produktionsanläggning för vätgas för framställan av fossilfritt flygbränsle. I Örnsköldsvik finns forskning inom området och Luftfartsverket har en testbädd för bland annat autonoma flygfarkoster. Med andra ord finns i Västernorrland förutsättning på plats, genom tillgång på råvara exempel restflöden från skogs- och jordbruk, samt kunnande och kompetens. Den tekniska utvecklingen för olika lösningar går fort, det som ligger närmast i utvecklingen för elflyg är batteritekniska lösningar.

Inkludera Sundsvall-Timrå flygplats i det nationella basutbudet

Utredningen föreslår i kapitel 8.3.2 att det nationella basutbudet ska utökas och av kartan på sidan 234 visas upptagningsområdena för 13 flygplatser och Sundsvall-Timrå är en av dessa. Av kartan blir det tydligt hur långt avstånd det i dagsläget är, mellan Arlanda och nästa statliga flygplats norrut, Umeå flygplats. Sett ur ett nationellt tillgänglighetsperspektiv fyller Sundsvall-Timrå flygplats en viktig funktion och det finns därför skäl att inkludera Sundsvall-Timrå flygplats i det nationella basutbudet. En förhandlingsperson bör tillsättas så att processen kan påbörjas i närtid.

Utredningen är dock motstridig om vilken inriktning som ska gälla för Sundsvall-Timrå flygplats, både i frågan om ett eventuellt förstatligande och i frågan om vilken ersättningsnivå

som gäller i ett scenario där flygplatsen inte inkluderas i det nationella basutbudet. För samtidigt som utredningen föreslår att flygplatsen ska inkluderas i det nationella basutbudet, så föreslås i kapitel 8.3.2 att allmän trafikplikt ska införas mellan Sundsvall-Timrå flygplats och Arlanda flygplats. Ett sådant beslut medför att staten garanterar en grundläggande nivå för flyglinjen, bland annat avseende antalet avgångar och intervall för avgångs- och ankomsttider. Upprätthålls inte en sådan flygtrafik på kommersiella grunder, så kan staten via Trafikverket, upphandla flygtrafik för att säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i enlighet med beslutad trafikplikt.

På sidan 10 i förslag till förordning om statligt stöd till icke statliga flygplatser och om flyglinjer med allmän trafikplikt, 3 § Förordningens tillämpningsområde första stycket, framgår att stöd får ”lämnas till flygplatser där det *utförs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt*”.

För närvarande bedriver SAS kommersiell flygtrafik på linjen mellan Sundsvall-Timrå flygplats och Arlanda flygplats. Så länge det finns kommersiell trafik så bör eller kan inte staten upphandla flygtrafik. I ett scenario där Sundsvall-Timrå flygplats inte skulle inkluderas i det nationella basutbudet och det fortfarande bedrivs kommersiell flygtrafik kan det uppstå problem i frågan om stödnivån till flygplatsen. Vilken stödnivå som är tillämpligt för flygplatsen i ett sådant scenario behöver klargöras, är det nivån för trafikpliktsflygplatser eller nivån för beredskapsflygplatser? Vi anser att det är rimligt att Sundsvall-Timrå flygplats får ta del av samma ersättningsnivå som för flygplatser där det bedrivs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt till dess att flygplatsen införlivats i det nationella basutbudet.

Fortsatt trafikplikt Kramfors-Arlanda nödvändig för hela länets utveckling

Trots utredarens utgångspunkt att säkerställa en ökad tillgänglighet till hela Sverige för medborgare och näringsliv, kan vi tyvärr konstatera att förslagen innebär det motsatta för Västernorrlands del. Tillgängligheten försämras genom att restiderna för Sollefteå och Kramfors kommuner ökar om förslaget i kapitel 8.3.2 genomförs och trafikplikten Kramfors-Arlanda ersätts med anslutningstrafik från Sollefteå och Kramfors till Sundsvall-Timrå flygplats.

I kapitel 8.3.2 redogör utredaren sin uppfattning om att flygbil mellan Sollefteå och Kramfors och Sundsvall-Timrå flygplats skulle bidra till god tillgänglighet till Stockholm enligt Trafikverkets tillgänglighetsmodell.

