



Handläggning Frida Fredriksson
Direkttelefon 0520-49 51 58
Epost frida.fredriksson@trollhattan.se
Datum 2023-04-26
Diariernr KS 2023/00234 302

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remiss av rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet - för tillgänglighet och beredskap Ds 2023:3. Dnr LI2023/01786

Trollhättans Stad har beretts möjlighet att yttra sig över utredningen Ds 2023:3 om Statens ansvar för det svenska flygsystemet och vill lämna följande kommentarer.

Utredningen tar ett välkommet helhetsgrepp kring Sveriges flygplatsinfrastruktur med förslag på både kort och lång sikt för ett mer robust och tillförlitligt flygsystem. Det är positivt att utredaren beskriver flygtrafikens betydelse för en ökad tillgänglighet för invånare, näringsliv och samhällsviktigt flyg. Utredningen utelämnar dock perspektivet från den militära delen av totalförsvaret, vilket anses vara en viktig aspekt att beakta. Inte minst då Trollhättan-Vänersborgs flygplats frekvent används av Försvarmakten.

Långsiktig inriktning för hur luftfarten med ett "hela resan perspektiv"

Trollhättans Stad instämmer med utredarens förslag om att regeringen bör ta fram en ny strategi för luftfarten för en ökad förutsägbarhet, stabilitet och trygghet för berörda aktörer. Det är en god idé att uppmärksamma den långsiktiga inriktningen för luftfarten i samband med beslut om nationell plan för transportsystemet, gärna ur ett transportslagsövergripande perspektiv.

För att beakta tillgängligheten till och från flygplatsen vore det positivt om fler får möjlighet att ta sig till Trollhättan-Vänersborgs flygplats via kollektivtrafiken



på ett enkelt sätt. Hela transportsystemet och infrastrukturen för flygtrafiken behöver betraktas som en helhet för att upprätthålla ett robust och tillförlitligt transportsystem.

Villkor för stöd till flygplatser utanför det nationella basutbudet och kriterier för ett förstatligande behöver tydliggöras

Utredaren ser behov av att staten tar ett samlat grepp om flygplatserna och att staten får en större rådighet över flygplatssystemet. Med en större rådighet har också staten en större möjlighet att ta ansvar för den grundläggande tillgängligheten. Utredaren föreslår att systemet med statligt stöd till icke statliga flygplatser justeras och villkoras för icke statliga flygplatser som har flyglinjer med allmän trafikplikt och icke statliga flygplatser som ingår i ett nät av beredskapsflygplatser.

De icke statliga flygplatserna bildar tillsammans med flygplatserna i det nationella basutbudet Sveriges flygplansinfrastruktur. Befintlig infrastruktur behöver värnas, vidmakthållas och förvaltas för att säkerställa att framtida behov kan tillgodoses och att beredskap finns vid eventuella framtida kriser. Det är svårt att få en överblickbarhet över vad utredarens förslag innebär för möjligheten att vidmakthålla och förvalta flygplatsens infrastruktur, men det är positivt att utredaren föreslår en ökning av stödet till de icke statliga flygplatserna. Ett utökat statligt stöd är en förutsättning för att långsiktigt säkra infrastruktur som bidrar till tillgänglighet och möjliggör för samhällsviktiga transporter.

Luftfarten behöver ställa om för att möta klimat- och miljöutmaningar. Flygplatserna kan komma att behöva göra kostsamma investeringar för att anpassa verksamheten och infrastrukturen till en elektrifiering av flyget. Det finns idag inget utrymme att genomföra en sådan omställning genom det stöd som ställs ut genom statlig medfinansiering vid icke statliga flygplatser, stödet behöver utökas för att möjliggöra en omställning till fossilfrihet och elektrifiering.



Kravet om en "fossilfri verksamhet" för att ta del av bidrag till icke statliga flygplatser behöver kompletteras med tydliga standars och krav på flygplatsernas infrastruktur. Fossilfri luftfart styrs också av tillgång till biobränsle och grön el. Med stora industrisatsningar och elektrifieringar i Västra Götalandsregionen ökar regionens effektbehov kraftigt, därmed behöver regioner där det finns flygplatser effektsäkras.

