

Svenska regionala flygplatsers yttrande till utredning ”Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet” (Ds 2023:3)



Innehåll

Sammanfattning.....	3
Svenska regionala flygplatser ytrande gällande utredningens bedömning och förslag.....	6
8.1.1 Hela Sverige ska leva	6
8.1.2 Statlig styrning av flygplatssystemet	7
8.3 Nationellt basutbud av flygplatser.....	8
8.4 Förändrade förutsättningar för Swedavia AB.....	9
8.5 Stöd till flygplatser utanför det nationella basutbudet.....	10
8.6 Flyglinjer med allmän trafikplikt.....	12
8.6.5 Utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt behöver förändras.....	13
8.7.1 Definition av samhällsviktig luftfart.....	14
8.7.2 Statens rådighet över beredskapsflygplatser och nätet av beredskapsflygplatser.....	15
8.7.3 Flygplatser som bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser.....	16
8.7.4 Framförhållning till överenskommet avtal och avtalslängd.....	17
8.7.5 Tjänster vid beredskapsflygplatser och reservflygplatser.....	18
8.7.6 Öppettider vid beredskapsflygplatserna.....	19
8.7.7 Insatsberedskap framför jourberedskap.....	20
8.7.8 Ersättningssystem och kostnadstäckning.....	21
8.7.9 Nationell kontaktpunkt Service och information till användare av beredskapsflp.....	22
8.7.10 Investeringar i flygplatser.....	23
8.7.11 Krigsplacering inför beslut om allmän tjänsteplikt och robust verksamhet.....	24
8.7.12 Samarbete med Norge och Finland.....	25
8.7.13 Kompletterande nät av Helikopterflygplatser.....	26
8.7.14 Miljöprovning av flygplatser med samhällsviktig luftfart.....	27
8.8.1 Strategi för luftfarten och nationell plan bör tydliggöra en långsiktig inriktning.....	28
8.8.2 Införande av allmän trafikplikt för samhällsviktiga flyglinjer.....	29
8.9 Ekonomiska konsekvenser av dessa förslag.....	30

Sammanfattning

För svenska regionala flygplatser (SRF) är utredningen ”Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet” (Ds 2023:3) det i särklass viktigaste ställningstagandet för våra 34 medlemsflygplatser på mer än ett decennium. Den ekonomiska situationen för våra flygplatser är ytterst ansträngd, varför utredningen både är välkommen och nödvändig. Då utredningen i huvudsak berör just våra medlemsflygplatsers framtid, ligger det ett stort ansvar att också SRF remissvar är genomarbetat och konkretiserat. SRF stödjer huvuddelen av utredningen och det är angeläget att dessa delar, men med några viktiga justeringar, skyndsamt också blir verklighet.

SRF vill ge ett stort beröm till utredaren Peter Norman samt Anders Svensson och Johan Holmér. Utredaren har på ett mycket omfattande sätt gått igenom hela Flygplatssverige, dess förutsättningar och möjligheter. Peter Norman har också på ett genomtänkt sätt kommit fram till en lång rad både framsynta och bra förslag för att långsiktigt säkerställa svensk flyginfrastruktur. Samtidigt finns det några förslag i utredningen som är direkt problematiska och som får allvarliga konsekvenser för berörda flygplatser och dess regioners möjlighet till rimlig tillgänglighet. Dessa problematiska förslag bör absolut inte genomföras. SRF bedömer dock att dessa problematiska förslag är få, lätt kan justeras och därmed kan utredningen i övrigt genomföras.

I utredningen lämnas ett antal förslag gällande bland annat

- Beredskapsflygplatser
- Flygplatser med allmän trafikplikt
- Flygplatser som ska övergå i statlig ägo

SRF eftersöker förklaringar till de val som utredaren gjort inom varje område. Vilka kriterier är förslagen baserade på. Dels för att förstå bakgrunden, men framför allt för att skapa ett flexibelt system för framtida eventuella justeringar inom respektive område.

I SRF:s egna omfattande underlag till utredningen ”Ett sammanhållet svenskt flygplatssystem” (2002) utgår SRF från att alla icke-statliga flygplatser bör få underskottsteckning på 75 procent av verksamhetens underskott. Likaså att alla icke-statliga flygplatser mer än väl utför samhällsviktiga uppdrag som gör att samtliga dessa flygplatser bör bli beredskapsflygplatser samt att allmän trafikplikt ska kunna ske på fler flygplatser än i dag.

Nationella basutbudet

SRF har inga synpunkter på valet av att Skellefteå, Ängelholm, Kalmar och Sundsvall kommer ingå i basutbudet. SRF efterlyser dock vilka kriterier man utgått ifrån och hur dessa kriterier ska kunna hantera eventuella behov av förändring av det statliga basutbudet över tid. Detta för att uppnå en förutsägbarhet samt goda planeringsförutsättningar för landets flygplatser, kommuner och regioner.

De föreslagna flygplatsernas ägarkommuner är allmänt positiva till förslaget att deras flygplatser förstatligas. Därför stödjer SRF deras uppfattning och förordar att Skellefteå, Ängelholm, Sundsvall och Kalmar förstatligas.

SRF samtycker till utredningens förslag om att Skellefteå omgående bör läggas till i det nationella basutbudet men förespråkar även en snabb överflyttning för Ängelholm, Sundsvall och Kalmar

eftersom risken är överhängande att dessa flygplatser i annat fall hamnar i ett utvecklingsmässigt vacuum.

Beredskapsflygplatser

Bakgrunden till SRF:s ställningstagande om att alla flygplatser ska ingå i ett beredskapssystem är att den befintliga infrastrukturen som finns på alla flygplatser bör nyttjas så långt det bara är möjligt vid behov av samhällsflyg eller annan typ av flygtransport i krisläge för samhället. Vi vill även koppla reservflygplatser till detta för att få en robust och likvärdig hantering. Detta skapar synergieffekter och den årliga kostnaden för den utrustning som planeras på reservflygplatserna bedöms som relativt låg i förhållande till erhållen redundans och tillgänglighet.

Utredningens förslag när det gäller driftbidrag som kopplas till ett uppdrag som beredskapsflygplats är bra, men bör uppgå till 75 procent av underskottet på samtliga flygplatser.

Om resultatet av kommande beslut om beredskapsflygplatser enligt ovan innebär att vissa flygplatser lämnas utanför beredskapen så ska driftbidrag kunna lämnas även till dessa. Ersättningen för beredskapsuppdraget bör vara enligt föreslagen schablonmodell.