Region Västernorrland delar inte denna uppfattning. Restiderna mellan Sollefteå och Stockholm förlängs med en timme och överskrider därmed de fyra timmar som är gränsen för kriteriet *god tillgänglighet till Stockholm* enligt Trafikverkets modell. Den anslutande trafiken måste dessutom avgå från Sollefteå centralort redan vid 04-tiden för att ansluta Sundsvall-Timrå flygplats i tid för morgonflyget mot Arlanda. Det är helt enkelt inte ett rimligt alternativ.

Förslaget innebär nackdelar jämfört med idag för både Kramfors och Sollefteå kommuner, men särskilt kännbart blir det för Sollefteå kommun som utan flyg inte uppnår en grundläggande tillgänglighet i fem av åtta av de kriterier som Trafikverket använder. Som vi beskrivit ovan är

Västernorrland inte den allra mest perifera regionen i landet, men ändå har vi utmaningar i långa avstånd till Stockholm och internationella marknader. Att försäkra förutsättningarna för dessa kommuner som redan idag har flera utmaningar till följd av sitt geografiska läge i norra delen av Västernorrlands inland, är mycket olyckligt.

Timingen är dessutom dålig. Kommunerna, regionen och staten har under många år gemensamt möjliggjort flygtrafik till och från Höga Kusten flygplats och att överge den strategin nu när flygplatsen behövs som mest är olyckligt och kontraproduktivt. I dagsläget vet ingen hur omfattande Försvarens och det civila försvarets behov blir till följd av det förändrade säkerhetspolitiska läget i Europa. Det vi vet är att infanteriregementet i Sollefteå är etablerat och planerar för omfattande utbyggnad, samt att den planerade civilpliktsutbildningen kommer att vara en uppgift för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB på Sandö i Kramfors kommun. Båda dessa verksamheter ligger i direkt närhet till Höga Kusten flygplats.

Det är också olyckligt sett till den utveckling som nu sker i Sollefteå och till de bidrag som Sollefteå ger till landet i form av förnybar energi. Detta tack vare tillgången till vattenkraft och vindkraft i kommunen. Tillgången till skog och energi i Sollefteå medför att internationella bolag vill investera i en produktionsanläggning för vätgas för framställan av fossilfritt flygbränsle.

Detta sammantaget medför att näringslivet och bostadsmarknaden i kommunerna utvecklas positivt, vilket medför ett ökat behov av goda interregionala förbindelser, inte det motsatta som utredningen föreslår.

Utredningen innehåller många positiva delar och innebär en sedan länge önskad satsning. Det är därför helt onödigt att föreslå denna neddragning. Avvakta i stället och gör en ny utredning när vi vet mer om hur industrins utvecklingsplaner förverkligas och hur Försvarens och samhällets behov långsiktigt ser ut. Händelser i omvärlden medför ökade krav på samhällets förmåga och det är viktigt att väga in Försvarens behov ur ett beredskapsperspektiv.

Positivt att Örnsköldsviks flygplats utses som ordinarie beredskapsflygplats

Vi delar utredningens uppfattning i kapitel 8.7.3 om att nätet av beredskapsflygplatser ska utökas, samt att Sundsvalls-Timrå och Örnsköldsviks flygplatser ska ingå i nätet av beredskapsflygplatser.

Sjukvårdens behov bör ges stor vikt i bedömningen av vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser. Region Västernorrland är en del av kommunalförbundet *Svenskt ambulansflyg*. Inriktningen för sjukvården i landet är att utveckla nära vård i kombination med centralisering av den allra mest avancerade vården. Det innebär att olika sjukhus har olika inriktningar för vården och patienter behöver transporteras mellan olika sjukhus. Flyget används i allt större utsträckning för ambulanstransporter i syfte att öka patientnyttan och kostnadseffektiviteten. Det förutsätter ett fungerande nät av flygplatser över hela landet och att det finns beredskap att hantera behovet av snabba ambulans- och organdonationstransporter. Blir

avstånden mellan beredskapsflygplatserna långa, klarar man inte den avgörande tidsfaktorn. Sundsvalls sjukhus är länssjukhus och regionens största sjukhus, vilket innebär att Sundsvall-Timrå flygplats är en av sju ordinarie beredskapsflygplatser i landet.