Det nationella basutbudet av flygplatser föreslås att utökas med ytterligare fyra flygplatser för att säkerställa en ökad tillgänglighet till hela Sverige. En beskrivning av vilka kriterier som utredaren utgått från vid bedömning om att just dessa fyra flygplatser bör ingå i det nationella basutbudet anser vi dock saknas. Kriterier för ett förstatligande av flygplatser bör tydliggöras för en större förutsägbarhet för flygplatser, kommuner och regioner.

För att uppnå en hög effektivitet föreslår utredaren att staten ska få möjlighet att föreslå en ledamot i flygplatsverksamhetens bolagsstyrelse. Eftersom styrelserepresentation från Swedavia skulle innebära en konkurrenssituation bör alternativa lösningar till statlig insyn i det svenska flygplatssystemet utredas och övervägas. Uppdraget att kontrollera det svenska flygplatssystemet bör även fortsättningsvis skötas via Trafikverket som idag har ett regeringsuppdrag kopplat till interregional kollektivtrafik (inklusive flygtrafik).

Allmän trafikplikt och statligt upphandlad trafik ska säkerställa en grundläggande tillgänglighet

Det är idag staten, genom Trafikverket, som avgör vilka flyglinjer som ska omfattas av allmän trafikplikt. Trafikverket utreder och beslutar vart fjärde år om vilka flyglinjer som ska drivas genom upphandlad trafik. Regeringsuppdraget avser att verka för en grundläggande tillgänglighet och vid behov avtala om kollektivtrafik där det inte är kommersiellt lönsamt. Trafikverket har nu tilldelat kontrakt på tolv inrikeslinjer under perioden 2022–2027. Frågan om att utreda flyglinjer med allmän trafikplikt ligger inte i uppdraget, men den har inkluderats i



utredningen eftersom frågan om trafikplikt får betydelse för flygplatsinfrastrukturen.

Trollhättans Stad ser att Coronapandemin har satt ljuset på vikten av en mer flexibel och snabbfotad upphandlingsprocess av flyglinjer med allmän trafikplikt. Det behöver finnas möjlighet att upphandla trafik utifrån eventuella förändrade behov under avtalsperioden, till exempel när omvärldsförutsättningar medför behov av upphandlad trafik till geografier där det annars finns kommersiella förutsättningar för trafik.

Utredaren föreslår en möjlighet för regioner att komplettera den allmänna trafikplikten som Trafikverket beslutar med trafik som de själva finansierar och därmed få ett större regionalt inflytande över tillgängligheten till regionen. Ett ökat regionalt inflygande med möjlighet att göra tillköp för flyglinjer är positivt, men bör inte begränsas till att endast omfatta på förhand bestämda destinationer enligt tabell 8.1.1 (s 253). Regionala myndigheter bör tillåtas upphandla flygtrafik som anses vara viktig för den regionala utvecklingen.

Vidare föreslår utredaren att de flyglinjer som ingår i det statliga åtagandet bör justeras och föreslår förändringar gällande vilka flyglinjer som ska få allmän trafikplikt från 2027. Vi ser att flyglinjer endast ska ges allmän trafikplikt för att täcka upp för en tillgänglighetsbrist där det inte finns kommersiella förutsättningar för trafik. Beslut om allmän trafikplikt ska föregås av en utredning av var tillgänglighetsbrister finns som kan åtgärdas med flygtrafik. Vi ställer oss frågande till att utredaren i utredningen pekar ut var det i framtiden kommer råda ett behov av allmän trafikplikt och upphandlad trafik.

Säkra flygplatsinfrastrukturen och nätet av beredskapsflygplatser

I utredarens uppdrag ingår att analysera och föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige så att behoven av samhällsviktigt flyg tillgodoses i hela landet. Utredaren menar att resonemang kring hur samhällsviktig verksamhet kan stödjas av luftfarten bör utgå från ett



perspektiv som fångar luftfarten och inte enbart samhällsviktigt flyg. Samhällsviktig luftfart innefattar 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.

