

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

Umeå kommuns yttrande över remiss: Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap Ds 2023:3.

Umeå kommun är en av få städer i Sverige som har haft en mycket långsiktig och oavbruten tillväxt. Kommunen har ett diversifierat näringsliv och en på flera områden världsledande akademi. Här finns högspecialiserade exportföretag som är beroende av god tillgänglighet till världen. God tillgänglighet med flyg är därför högst centralt för Umeås fortsatta tillväxt.

Umeå kommun instämmer i att *"flyget spelar en viktig roll genom att det möjliggör snabba transporter som överbryggar långa fysiska avstånd."* detta gäller i synnerhet i norra Sverige. Företag i Umeå med betydande omsättning påtalar vikten av goda snabba kommunikationer för att kunna vara lokaliserade i norra Sverige. Tillförligheten, tillgängligheten och turtätheten är central för att dessa tillväxtföretag ska kunna vara lokaliserade här.

Umeå är en av de städer som har tecknat klimatkontrakt för att vara föregångare i klimatomställningen, varför vi är starkt övertygade om att tillgängligheten med flyg skyndsamt behöver ställas om till långsiktig hållbarhet och fossilfrihet.

7 Utveckling av luftfart och flygplatssystem kopplat till luftfartens klimatomställning

Umeå kommun har en tydlig målsättning om att vara en aktiv aktör i klimatomställningen i Sverige, Europa och världen. Samtidigt är flyget en viktig länk för oss, varför dess klimatomställning är centralt.

Umeå kommun ser mycket positivt på flygbranschens mål för sin egna omställning till ett fossilfritt samhälle. Vi instämmer i rapportens syn på att det föreligger en uppenbar risk att produktionen av biobränsle inte ökar i önskvärd omfattning samtidigt som det finns efterfrågan från olika branscher om att nyttja skogsråvara i omställningen. Norra Sverige är ett av de områden som är mycket väl lämpade att tillverka biobränsle med tanke på den utvecklade skogsbranschen och de stora skogsarealerna. Både ur transporthänseende och möjlighet till självförsörjning är utveckling av den nationella produktionen av SAF central.

Utredaren konstaterar "att det krävs politiska beslut och samlade åtgärder för att på kort tid kunna ställa om luftfarten i Sverige till att bli hållbar. Regeringen behöver ta initiativ till att Sverige tar fram en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov, för att flyget överhuvudtaget ska kunna utvecklas i linje med klimatmålen – en nationell flygbränsleplan för att nå klimatmålen 2045." Umeå kommun instämmer i detta och anser att staten bör vara pådrivande i att skapa tydliga och långsiktiga förutsättningar för etablering av el-flyg och nationell produktion av hållbart drivmedel för flyg (SAF).

Umeå kommun är positiv till förslaget om framtagande av en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov, för att flyget ska kunna utvecklas i linje med klimatmålen. Det är angeläget att de investeringar som krävs på flygplatserna för distribution av fossilfria drivmedel underlättas från staten.

Storskalig produktion av SAF är nödvändig, och att den sker nationellt är önskvärt inte minst för att minska vår sårbarhet och utsatthet, men för att det ska ske måste framför allt efterfrågan öka. Befintliga styrmedel som reduktionsplikten bör användas och utvecklas. Reduktionsplikten för flygbränsle är ett viktigt styrmedel för att skapa en stabil och förutsägbar marknad för biobränsle. Det är ett kostnadseffektivt sätt som också branschen förespråkar. Det är dock viktigt att straffavgifternas nivåer sätts för att säkerställa att reduktion sker. Som ett första steg i att säkra storskalig produktion av SAF är att stärka efterfrågan. Upphandling av biodrivmedel är ett viktigt verktyg för detta. Här har offentlig sektor en viktig roll som föregångare.