Vidare vill utredaren sätta behoven av beredskap som utgångspunkt för att få statligt stöd. Detta synsätt bejakar SRF, det är något vi själva föreslagit. Vi vill dock uppmana regeringen att inte göra skillnad på stöd mellan flygplatser med allmän trafikplikt och beredskapsflygplatser. Även här efterlyser SRF tydliga kriterier så att en förutsägbarhet gällande beredskapssystemet kan uppnås.

Kombinationen av utredarens förslag av flygplatser som bör förstärkas och utredarens krav på beredskapsflygplatser får i enskilda fall orimliga konsekvenser. Så är fallet med Halmstad som helt förlorar funktionen som beredskapsflygplats samt allt statligt stöd, endast av skälet att Ängelholm förstärkas. SRF vill därför återropa regeringens intention att säkra beredskapen med en beredskapsflygplats i varje län.

Allmän trafikplikt

SRF:s ståndpunkt är att alla flygplatser som inte har möjligt att erhålla trafik till Stockholm på kommersiella villkor ska ha rätt till upphandlad trafik. SRF efterlyser dock vilka kriterier man utgått ifrån och hur dessa kriterier ska kunna hantera eventuella behov av förändring. Dessa bör synliggöras och anpassas efter rådande marknadsförutsättningar. Flyglinjer med trafikplikt utgör vitala transportfunktioner för berörda kommuner och regioner. Med en avsaknad av allmän trafikplikt riskerar regioners utveckling att kraftfullt försämrats.

Samtliga flygplatser med allmän trafikplikt och/eller beredskap bör ersättas med maximalt 75 procent av flygplatsens underskott av sin verksamhet. Detta skulle ge det svenska flygplatssystemet en mer långsiktig robusthet där flygplatsernas stödsystem ej behöver revideras på grund av situationer såsom exempelvis säkerhetspolitiska konsekvenser eller stora regionala förändringar. Utredaren varken motiverar eller argumenterar varför det ska vara en skillnad på ersättningsgrad.

SRF noterar att utredaren bejakat vårt förslag om regional upphandling av flygtrafik. Vi motsäger oss dock bestämt förslaget att endast flyglinjer inom landet eller till flygplatser understigande fem miljoner passagerare i Norge och Finland ska kunna upphandlas av regional myndighet. Blir detta verklighet kommer i praktiken inga sådana linjer att vara efterfrågade. Regionala

myndigheter bör tillåtas upphandla och finansiera de flyglinjer som den aktuella regionen anser viktiga för den regionala utvecklingen.

SRF anser också att samtliga beredskapsflygplatser även ska klassas som reservflygplatser. SRF uppskattar att utredaren tagit upp frågan om behovet av avsteg i miljötillstånden för att säkerställa samhällsviktig luftfart. SRF anser därför att regeringen skyndsamt bör föreslå en författningsändring gällande avsteg från miljötillståndskrav för luftfart som stödjer hälso- och sjukvård, spanings- och räddningsverksamhet, brandbekämpning samt övriga insatser från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, länsstyrelser, Forsvarsmakten samt uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Detta för att säkerställa att ovanstående samhällsviktiga luftfart kan bedrivas.

Vidare är SRF mycket positiv till utredarens synsätt att flygindustrin behöver ställa om snabbare. Mycket riktigt behöver produktion av biobränsle öka och SRF stödjer utredarens förslag att staten bör ta initiativ till inrättande av en bränslekommission. Likaså delar SRF utredarens förslag att staten bör driva på utvecklingen av fossilfria flygplatser inklusive infrastruktur för laddning och tankning.

Då SRF inte ser några tydliga kriterier avseende valet av beredskapsflygplatser, flygplatser som ska övergå i statlig ägo eller om den allmänna trafikplikten, förordar vi vårt egna förslag (*"Ett sammanhållet svenskt flygplatssystem" 2002*) om att alla icke-statliga flygplatser blir beredskapsflygplatser och att alla dessa får 75 procents underskottstäckning. Avser regeringen ändå utgå från utredarens förslag, anser SRF att utredningen i huvudsak kan genomföras men med de justeringar som SRF har uppmärksammat.

SRF:s förslag på justeringar innebär att:

- om Skellefteå, Sundsvall, Kalmar och Ängelholm ska övergå i statlig ägo bör detta ske omgående,
- alla övriga flygplatser ska få 75 procent i underskottstäckning samt utses till beredskapsflygplatser,
- alla län bör ha minst en beredskapsflygplats,
- begränsningar inte införs i den regionala trafikplikten.

Beaktar regeringen dessa justeringar bedömer SRF att utredningen i övrigt kan genomföras och få önskad effekt om ökad tillgänglighet och ökad beredskap för hela landet. SRF betonar också betydelsen att föreslagna förändringar implementeras så snart det är möjligt med tanke på flygplatsernas utsatta situation. Flera av förslagen kan införas redan 1 januari 2024.

Svenska regionala flygplatsers yttrande gällande utredningens bedömning och förslag

8.1.1 Hela Sverige ska leva

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Sverige har ett stort beroende av fungerande transporter i hela landet. Sverige är sammanflätat med den globala ekonomin, det gäller också mellan regioner i Sverige. Det handlar exempelvis om handel med varor och tjänster, kapital för investeringar, arbetskraft, men också mänskliga möten och utbyte av tankar och idéer. Sverige är samtidigt ett avlångt land som ligger i utkanten av Europa, med långa avstånd inom landet som till marknader som är viktiga för svenskt näringsliv. Flyget spelar en viktig roll genom att det möjliggör snabba transporter som överbryggar långa fysiska avstånd. Flyget bidrar därigenom till nationell och internationell tillgänglighet. Nationellt hålls Sverige ihop med ett nav för flygtrafiken i Stockholm, med både Arlanda och Bromma flygplatser. Arlanda flygplats bidrar därtill med en betydande internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats har därför en särställning i Sverige och för det svenska flygplatssystemet. Det bör vara möjligt att bo, arbeta och verka i hela landet. Utan flyglinjer som erbjuder korta res- och transporttider, tillräcklig kapacitet och rimliga priser kommer det bli svårt att leva och verka i vissa delar av Sverige. Klyftorna mellan stad och landsbygd, mellan norra och södra Sverige, mellan rik och fattig riskerar att öka. Flygplatser och flygtrafik har därför en viktig roll i transportsystemet.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag.