Trollhättans Stad ser att Trollhättan-Vänersborgs flygplats spelar en väsentlig roll för samhällsviktiga transporter i vårt område och hela den norra delen av Västra Götalands län. Närheten till Norra Älvsborgs akutsjukhus möjliggör snabba transporter av organ, patienter och sjukvårdsteam. I takt med att regionen växer ökar även behovet av att säkerställa kopplingar nationellt och internationellt gentemot andra sjukhus. För räddningstjänstens insatser är det viktigt att ha tillgång och närhet till en flygplats. Närheten till Skaraborgs flygflottilj (F7) medför att flygplatsen frekvent används av Försvarsmakten, till exempel i övningssyfte men också som reservflygplats.

Utredarens förslag om att kraftigt öka antalet beredskapsflygplatser och därmed låta utvidga nätet av beredskapsflygplatser är gynnsamt för en större geografisk spridning och yttäckning. Det skapar en större redundans i flygsystemet eftersom flygplatserna kan täcka upp för varandra vid behov. Trollhättan-Vänersborgs flygplats är under år 2023 en utpekad beredskapsflygplats för samhällsviktiga transporter och det är positivt att utredaren föreslår att flygplatsen bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser. Trollhättan-Vänersborgs flygplats är en attraktiv alternativflygplats mot Landvetter flygplats och är en säkerhetsgodkänd instrumentlandningsflygplats, vilket innebär att det finns möjlighet att ta emot trafik även i dåligt väder.

För att säkra ett nät av beredskapsflygplatser bör kostnad för investeringar, drift och underhåll kopplat till flygplatsernas beredskapsuppdrag i större utsträckning bäras av staten. Det är därför bra att utredaren föreslår att flygplatser som ingår i nätet av beredskapsflygplatser bör få ersättning för att hålla beredskap med



nödvändig personal. Utredaren föreslår dock ett lägre statligt stöd till icke statliga flygplatser som är beredskapsflygplatser jämfört med stödet till icke statliga flygplatser med allmän trafikplikt, vilket vi ställer oss frågande till. Eftersom trafikplikt och beredskap borde anses vara lika viktiga anser vi att stödet till beredskapsflygplatser ska motsvara det stöd som föreslås till flygplatser med trafikplikt, dvs 75 procent eller max 15 mnkr av flygplatsens underskott. Gällande medfinansiering för investeringar vid icke statliga flygplatser är det viktigt att det även fortsättningsvis finns möjlighet att söka medfinansiering för investeringar i icke statliga flygplatser. Vi ställer oss bakom förslaget om att införa ett statligt investeringsstöd till flygplatser för att stärka det civila försvaret.

För flygplatser med ett beredskapsuppdrag är det viktigt att miljötilståndet inte innebär ett hinder för det samhällsviktiga flyget att nyttja flygplatserna. Trollhättans Stad anser därför att det är av vikt att utredarens förslag om författningsändring, förändring av miljöbalken eller specialreglering höras omgående så att flygplatser kan öppna för samhällsviktiga lufttransporter utan att bryta mot gällande miljötilstånd.

Utredarens förslag om att låta avtalsperioden för beredskapsflygplatser gälla i minst 5 år bidrar till en större förutsägbarhet vilket är positivt. För att säkra infrastrukturen på lång sikt bör dock avtalen skrivas för en längre period än 5 år. Längre avtalsperioder innebär större möjligheter för en långsiktig planering för både flygplatser och de verksamheter som är beroende av samhällsviktig luftfart. Flygplatsverksamheten bör informeras med god framförhållning innan avtalsperiodens slut huruvida avtalet förlängs eller sägs upp. Det är därför bra att avtalen föreslås tecknas och eventuell uppsägning föreslås ske med cirka 6 till 12 månader framförhållning.



För att skydda verksamheten bör Trafikverket ges i uppdrag att utreda om samtliga beredskapsflygplatser ska utses till riksintressen för kommunikationer och vara reservflygplatser för en ökad redundans i systemet när satellitnavigering inte är möjlig.

Peter Eriksson
Kommunstyrelsens ordförande

Said Niklund
Stadsdirektör