Det finns ett stort antal regelverk som gäller och som håller på att utvecklas, som styr förutsättningarna för produktion av drivmedel från

förnybara resurser. Dessa skapar ramverk för en långsiktig spelplan för produktion av biodrivmedel och SAF och därmed även investeringsviljan för att utveckla storskalig produktion. Det är ytterst centralt att staten driver frågan om möjligheterna till att producera SAF på skogsrester inom EU.

Det har i norra Sverige bedrivits flera projekt som har utrett förutsättningarna för att underlätta flygets klimatomställning, rörande såväl förutsättningarna för att etablera elflyg, tillgänglighet och distribution av olika drivmedel och förutsättningarna för regional produktion av biodrivmedel för flyg. Det finns därmed en rad kunskapsunderlag att ta del av, så som projekten Fossilfritt flyg i norra Sverige, FAIR och Tree Power.

8.1 Statens respektive regioners åtagande för luftfartssystemet

Umeå kommun instämmer i beskrivningen om att flyget spelar en viktig roll genom att det möjliggör snabba transporter som överbryggar långa fysiska avstånd, vilket är särskilt tydligt i norra Sverige.

Swedavia AB som statligt verktyg

Utredare resonerar om rollen för det statliga ägandet av Swedavia och de investeringsbehov som föreligger. Rapporten öppnar upp för möjligheten att ha privat deläggande i de delar av verksamheten som är vinstdrivande. Flygplatssystemet behöver ses som ett sammanhängande system där dess olika noder (flygplatserna) samspelar. Ett privat ägande av vinstbärande flygplatser riskerar att urholka detta system och tillgängligheten över hela landet. Förutsättningarna att bedriva kvalitativ flygplatsverksamhet i övriga landet och dessutom finansiera de investeringar som krävs för att välkomna fossilfritt flyg blir då betydligt svårare. I enlighet med rapportens genomgående tema om att stärka flygbranschens beredskapsroll anser Umeå kommun att ett privat deläggande av delar av Swedavias verksamhet är olämpligt.

8.3 Nationellt basutbud av flygplatser

Umeå kommun har inga synpunkter på utvecklingen av det nationella basutbudet av flygplatser och utvidgning av nätet av beredskapsflygplatser.

8.6 Flyglinjer med allmän trafikplikt

Utvecklingen i norra Sverige är inte regional utveckling! Detta är utveckling av nationellt viktig basindustri som är avgörande för Sveriges ekonomi, energiförsörjning och klimatomställning. Förutsättningarna för kompetens-

och kunskapsförsörjning i denna utveckling kommer ske till stor del inom de fyra nordligaste länen. Tillgängligheten inom och mellan dessa fyra län (mer än halva Sveriges totala yta) är avgörande.

Trafikverkets tillgänglighetsmodell prioriterar tillgängligheten till och från Stockholm. Detta är ett mycket ensidigt synsätt på sammanhållningen i landet och är därför missvisande för att bedöma resbehovet. Sammanhållningen mellan landets olika delar är minst lika viktigt. I dagens samhälle är de regionala kopplingarna, även över nationsgränser, minst lika viktiga, både för näringslivet, offentlig sektor och akademi. Effektivt resursutnyttjande, regional interaktion och en stor men effektiv arbetsmarknadsregion. Flera tendenser visar på detta:

- I samband med coronapandemin ökade intresset kraftigt för att resa inom landet och i ens närområde. Detta påvisar behovet av att kunna resa mellan regioner, inte enbart mellan norr och söder och till/från Stockholm.
- Den omfattande ny-industrialiseringen i norra Sverige innebär ett kraftigt ökat kompetensbehov, inte bara inom industrinäringen. Konsultmarknaden växer, arbetsmarknaden i norra Sverige blir allt mer sammanlänkad. För att kunna möta denna utveckling behövs möjligheter att resa, både för tjänsteresor men också för pendling över större ytor för att utbyta både specialiserad och allmän arbetskraft.

Ramar för det statliga åtagandet kan inte begränsas till tillgänglighet till och från Stockholm.