8.1.2 Statlig styrning av flygplatssystemet

Utredningens skrivelse

Bedömning:

För att säkerställa en god tillgänglighet i Sverige och en god beredskap för att ta emot samhällsviktig luftfart dygnet runt alla dagar i veckan behöver staten en ökad rådighet över flygplatssystemet. Jag ser behov av att staten använder flera olika styrmedel för att stödja en utveckling av luftfarten och flygplatssystemet i linje med transport- och klimatpolitiken. Swedavia AB bedriver i ett nationellt perspektiv en betydelsefull verksamhet inom luftfarts- och transportsystemet. Det är främst Arlanda flygplats som bidrar i finansieringen av flygplatsnätverket inom Swedavia. Jag ser i nuläget inget skäl för att staten vidtar några större förändringar avseende Swedavias uppdrag och verksamhet, utöver vad jag föreslår senare i kapitlet. På sikt kan det dock finnas skäl för att pröva om det kan finnas argument för att sälja ut en mindre del av Swedavia, som ett led i att underlätta för Swedavia att få tillgång till kapital för framtida investeringar. En utförsäljning av enbart Arlanda flygplats skulle riskera den kommersiella bärkraften i hela Swedavias flygplatsnätverk, varför jag inte ser det som en väg framåt.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag med följande tillägg.

SRF anser att Swedavias verksamhet bör inkludera en nationell samordningsfunktion med svenska regionala flygplatser gällande exempelvis implementering av digitala reseprocesser, inköp, upphandling, flygplatsteknik, säkerhet samt luftfartsskyddsfrågor.

SRF anser att en försäljning av Swedavia vore olyckligt för ett sammanhållet svenskt flygplatssystem.

En nationell samordningsfunktion borde kunna etableras under 2024.

8.3 Nationellt basutbud av flygplatser

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Staten bör ta ett större ansvar för att säkerställa en grundläggande interregional och internationell tillgänglighet i Sverige. Därför bör staten även framgent ansvara för ett statligt basutbud av flygplatser, men basutbudet behöver justeras. Förslag: Det nationella basutbudet bör utökas från dagens tio flygplatser till på sikt 13 flygplatser. Flygplatsen i Skellefteå bör omgående läggas till i det nationella basutbudet. Det finns starka skäl för att även flygplatserna i Kalmar-Öland och Ängelholm- Helsingborg på några års sikt bör inkluderas i det nationella basutbudet men förutsättningarna (bland annat en fördjupad bedömning av trafikutveckling, upptagningsområde och övriga tillgänglighetsförutsättningar) bör utredas vidare. Flygplatsen i Ronneby bör utgå från det nationella basutbudet, givet att Kalmar-Öland beslutas ingå i basutbudet. Sundsvall-Timrå flygplats har också skäl för att på längre sikt kunna ingå i det nationella basutbudet, men förslaget lämplighet bör utredas vidare främst med hänsyn till en fördjupad bedömning av trafikutveckling och alternativa hållbara transportsätt.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF har inga synpunkter på valet av Skellefteå, Ängelholm, Kalmar och Sundsvall. SRF efterlyser dock vilka kriterier man utgått ifrån och hur dessa kriterier ska kunna hantera eventuella behov av förändring av det statliga basutbudet över tid. Detta för att uppnå en förutsägbarhet samt goda planeringsförutsättningar för landets flygplatser, kommuner och regioner.

Om Skellefteå, Sundsvall, Kalmar och Ängelholm ska övergå i statlig ägo anser SRF att detta bör ske omgående för samtliga flygplatser.

8.4 Förändrade förutsättningar för Swedavia AB

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Det statliga bolaget Swedavia AB är ett viktigt verktyg för staten när det gäller att uppnå de transportpolitiska och klimatpolitiska målen. Swedavia AB bör även i framtiden ha till uppdrag att bland annat finansiera, äga, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar och tillhandahålla och utveckla flygplatsoperativa tjänster samt kommersiella tjänster och produkter med anknytning till flygplatsverksamhet. Bolaget bör också som idag inte utan regeringens godkännande kunna lägga ned eller överlåta någon av de flygplatser som ingår i det av regeringen fastställda basutbudet av flygplatser. Staten bör inom ramen för den statliga ägarstyrningen ställa ytterligare krav på bolaget. Kraven innebär en utökning av det nationella basutbudet, att bolaget bör driva och förvalta fler statliga flygplatser samt att samtliga bolagets flygplatser ska ingå som en del av nätet av beredskapsflygplatser.

Förslag:

Regeringen föreslås ändra bolagsordningen för Swedavia AB. Av bolagsordningen bör framgå att bolaget ska ha beredskap för att ta emot samhällsviktig luftfart vid alla sina flygplatser. Regeringen bör förankra förslag till ändring av det nationella basutbudet av flygplatser med riksdagen. Efter riksdagens godkännande bör regeringen fastslå sin inriktning att justera det nationella basutbudet. Efter slutförda förhandlingar med kommunerna kan regeringen slutligen besluta om ett förändrat nationellt basutbud av flygplatser, givet att flygplatsernas ägare accepterar ett statligt övertagande av flygplatserna. Regeringen bör ge en statlig förhandlingsperson eller Swedavia AB i uppdrag att erbjuda ägarna till Kalmar-Öland, Skellefteå, Sundsvall-Timrå och Ängelholm-Helsingborgs flygplatser ett statligt övertagande av flygplatserna samt inleda förhandling med dessa flygplatsägare. Tidsplanen för detta förhandlingsarbete bör ta hänsyn till den prövning som jag föreslår sker i tre steg (omgående för Skellefteå, prövning av Ängelholm-Helsingborg och Kalmar-Öland flygplatser för att ingå inom några år och slutligen prövning av Sundsvall-Timrå för att inkluderas i basutbudet på längre sikt). Swedavia AB bör själv avgöra om bolaget även fortsatt vill bedriva flygplatsverksamhet vid Ronneby flygplats, under förutsättning att flygplatsen ej längre ingår i det nationella basutbudet av flygplatser.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag med följande tillägg.

SRF har inga synpunkter på valet av Skellefteå, Ängelholm, Kalmar och Sundsvall. SRF efterlyser dock vilka kriterier man utgått ifrån och hur dessa kriterier ska kunna hantera eventuella behov av förändring av det statliga basutbudet över tid. Detta för att uppnå en förutsägbarhet samt goda planeringsförutsättningar för landets flygplatser, kommuner och regioner.

Om Skellefteå, Sundsvall, Kalmar och Ängelholm ska övergå i statlig ägo anser SRF att detta bör ske omgående för samtliga flygplatser.