Det är viktigt med en beredskapsflygplats i anslutning till Örnsköldsviks sjukhus. Sjukhuset är ett akutsjukhus där Region Västernorrland investerar mycket pengar för att modernisera och utveckla. Just nu satsas 265 miljoner kronor i nytt operationscentrum och 2019 invigdes även Sveriges mest moderna ambulansstation i Örnsköldsvik, en investering på nära 40 miljoner kronor. Sjukhuset ligger på framkant vad gäller akut omhändertagande och trauman, tack vare den kompetens och intensivvård som sjukhuset har.

Örnsköldsviks flygplats har även betydelse för totalförsvaret. I händelse av kris och väpnad konflikt har Försvarmakten behov av att nyttja civil infrastruktur. Civila flygplatser är en sådan resurs. Enligt Försvarmaktens beslut (FM20200-23088:1) är nio civila flygplatser i landet av betydelse för totalförsvaret. Örnsköldsviks flygplats är ett av dessa (TMO365), vilket är ett starkt skäl till att Örnsköldsviks flygplats bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser.

Vi nämnde ovan att försvarsindustrin BAE Systems Hägglund, som har verksamhet med produktion och teknisk utveckling förlagd i Örnsköldsviks kommun. Företaget är i en kraftig tillväxtfas och har under det senaste året erhållit beställningar på bandvagnar och stridsfordon från Storbritannien, Tyskland, USA, Slovakien, Tjeckien samt andra NATO länder och mer är att vänta. Bra tillgänglighet krävs både till fordonen och för personal för service, support och stöd.

En stödnivå på 75 procent av det ekonomiska underskottet för icke statliga beredskapsflygplatser

För att skapa långsiktiga stabila förutsättning och säkra tillgången av flygplatser för samhällsviktig luftfart över hela landet, bör den statliga stödnivån för drift av icke statliga beredskapsflygplatser uppgå till 75 procent, dock högst 15 miljoner. Samma stödnivå bör gälla för icke statliga beredskapsflygplatser som för icke statliga flygplatser med trafikplikt.

I 18 § i förslag till ny förordning om statligt stöd till icke statliga flygplatser, föreslås en stödnivå på 50 procent av underskottet, dock som högst 10 miljoner kronor för icke statliga flygplatser som inte har allmän trafikplikt, utan endast ingår i nätet av beredskapsflygplatser. Enligt 17 § i samma förordning, ska stöd till icke statliga flygplatser där det utförs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt, lämnas med högst 75 procent av verksamhetens ekonomiska underskott, dock som högst 15 miljoner kronor.

Det är oklart varför utredningen valt att separera dessa två stödnivåer. Samhällsskydd och beredskap borde ha en stark påverkan på statens vilja att täcka en stor andel av de ekonomiska underskotten för icke statliga beredskapsflygplatser. Kostnadsbördan för små och mellanstora kommuner är idag orimligt stor med tanke på den betydelse dessa flygplatser har för landets förmåga att hantera den fredstida krisberedskapen såväl som höjd försvarsberedskap och krig.

Det är positivt att staten skaffar sig större rådighet över beredskapsflygplatser i landet, enligt förslagen i kapitel 8.7.2. För att verkligen säkerställa ett nät av icke statliga beredskapsflygplatser över hela landet och för att kunna villkora dessa stöd avseende flygplatsernas verksamhet och de tjänster som tillhandahålls vid dessa flygplatser, bör stödnivå uppgå till 75 procent av verksamhetens underskott.

Regional trafikplikt samt ökad förutsägbarhet

I kapitel 8.6 föreslås att regionernas bör ges er ökat inflytande över Trafikverkets beslut över vilka flyglinjer som ska omfattas av allmän trafikplikt. Detta genom att regionala och kommunala myndigheter ska ges möjlighet att finansiera ett kompletterat utbud utöver det som följer av ett statligt åtagande. Andra regioner har efterfrågat denna möjlighet och argumenterat att flyglinjer bör kunna utgöra en del av den ordinarie kollektivtrafik som upphandlas.