Utredaren beskriver att (sid 215) *"Förfrämst de norra delarna av Sverige erbjuder inte de alternativa transportsätten tillräckligt attraktiva res- och transporttider för att hålla ihop Sverige. De statliga och icke statliga trafikflygplatserna har därför en stor betydelse för den interregionala och internationella tillgängligheten. För vissa relationer är flyget den enda möjligheten för att uppnå en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg. Utan flyglinjer som erbjuder korta res- och transporttider, tillräcklig kapacitet och rimliga priser kommer det att bli svårt att leva, bo och verka i vissa regioner. Sammanhållningen i landet skulle riskeras. (...) För vissa relationer är flyget den enda möjligheten för att uppnå en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg. Utan flyglinjer som erbjuder korta res- och transporttider, tillräcklig kapacitet och rimliga priser kommer det att bli*

svårt att leva, bo och verka i vissa regioner. Sammanhållningen i landet skulle riskeras. Klyftorna mellan stad och landsbygd, mellan norra och södra Sverige, mellan rik och fattig skulle riskera att öka.” Umeå kommun instämmer i denna skrivning men utgångspunkten är tillgängligheten mellan norr och söder, trots att det finns ett ökat behov av goda kommunikationer inom den norra hälften av Sverige. Dessvärre ser vi inte att detta synsätt präglar förslagen i rapporten.

Norra Sveriges tillgänglighet i perspektivet av elflyget utveckling

Utvecklingen av elflyg möjliggör att utveckla en ny syn på regional tillgänglighet där de större städerna har möjlighet att bli regionala noder som matar mot Stockholm. Detta skulle stärka såväl den inomregionala tillgängligheten men också tillgången till ett större utbud av avgångar nationellt och internationellt.

På motsvarande sätt som utredningen bedömer att Sundsvall skulle kunna utvecklas till ett regionalt nav för trafik mellan Arlanda och Västernorrland bör kuststäderna i norra Norrland också kunna ses som motsvarande nav när ett effektivt elflyg finns etablerat. Detta skulle möjliggöra en regional anslutningstrafik med elflyg och större utbud av avgångar, och som kopplar an mot kommersiell trafik mellan de större städerna, istället för få avgångar med få resenärer som i dagens system. Detta skulle öka både den inomregionala tillgängligheten och dra nytta av kustflygplatserna tätare avgångar och därmed också öka tillgängligheten till Stockholm. Umeås citynära läge gör också elflyget effektivt genom förutsättningarna för enkelt sömlöst resande.

Det är därför mycket viktigt att inte se en regional trafik i ett isolerat regionalt intresse (och kostnadsansvar) utan att det ses som ett helhetligt och kompletterande system i den övergripande nationella tillgängligheten. Det är också viktigt att denna utveckling ses i sitt sammanhang av utveckling av effektiva tågförbindelser, såsom Botniabanan, Norrbotniabanans färdigställande och Tvärbanans omställning till fossilfrihet.

Ett ökat regionalt inflytande för flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandlad flygtrafik

Regionala myndigheter föreslås få möjlighet att komplettera den allmänna trafikplikten under förutsättning av de regionala myndigheterna tar kostnadsansvar för denna komplettering. Detta upplägg utgår från en

tillämpning av tillgänglighetsmodellen på det sätt som görs idag där Stockholm ses som en nod dit tillgängligheten styrs. Detta cementerar sättet att resa med dagens trafikupplägg. Elflyg skapar nya möjligheter till att förbättra den regionala tillgängligheten samtidigt som man ökar tillgängligheten till Stockholm. Det är viktigt att dessa möjligheter tas till vara och inte begränsas genom föreslagna författningsformuleringar. Möjligheterna till regional komplettering av den allmänna trafikplikten bör ses i ett sammanhang där trafikering av regionala noder som matar mot Arlanda skulle kunna möjliggöra en tätare turtäthet och fler avgångar såväl regionalt som interregionalt.