8.5 Stöd till flygplatser utanför det nationella basutbudet

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Flygplatssystemet kännetecknas av en svag ekonomi, där kommuner och regioner som ägare årligen bidrar med ägartillskott eller underskottsfinansiering till sina icke statliga flygplatser. För att säkerställa viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet för Sverige bör staten ta ett större ansvar för flygplatssystemet. Staten bör ekonomiskt stödja flygplatserna, som bidrar till att delvis finansiera verksamheten vid flygplatserna (delvis underskottstäckning). Även om vissa totalförsvårshänsyn tagits i utredningen, har utgångspunkten för utredningsarbetet baserats på det civila samhällets behov. I den mån som utredningens förslag inte möter Försvarmaktens behov, bör Försvarmakten genom exempelvis särskilda överenskommelser med flygplatshållare, säkerställa Försvarmaktens tillgång till flygplatser och de tjänster som Försvarmakten är i behov av. Det gäller i förekommande fall även för annan statlig verksamhet.

Förslag:

Staten bör ge statligt stöd till verksamheten vid flygplatser med flyglinjer med allmän trafikplikt (ekonomisk verksamhet). Staten bör även ge statligt stöd för verksamheten vid flygplatser som har avtal om beredskap för samhällsviktig luftfart (ekonomisk verksamhet). För flygplatser som ingår i båda dessa grupper ges endast ett stöd för verksamheten. Statligt ägda flygplatser omfattas inte av detta stöd. För att flygplatserna ska kunna ta del av dessa bidrag bör vissa krav och villkor uppfyllas. Det handlar om villkor som avser att flygplatserna ska bedriva en hållbar och fossilfri verksamhet, ha en god tillgänglighet, ha en hög effektivitet samt hålla en god beredskap. Dessa villkor bör utformas enligt följande:

God tillgänglighet:

Flygplatsen ska verka för att göra det möjligt för medborgare och näringsliv att åka kollektivtrafik till och från flygplatsen.

Fossilfri verksamhet:

Flygplatsen ska bedriva en fossilfri flygplatsverksamhet eller tillse att en fossilfri flygplatsverksamhet kan bedrivas senast år 2025 utifrån en beslutad och genomförd handlingsplan. Flygplatsen ska tillse att det finns infrastruktur och anläggningar samt organisation vid flygplatsen som möjliggör en fossilfri luftfart. Flygplatsen ska tillse att det finns infrastruktur och anläggningar vid flygplatsen som möjliggör fossilfria landtransporter till och från flygplatsen.

Hög effektivitet:

Verksamheten vid flygplatsen ska bedrivas i aktiebolagsform. Staten ska ges möjlighet att föreslå en ledamot i bolagsstyrelsen.

Flygplatsen ska löpande redovisa uppgifter och nyckeltal avseende flygplatsens verksamhet och den ekonomiska förvaltningen till Trafikverket.

God beredskap:

Flygplatsen ska ingå i ett nät av beredskapsflygplatser. Flygplatsen ska ta fram en handlingsplan och vidta åtgärder i enlighet med handlingsplanen för att stärka förmågan att bedriva flygplatsverksamhet. Personalen vid flygplatsen ska vara krigsplacerade vid flygplatsen.

Om stödmottagaren inte uppfyller in skyldighet enligt ovan bör Trafikverket kunna innehålla eller kräva tillbaka hela eller delar av lämnat stöd.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF vill att i enlighet med SRF:s inlägga "Ett sammanhållet svenskt flygplatssystem" uppmana regeringen att inte göra skillnad på stöd mellan flygplatser med allmän trafikplikt och beredskapsflygplatser (tabell 8.19 Ekonomiska konsekvenser sid 306).

SRF anser att samtliga flygplatser med allmän trafikplikt och/eller beredskap borde ersättas med maximalt 75 procent av flygplatsens underskott av sin verksamhet. Detta skulle ge det svenska flygplatssystemet en mer långsiktig robusthet där flygplatsernas stödsystem ej behöver revideras på grund av situationer såsom exempelvis säkerhetspolitiska konsekvenser eller stora regionala förändringar.

SRF har själva drivit frågan om att staten kan villkora att verksamheten ska vara fossilfri för att kunna ta emot stöd, ett så kallat "Grönt stöd". SRF stödjer därför utredarens förslag att flygplatserna ska bedriva en fossilfri flygplatsverksamhet eller tillse att en fossilfri flygplatsverksamhet kan bedrivas senast år 2025. SRF menar att vissa flygplatser med liten reguljär trafik kan behöva längre tid för etablera detta, beaktat dessa flygplatserns förutsättningar.

SRF anser att man via Trafikverket bör utföra övervakning och kontroll av det svenska flygplatssystemet och inte med styrelsrepresentation i respektive flygplatsbolag. Swedavia-representation i flygplatsbolagen utanför basutbudet bör absolut inte införas då det direkt skulle snedvrída konkurrensen mellan statliga och icke-statliga flygplatser.

Den ekonomiska konsekvensen för ett likformat stödsystem för alla flygplatser med trafikplikt och/eller beredskap beräknas endast uppgå till 50 mkr årligen.

SRF bedömer att ett nytt stödsystem är kanske det mest angelägna för våra medlemsflygplatser och bör införas snarast möjligt.

SRF menar att det är möjligt med höjda anslag i enlighet med nytt stödsystem redan till ingången av 2024. Nytt stödsystem behöver författningsförändringar vilket sedan kan införas 2025.

8.6 Flyglinjer med allmän trafikplikt

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Den tillgänglighet som transportsystemet bidrar till har en betydande påverkan på möjligheterna för regional utveckling. Flygtrafiken är särskilt betydelsefull för tidskritiska resor och transporter över långa avstånd. De kommunala och regionala myndigheterna bör därför ges ett större inflytande inför beslut om flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik. Sverige bör ha en nationell myndighet som ansvarar för beslut om flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik. Trafikverket bör fortsatt vara behörig myndighet för artiklarna 16 – 17 i EU:s lufttrafikförordning.

Förslag:

De kommunala och regionala myndigheterna bör ges möjlighet att finansiera ett kompletterat utbud, utöver det utbud av flyglinjer som följer av det statliga åtagandet, så länge det sammantaget inryms inom bestämmelserna enligt EU:s lufttrafikförordning. Det statliga åtagandet behöver preciseras och tydliggöras. De flyglinjer som idag ingår i det statliga åtagandet bör justeras. Den allmänna trafikplikten på flyglinjerna Östersund – Umeå, Torsby – Arlanda, Hagfors – Arlanda respektive Kramfors-Sollefteå – Arlanda bör upphöra. I stället bör en ny flyglinje med allmän trafikplikt införas mellan Karlstad – Arlanda, med anslutningstrafik (marktransporter) från Torsby respektive Hagfors. Vidare bör allmän trafikplikt införas på flyglinjen mellan Sundsvall - Arlanda med anslutningstrafik från Kramfors respektive Sollefteå (marktransporter) till Sundsvall-Timrå flygplats. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att vidareutveckla en modell och process som möjliggör ett utökat regionalt inflytande och möjlighet för regionala myndigheter att föreslå och finansiera flyglinjer med allmän trafikplikt. Trafikverket bör även ges i uppdrag att vidareutveckla tydliga kriterier för det statliga åtagandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt för att tydliggöra förutsättningarna för främst de regionala myndigheterna och intressenterna.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF motsäger sig utredningens förslag om upphörande av allmän trafikplikt på flyglinjerna Hagfors Airport, Torsby Airport samt Kramfors Airport till Stockholm. Dessa flyglinjer utgör vitala transportfunktioner för berörda kommuner och med en avsaknad av allmän trafikplikt riskeras regioners utveckling att kraftfullt försämrans.