Vi har inga direkta invändningar mot förslaget, men vill lyfta farhågan med att staten försöker övervältra ansvar och kostnader för den grundläggande interregionala tillgängligheten på kommuner och regioner. Det är alltid en avvägning vad som bedöms ingå eller inte ingå, men i grund och botten är brister i den interregionala tillgängligheten statens ansvar.

Vi vill också lyfta vikten av förutsägbarhet och trygghet avseende flygtrafik. Antalet flygbolag som erbjuder reguljär trafik har minskat, flera bolag har ekonomiska problem, genomgår rekonstruktion eller genomför förändringar i ägarstrukturen. Det är oklart hur flygoperatörsmarknaden kommer att se ut framöver och hur förutsättningarna för kommersiell reguljär flyglinjetrafik kan komma att påverkas. Det finns inga garantier för fortsatt kommersiell trafik på linjer där det sedan flera år bedrivits kommersiell flygtrafik. Osäkerheten om hur tillgängligheten kan komma att påverkas slår regionalt och riskerar att hämma utvecklingen. Det är olyckligt inte minst med tanke på att Norrland är inne i en kraftig exploateringsfas och nyindustrialisering. Det behöver finnas en medvetenhet om detta på nationell nivå. Vi föreslår att trafikplikten görs mer flexibel och att det finns rutiner hos staten via Trafikverket att snabbt kunna agera, fatta beslut om trafikplikt och ingå avtal med flygföretag i ett scenario där kommersiella flyglinjer med kort varsel dras in.

Investeringsstöd för investeringar i fossilfri luftfart

I regionens inspel till denna och tidigare utredningar om flyget, har vi lyft vikten av att stärka flygets omställning och förutsättningarna för flygbranschen att uppnå sitt eget etappmål om att inrikesflyget ska vara fossilfritt till 2030. Utredningen föreslår i kapitel 7.4 att frågan om investeringsstöd för svensk produktion av fossilfria flygbränslen ska inkluderas i en nationell plan för flygbränsle, vilket är positivt. I samma kapitel finns även resonemang om att flygplatser kommer att behöva försörjas med mer el.

Utredningen föreslår vidare i kapitel 8.5 att vissa villkor och krav ska uppfyllas för att icke statliga flygplatser med trafikplikt och/eller beredskap ska kunna erhålla statligt stöd. Bland

annat ska flygplatser kunna bedriva en fossilfri flygplatsverksamhet eller tillse att en fossilfri flygplatsverksamhet kan bedrivas senast år 2025 utifrån en beslutad och genomförd handlingsplan. Enligt kravet ska flygplatsen tillse att det finns infrastruktur, anläggningar och organisation vid flygplatsen som möjliggör fossilfria landtransporter till och från flygplatsen och motsvarande som möjliggör fossilfri luftfart. När det gäller krav på infrastruktur och anläggningar för fossilfri luftfart så medför det ett behov för flygplatserna att investera i utrustning för laddning av flygplan. Det kan även finnas begränsningar i elnätens kapacitet, vilket kan medföra kostsamma investeringsbehov.

I kapitel 8.7.10 redogörs för behovet av statligt stöd för olika typer av investeringar i flygplatser. Utifrån ett transportpolitiskt motiv föreslår utredningen att medfinansiering av byggande av flygplatsanläggning som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov (förordning 2009:237 om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.) även fortsättningsvis ska vara möjlig att bevilja via länsplan, det vill säga den av regionen beslutade regionala infrastrukturplanen. Utredningen föreslår även statligt stöd för åtgärder som enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap behövs för att säkerställa flygplatsernas funktionalitet för det civila försvaret, vilket är positivt.

Trots att utredningen föreslår att fossilfri flygplatsverksamhet ska bedrivas senast 2025 och att flygplatserna kommer att behöva mer el för detta, så saknas förslag på hur detta ska genomföras. Utöver statligt stöd för de två områden som utredningen beskriver, finns skäl att även överväga statligt stöd för investeringar och anläggningar som möjliggör flygplatsers omställning till fossilfri luftfart.

REGION VÄSTERNORRLAND

Glenn Nordlund
Ordförande regionstyrelsen

Jonny Lundin
Ordförande regionala utvecklingsnämnden