Det är visserligen positivt att regionerna får ökat inflytande eller påverkan inför beslut om allmän trafikplikt och upphandling av flyglinjer. Men överflyttningen av kostnadsansvar för ett inter-regional trafik är inte acceptabelt. Umeå kommun förespråkar därför alternativ 1 för ökat regionalt inflytande för upplägg och process för allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik. Det är dock viktigt att stommen i den nationella tillgängligheten är ett statligt intresse och ansvar för finansiering. Här måste vi se bortom Stockholm som primär nod och målpunkt.

Trafikplikt på sträckan Umeå – Östersund

Umeå kommun är mycket kritisk till förslaget om slopat krav på Trafikverket att upphandla flygtrafik på sträckan Umeå-Östersund. Omvärldsförutsättningarna talar snarare för en stärkt interregional flygtrafik i norra Sverige:

- Elflygets framtida förutsättningar för tillgänglighet
- Nyindustrialiseringens behov av kompetens och kunskap
- Norra Sveriges åter ökade betydelse för hela Sveriges tillväxt, energiförsörjning och klimatomställning

Norrlands universitetssjukhus i Umeå är det enda universitetssjukhuset i norra Sverige. Dagens högt specialiserade sjukvård är beroende av specifikt specialiserad kompetens och utrustning. Sjukvården är därför organiserad med samverkan över landet och mellan regioner för att säkerställa höjden på kompetensen. Tillgängligheten med andra transportslag som buss och tåg är inte tillräckligt goda alternativ. Den upphandlade trafiken som idag bedrivs har inte anpassat sina avgångar för att passa med förutsättningarna för vården, vilket försvårar nyttjande av flygtrafiken av de ursprungliga motiven till dess upphandling. Det är därför av största vikt att avgångarna anpassas.

8.7 Nät med beredskapsflygplatser

Umeå kommun ser positivt på definitionen av samhällsviktig luftfart och utvidgningen av nätet av beredskapsflygplatser liksom ökat stöd för drift av dessa flygplatser.

Miljöprövning av flygplatser med samhällsviktig luftfart

Umeå Airport är en citynära flygplats som sedan lång tid är utpekad som flygplats med samhällsviktig luftfart. Det stadsnära läget är också en viktig fördel för många företag i stadens exportintensiva och högspecialiserade näringsliv med mycket hög omsättning. Detta centrala läge för flygplatsen innebär också utmaningar kopplat till hinderytor, navigationssystem och buller. Dessa riksintressen är en viktig utgångspunkt i Umeå kommuns fysiska planering eftersom vi är angelägna om att värna flygplatsens långsiktiga funktion. Det är mycket viktigt att flygplatsens framtida förutsättningar inte äventyras genom framtida miljöprövning.

8.8 Långsiktig inriktning

Införande av allmän trafikplikt för samhällsviktiga flyglinjer

Umeå kommun ser positivt på förslaget om införande allmän trafikplikt för samhällsviktiga flyglinjer, där regionerna riskerar att bli i det närmaste isolerade för det fallet att flyglinjen upphör. Norra Sverige är starkt beroende av flyget som komplement till trafik på marken, varför städerna i norra Sverige bör ses som målpunkter för samhällsviktiga flyglinjer i händelse av att den kommersiella trafiken inte kan upprätthållas.

Sammanfattningsvis anser Umeå kommun:

- Umeå kommun ser positivt på förstärkningen av beredskapsflygplatser och stödet för att driva dem
- Flygets klimatomställning är central. Norra Sverige har goda möjligheter att bidra till produktion av hållbart flygbränsle om rätt förutsättningar ges. Nätverket av noder i norra Sverige gör det utmärkt att dra nytta elflygets möjligheter här
- Tillgänglighet och den pågående utvecklingen i norra Sverige är inte ett lokalt isolerat intresse, utan av största vikt för hela landet
- Umeå kommun ser negativt på förslaget om slopat krav på flygtrafikering mellan Umeå och Östersund.

Hans Lindberg
Kommunstyrelsens ordförande

Margaretha Alfredsson
Stadsdirektör