SRF föreslår att regeringen fastslår tydliga kriterier vad gäller allmän trafikplikt. Detta för att uppnå en förutsägbarhet samt goda planeringsförutsättningar.

SRF samtycker till utredningens förslag om möjlighet till regionalt upphandlad flygtrafik.

SRF motsäger sig förslaget som redovisas i tabell 8.11 att endast flyglinjer inom landet eller till flygplatser understigande fem miljoner passagerare i Norge och Finland ska kunna upphandlas av regional myndighet. Regionala myndigheter bör tillåtas upphandla och finansiera de flyglinjer som den aktuella regionen anser viktiga för den regionala utvecklingen. Trafikverket kommer dessutom fortsatt vara en kontrollmyndighet som analyserar och beviljar eller avslår ansökan.

SRF menar att regionalt upphandlad trafik kan införas efter författningsmässiga förändringar under 2025.

8.6.5 Utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt behöver förändras

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Det statliga åtagandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt bör justeras med hänsyn till nyttjande och omvärldsförutsättningar.

Förslag:

Den allmänna trafikplikten på flyglinjerna Östersund – Umeå, Kramfors – Arlanda och Hagfors/Torsby – Arlanda bör upphöra från och med oktober 2027, medan en allmän trafikplikt bör införas på flyglinjen Karlstad – Arlanda samt Sundsvall - Arlanda. Anslutningstrafik bör därtill säkerställas mellan Hagfors/Torsby och Karlstad flygplats respektive Kramfors/Sollefteå och Sundsvall Timrå flygplats.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF motsäger sig utredningens förslag om upphörande av allmän trafikplikt på flyglinjerna Hagfors Airport, Torsby Airport samt Kramfors Airport till Stockholm. Dessa flyglinjer utgör vitala transportfunktioner för berörda kommuner och med en avsaknad av allmän trafikplikt riskeras regionens utveckling att kraftfullt försämrats.

SRF föreslår att regeringen fastslår tydliga kriterier vad gäller allmän trafikplikt. Detta för att uppnå en förutsägbarhet samt goda planeringsförutsättningar. SRF anser att Trafikverket ska ges uppdraget att planera för snabbt införande av allmän trafikplikt på andra sträckor som i framtiden riskerar att förlora sina fungerande kommersiella flyglinjer. Detta gäller även sträckor som innan pandemin hade kommersiell flygtrafik till Stockholm.

SRF bedömer att införande av sådan allmän trafikplikt kan börja fungera under 2024 eller 2025.

8.7.1 Definition av samhällsviktig luftfart

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Med hänsyn till den verksamhet som bedrivs vid flygplatser bör ett vidare perspektiv anslås. Resonemangen bör utgå från samhällsviktig luftfart och inte enbart samhällsviktigt flyg. En definition av samhällsviktig luftfart bör ta sin utgångspunkt i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps definition av samhällsviktig verksamhet. Även om linjefart har stor betydelse för samhällsviktig verksamhet, både för personbefordran och frakt, bör linjefart och chartertrafik ej ligga till grund för den samhällsviktiga luftfartens behov av beredskapsflygplatser.

Förslag:

Samhällsviktig luftfart bör definieras som luftfart som stödjer hälso- och sjukvård, spanings- och räddningsverksamhet, brandbekämpning samt övriga insatser från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, länsstyrelser, Försvarsmakten samt uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Beredskapsflygplatser bör ha beredskap att öppna upp stängda flygplatser för samhällsviktig luftfart som ej omfattas av linjefart och chartertrafik.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag i sin helhet.

8.7.2 Statens rådighet över beredskapsflygplatser och nätet av beredskapsflygplatser

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Staten bör ges en ökad rådighet avseende de flygplatser som ingår i nätet av beredskapsflygplatser. Nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgats, i jämförelse med de i dag tio ordinarie beredskapsflygplatserna, i syfte att ge en bättre tillgänglighet, spridning och geografisk yttäckning för samhällsviktig luftfart. De ingående flygplatserna i nätet av beredskapsflygplatser bör bestämmas utifrån ett nationellt perspektiv.

Förslag:

Alla flygplatser som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och som drivs och förvaltas av Swedavia AB bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser. Detta bör tydliggöras i Swedavia AB:s bolagsordning. Regeringen bör besluta om vilka flygplatser som bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser. Om en utpekad flygplats ej är intresserad av att ingå, bör Trafikverket ges uppdraget att komplettera nätet med beredskapsflygplatser om det finns behov. Staten bör ställa krav på de flygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt och som bidrar till att nätet av beredskapsflygplatser får en god tillgänglighet, spridning av flygplatser och geografisk yttäckning att de behöver ingå i nätet av beredskapsflygplatser för att flygplatsen ska få beredskapsstöd. Staten bör därutöver även peka ut ytterligare flygplatser utifrån ett rent beredskapsperspektiv, där flygplatserna bidrar till att skapa ett effektivt nät av beredskapsflygplatser som bidrar till god tillgänglighet, spridning av flygplatser och geografisk yttäckning.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag med följande tillägg.

SRF anser att regeringen skyndsamt bör utreda samt föreslå en författningsändring gällande avsteg från miljötillståndskrav för luftfart som stödjer hälso- och sjukvård, spanings- och räddningsverksamhet, brandbekämpning samt övriga insatser från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, länsstyrelser, Forsvarsmakten samt uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet.

Detta för att säkerställa att ovanstående samhällsviktiga luftfart kan bedrivas.

SRF anser att frågan brådskar och menar att en författningsändring bör ske senast under 2024.

8.7.3 Flygplatser som bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Nätet av beredskapsflygplatser bör bestå av 33 flygplatser för att det ska finnas flygplatser med tillräcklig geografisk spridning och yttäckning.

Förslag:

Alla flygplatser i Swedavias nät bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser (initialt 11 flygplatser). Alla flygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser (10). Därtill bör 12 ytterligare flygplatser av kompletterande beredskapskäl utses ingå i nätet av beredskapsflygplatser (12).

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag med följande tillägg.

Varje län ska minst ha en beredskapsflygplats som i första hand knyts till närheten av större länsjukhus eller länsdelssjukhus.

SRF anser att nya beredskapsavtal kan tecknas under 2024.

8.7.4 Framförhållning till överenskommet avtal och avtalslängd

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Nätet av beredskapsflygplatser för samhällsviktig luftfart bör ges mer stabila, robusta och förutsägbara förutsättningar för såväl flygplatser, flygbolag som för andra delar av samhället. Ett utpekande av beredskapsflygplatser och reservflygplatser i förordningsform skulle troligtvis vara att föredra, eftersom det sannolikt skulle borga för en mer stabil och robust modell. Den begränsade utredningstiden har dock inte möjliggjort en fördjupad analys av vilka möjligheter som finns. Därför baseras bedömningar och förslag på en vidareutveckling av dagens modell med avtal.

Förslag:

Beredskapen att öppna upp stängda flygplatser utanför ordinarie öppettider bör regleras genom avtal, både för statliga som icke-statliga flygplatser. Beredskapsavtal för flygplatser bör tecknas med en längre framförhållning och bör gälla under en längre tid. Avtalen bör tecknas med cirka 6 till 12 månaders framförhållning och avtalsperioden bör gälla i minst 5 år. Eventuell uppsägning av avtalen bör ske med 6 till 12 månaders framförhållning.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag i sin helhet.

SRF anser att nya beredskapsavtal kan tecknas under 2024.

8.7.5 Tjänster vid beredskapsflygplatser och reservflygplatser

Utredningens skrivelse

Bedömning:

För att nätet av beredskapsflygplatser ska vara tillgängligt, robust och förutsägbart bör det uppfylla en miniminivå vad gäller de tjänster som tillhandahålls vid flygplatserna. Alla de tjänster som behövs för att en luftfarkost som bedriver samhällsviktig luftfart ska kunna landa eller starta vid en flygplats bör tillhandahållas av flygplatsen. Det bör finnas möjlighet att differentiera tjänsteutbudet, men det bör inte understiga den miniminivå som slås fast.

Förslag:

Beredskapsflygplatser ska tillhandahålla sådana tjänster som krävs för att ta emot och släppa iväg luftfartyg som bedriver samhällsviktig luftfart. Dessa tjänster bör åtminstone omfatta fälthållning, flygtrafikledning, räddningstjänst när luftfartygets startmassa så kräver, avisning, tankning, väderobservationer och öppnande av grindar för exempelvis ambulans. De skyldigheter och rättigheter som gäller för de som utses till reservflygplatser bör omfattas av samma avtal om beredskap från och med år 2030. De krav som följer av att vara en reservflygplats, kan innebära högre krav på tillhandahållande av tjänster jämfört med att enbart hålla beredskap vid en flygplats för samhällsviktig luftfart. I det fallet bör dessa tjänster ses som ett kompletterande utbud för de flygplatser som berörs. Reservflygplatserna ska tillhandahålla sådana tjänster som möjliggör en trafikavveckling om de satellitbaserade navigationssystemen inte är tillgängliga eller inte ger tillräcklig noggrannhet samt vid bortfall av radartäckning. Tjänsterna bör åtminstone omfatta navigationshjälpmedel, flygplatsens öppethållning (inklusive fälthållning), väderobservationer (METAR), räddningstjänst, flygtrafikledningstjänst, marktjänster och luftfartsskydd samt radionavigationshjälpmedel för en-route navigering.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag med följande tillägg.

SRF anser att 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 mer likartat uppdrag,
- etableringen av fjärrstyrda flygledartorn från samma operatörscentral medför risker att ett flertal flygplatser stängs och därmed ej heller kan verka som reservflygplats.

SRF menar att frågan brådskar och en ny ordning där beredskapsflygplatser också överensstämmer med reservflygplatser bör kunna vara på plats under 2024.

8.7.6 Öppettider vid beredskapsflygplatserna

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Flygplatsernas öppettider varierar. Det är samtidigt svårt att på nationell nivå reglera dessa förutsättningar. Det bör vara flygplatserna som beslutar om sina öppettider. Däremot anser jag att det är rimligt att staten anger vissa villkor för under vilka tider på dygnet som flygplatsen får ersättning för beredskap, även om grundkravet är att flygplatsen dygnet runt ska kunna ta emot samhällsviktiga lufttransporter.

Förslag:

Staten bör ge ersättning till flygplatser som ingår i det statliga nätet av beredskapsflygplatser för beredskap mellan klockan 20 – 08. För helgdagar kan det vara rimligt att staten ersätter för fler timmar.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag i huvudsak. SRF menar att vissa flygplatser med liten reguljär trafik kan behöva högre ersättning med utredarens förslag, då ordinarie öppettider är begränsade. SRF förordar därför att inga klockslag ska vara gränssättande.

SRF menar att ett nytt system kan införas under 2024.

8.7.7 Insatsberedskap framför jourberedskap

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Krav på jourberedskap, med personal på arbetsstället (flygplatsen), bedöms resultera i en högre kostnadsnivå för flygplatserna samt utmaningar för flygplatsernas personalplanering och bemanning. Nuvarande lösning med insatsberedskap, där personalen är på annan plats än arbetsplatsen men ska ha förmåga och möjlighet att ta sig till flygplatsen inom given tid, bedöms därför vara att föredra.

Förslag:

Beredskapen, vid de flygplatser som ingår i det statliga nätet av beredskapsflygplatser, bör baseras på insatsberedskap.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag i sin helhet.

SRF anser detta kan införas under 2024.

8.7.8 Ersättningssystem och kostnadstäckning

Utredningens skrivelse

Bedömning:

De flygplatser som ingår i nätet av beredskapsflygplatser bör få ersättning för att hålla beredskap med nödvändig personal. De flygplatser som därtill är reservflygplatser bör i förekommande fall kunna få ersättning för inflygningshjälpmedel samt kompletterande ersättning för att hålla beredskap med ytterligare personal om så krävs. Denna verksamhet bör enligt min uppfattning kunna betraktas som icke ekonomisk verksamhet, vilket innebär att det inte omfattas av bestämmelser om statsstöd.

Förslag:

De flygplatser som ingår i nätet med beredskapsflygplatser bör få ersättning för de kostnader som följer direkt av uppdraget. Kostnaderna bör beräknas utifrån en modell med tak för att bidra till en enkel och förutsägbar modell och ersättningsnivå för berörda flygplatser (på årsbasis: en flygtrafikledare och tre till fyra markpersonal samt schablonersättning för administration). Ersättningen bör därtill bli föremål för en indexuppräkningsmodell. De flygplatser som ligger söder om Mora flygplats bör ges maximal ersättning motsvarande en flygtrafikledare och tre markpersonal samt en schablonersättning för administration. Mora flygplats och de flygplatser som ligger norr om Mora bör ges maximal ersättning motsvarande en flygtrafikledare och fyra markpersonal samt en schablonersättning för administration. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, i samverkan med Transportstyrelsen, analysera och bedöma de ekonomiska konsekvenserna för de flygplatser som utses till reservflygplatser samt att föreslå modell för finansiering av reservflygplatssystemet från år 2030.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag med följande tillägg.

SRF anser att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda om inte samtliga beredskapsflygplatser även ska klassas som reservflygplatser. Det skulle då bli en enklare hantering och underlätta för flygbolag om beredskapsflygplatser och reservflygplatser överensstämmer.

SRF menar att nytt system kan införas under 2024.

8.7.9 Nationell kontaktpunkt – Service och information till användare av beredskapsflygplatser

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Det finns behov av att inrätta en operativ funktion med ansvar för att tillhandahålla service och aktuell information om systemet med beredskapsflygplatser till utförare av samhällsviktig luftfart under alla tider på dygnet.

Förslag:

Regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att vara nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser. Den nationella kontaktpunkten för nätet av beredskapsflygplatser ska inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga flygplatser som ingår i nätet samt från övriga berörda myndigheter och aktörer för att driva och förvalta nätet av beredskapsflygplatser samt sprida kunskap och information om nätet till utövare av samhällsviktig luftfart.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag i sin helhet.

SRF menar att ny funktion kan etableras under 2024.

8.7.10 Investeringar i flygplatser

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Det finns behov av statligt stöd för investeringar i flygplatser, såväl utifrån ett transportpolitiskt motiv som för att stärka det civila försvaret. Den nuvarande möjligheten till statligt investeringsstöd till icke statliga flygplatser bör finnas kvar. Det finns utöver detta även behov enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap att säkerställa funktionaliteten i flygplatssystemet för att stärka det civila försvaret. De åtgärder som behöver vidtas bidrar även till den framtida krisberedskapen för att stärka samhällets förmåga att förebygga och hantera svåra påfrestningar på samhället i fredstid. De flygplatser som pekas ut som beredskaps- och reservflygplatser bör enligt min mening ges en prioritet. Men jag konstaterar samtidigt att det kan finnas skäl för att även stödja andra flygplatser.

Förslag:

Regeringen bör även fortsättningsvis möjliggöra för investeringar till icke statliga flygplatser via länsplan. Regeringen bör införa ett statligt investeringsstöd till flygplatser och flygtrafiktjänst i syfte att stärka det civila försvaret.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag med följande tillägg.

SRF anser att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda om inte samtliga beredskapsflygplatser även ska klassas som reservflygplatser. Det skulle då bli en enklare hantering och underlätta för flygbolag om beredskapsflygplatser och reservflygplatser överensstämmer.

Med flygplatsernas allt större betydelse för beredskap förordar SRF särskilt statligt investeringsstöd för flygplatser. Ett särskilt statligt investeringsstöd är också viktigt för flygtrafiktjänst då det numera finns både traditionell och fjärrstyrd flygtrafiktjänst.

SRF menar att ett sådant stöd kan införas under 2025 eller därefter.

8.7.11 Krigsplacering inför beslut om allmän tjänsteplikt och robust verksamhet

Utredningens skrivelse

Bedömning:

För att verksamheten vid vissa flygplatser ska fungera vid påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap bör flygplatserna planera för en sådan situation. En säkerställd personalförsörjning är bland annat viktigt för att verksamheten vid en flygplats ska fungera vid en höjd beredskap. Likaså bör flygplatserna säkerställa väsentliga funktioner och resursförsörjning i övrigt.

Förslag:

För att en flygplats ska få ta del av statliga bidrag eller för att en flygplats ska kunna utnämnas till beredskapsflygplats bör vissa villkor vara uppfyllda. Ett villkor bör vara att det vid den berörda flygplatsen genomförs en personalplanering som innebär att personalen vid flygplatsen krigsplaceras inför ett eventuellt beslut om inrättande av allmän tjänsteplikt. Det bör gälla för såväl Swedavia AB som för de icke-statliga flygplatser som tar del av statliga bidrag eller som utnämns till beredskapsflygplats. Vid dessa flygplatser bör även krav ställas på att beredskapsplanering sker och att nödvändiga åtgärder vidtas som bidrar till att säkerställa en robust verksamhet för att klara av såväl påfrestningar i fredstid som inför och vid höjd beredskap. Regeringen bör initiera en fördjupad analys om möjligheterna att krigsplacera personal anställda vid andra företag (underleverantörer) än hos det bolag eller organisation som driver flygplatsverksamheten.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag i sin helhet. SRF anser också att krigsplacering bör gälla för extern flygtrafiktjänst samt leverantörer och supporttjänster som är avgörande för flygplatsdriften.

SRF anser att krigsplaceringar bör vara genomförda under 2024.

8.7.12 Samarbete med Norge och Finland

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Sverige bör verka för att snarast möjligt upprätta samarbetsavtal med Danmark, Finland och Norge om beredskap vid flygplatser för att säkerställa samhällsviktiga flygtransporter vid gränsområdena mellan länderna.

Förslag:

Regeringen bör ta initiativ till ett utökat beredskapssamarbete mellan flygplatser i Danmark, Finland, Norge och Sverige.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag i sin helhet.

SRF menar att ett fungerande nordiskt samarbete kan vara på plats under 2025.

8.7.13 Kompletterande nät av helikopterflygplatser

Utredningens skrivelse

Bedömning:

För att åstadkomma en bättre grundläggande tillgänglighet för samhällsviktig luftfart bör nätet av flygplatser med inflygningshjälpmedel och beredskapsflygplatser kompletteras med ett nät av helikopterflygplatser, som bör vara möjliga att använda även vid dåligt väder, dygnet runt under alla årets dagar.

Förslag:

Ett nationellt nät med helikopterflygplatser med PinS-procedurer bör etableras och drivas för samhällsviktig luftfart. En preliminär bedömning innebär att det på sikt kan komma att handla om 50 – 60 PinS-platser för samhällsviktig helikoptertrafik, inklusive platser vid sjukhus. Ett statligt bidrag bör inrättas för att stödja en sådan etablering och utbyggnad av strategiska platser med PinS-procedurer för helikopter. Vid dessa platser, som kan vara obemannade, ska det finnas tillgång till bränsle. Det ska vid dessa platser vara möjligt att genomföra flyguppdrag i dåligt väder och när vädret kräver flygning enligt instrumentflygreglerna. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, efter samverkan med andra berörda myndigheter och aktörer, säkerställa att det finns ett nationellt nät med platser med PinS-procedurer för samhällsviktig luftfart. Detta nät ska komplettera nätet med flygplatser med inflygningshjälpmedel och beredskapsflygplatser och bidra till en grundläggande tillgänglighet för samhällsviktig luftfart. Trafikverket bör därtill även ges i uppdrag av regeringen att pröva och administrera ett statligt bidrag för etablering och drift av helikopterplatser med PinS-procedurer och tankmöjligheter.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag i sin helhet.

SRF bedömer att ett sådant nytt system kan vara på plats under 2025.

8.7.14 Miljöprövning av flygplatser med samhällsviktig luftfart

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Miljöprövning av flygplatsverksamhet är av stor betydelse för att minska luftfartens miljöpåverkan. Samtidigt är det av stor vikt att samhällsviktig luftfart ges goda förutsättningar att verka under dygnets alla timmar. Jag ser en risk att mitt förslag om att utvidga det statliga nätet av beredskapsflygplatser kan begränsas av dagens miljötillstånd för olika flygplatser. Jag anser att det kan finnas skäl att pröva om det är möjligt att anpassa miljöbalkens prövning med hänsyn till betydelsen av att ha beredskap för att öppna upp flygplatser utanför ordinarie öppettider för samhällsviktig luftfart. Jag utesluter inte att det kan finnas behov av en specialreglering i denna del. Frågan är dock vad som är möjligt med hänsyn till bland annat EU bestämmelser och lagstiftningen i övrigt. Jag ser dock ett behov av att denna fråga prövas.

Förslag:

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.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag med följande tillägg.

SRF anser att regeringen skyndsamt bör utreda samt föreslå en författningsändring gällande avsteg från miljötillståndskrav för luftfart som stödjer hälso- och sjukvård, spanings- och räddningsverksamhet, brandbekämpning samt övriga insatser från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, länsstyrelser, Försvarsmakten samt uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Detta för att säkerställa att ovanstående samhällsviktiga luftfart kan bedrivas.

SRF anser att frågan brådskar och bör vara på plats senast 2024.

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

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Regeringen bör tydliggöra den långsiktiga inriktningen för hur luftfarten och flygplatssystemet bör utvecklas och vilket åtagande som staten har för att bidra till önskvärd utveckling. Här bör, enligt min uppfattning, såväl statens stöd till flygtrafik och flygplatser ingå för att bidra till förutsägbarhet och stabilitet för berörda aktörer. En tydligare inriktning kommer enligt min uppfattning att bidra till en ökad förutsägbarhet, stabilitet och trygghet.

Förslag:

Regeringen bör ta fram en ny strategi för luftfarten. Strategin bör visa på de utmaningar som behöver hanteras och den utveckling som önskas. Regeringen bör i samband med beslut om nationell plan för transportsystemet se till att luftfarten och flygplatssystemet uppmärksammas och att den långsiktiga inriktningen för statens insatser tydliggörs för alla berörda.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag i sin helhet.

SRF bedömer att en ny plan kan vara på plats under 2025.

8.8.2 Införande av allmän trafikplikt för samhällsviktiga flyglinjer

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Det finns skäl att skapa en större förutsägbarhet och trygghet kring tillgänglighet med flyglinjer för regioner i främst norra Sverige och Gotland. Jag bedömer att dessa linjer i huvudsak kommer att bedrivas med bärkraftig kommersiell trafik, men genom denna åtgärd säkerställer regeringen en grundläggande tillgänglighet för berörda regioner.

Förslag:

Regeringen bör införa allmän trafikplikt för samhällsviktiga flyglinjer, där regionerna riskerar att bli i det närmaste isolerade för det fallet att flyglinjen upphör. Minimiutbudet för dessa flyglinjer bör uttryckas på en nivå som innebär minsta möjliga marknadspåverkan, samtidigt som en grundläggande nivå av tillgänglighet säkerställs. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att löpande följa utvecklingen på marknaden och skyndsamt ingå avtal med flygföretag om regelbunden flygtrafik för de utpekade flyglinjerna där det inte finns kommersiella förutsättningar att fullgöra ett minimiutbud av regelbunden flygtrafik.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag. SRF betonar samtidigt betydelsen att regeringen fastslår tydliga kriterier som ska vara vägledande för förändringar för den allmän trafikplikten.

8.9 Ekonomiska konsekvenser av dessa förslag

Utredningens skrivelse

Bedömning:

Jag ser behov av att förutsättningarna för flygplatserna behöver förbättras så att man kan bo, leva och verka i hela Sverige i framtiden. Det gäller medborgare, näringsliv och samhällsviktig luftfart i ett tillgänglighetsperspektiv. Jag bedömer därför att det finns ett behov av ett utökat statligt åtagande inom området, vilket kommer att kräva ytterligare anslag och medelstilldelning från statens sida.

Svenska regionala flygplatsers yttrande:

SRF samtycker till utredningens förslag med följande tillägg.

SRF anser i stort att utredningens förslag harmoniserar med SRF:s bedömning och att behovet av statlig finansiering av flygplatssystemet är välbehövligt då det i annat fall påfrestar annan offentlig finansiering. SRF anser dock att i enlighet med SRF:s inlägga "Ett sammanhållet svenskt flygplatssystem" uppmana regeringen att inte göra skillnad på stöd mellan flygplatser med allmän trafikplikt och beredskapsflygplatser (tabell 8.19 Ekonomiska konsekvenser sid 306). Samtliga flygplatser med allmän trafikplikt och/eller beredskap borde ersättas med maximalt 75 procent av flygplatsens underskott av sin verksamhet. Detta skulle ge det svenska flygplatssystemet en mer långsiktig robusthet där flygplatsernas stödsystem ej behöver revideras på grund av situationer såsom exempelvis säkerhetspolitiska konsekvenser eller stora regionala förändringar.

Den ekonomiska konsekvensen för ett likformat stödsystem för alla flygplatser med trafikplikt och/eller beredskap beräknas endast uppgå till 50 mkr årligen.

Samtliga beredskapsflygplatser bör även utses som reservflygplatser eftersom det då blir en enklare hantering och mer likartat uppdrag. Etableringen av fjärrstyrda flygledartorn från samma operatörscentral medför risker att ett flertal flygplatser stängs och därmed ej heller kan verka som reservflygplats.

SRF menar att ny ordning kan införas under 2024.