

§ 75

Yttrande över Trafikverkets del- och slutrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter

Ks/2021:582 533

Sammanfattning

Jönköpings kommun har beretts tillfälle att senast 2022-03-23 yttra sig över Trafikverkets slutrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter.

Beslutsunderlag

Rapport från Trafikverket
Stadskontorets tjänsteskrivelse 2022-02-15
Kommunalrådsyttranden enligt nedan

Stadskontorets förslag

Stadskontorets tjänsteskrivelse 2022-02-15 med förslag till kommunstyrelsens beslut:

- Kommunstyrelsen yttrar sig över Trafikverkets rapport Beredskapsflygplatser för säkra och samhällsviktiga flygtransporter i enlighet med Stadskontorets tjänsteskrivelse.

Majoritetsrådets förslag

Kommunalrådet Ann-Marie Nilssons (C) förslag till kommunstyrelsens beslut:

- Yttrande över rapporten Beredskapsflygplatser för säkra och samhällsviktiga flygtransporter lämnas till infrastrukturdepartementet enligt kommunalrådet Ann-Marie Nilssons (C) särskilt upprättade förslag.

Oppositionsrådets förslag

Kommunalrådet Andreas Sturessons (KD) förslag till kommunstyrelsens beslut:

- Yttrande över rapporten Beredskapsflygplatser för säkra och samhällsviktiga flygtransporter lämnas till infrastrukturdepartementet enligt kommunalrådet Andreas Sturessons (KD) särskilt upprättade förslag.

KOMMUNSTYRELSENS BEHANDLING 2022-03-15

Yrkanden

Kommunalrådet Ann-Marie Nilsson (C), kommunalrådet Peter Jutterström (M), Kristian Aronsson (SD) och Thordis Samuelsson (V) yrkar bifall till kommunalrådet Andreas Sturessons (KD) förslag.

Kommunstyrelsens beslut

- Yttrande över rapporten Beredskapsflygplatser för säkra och samhällsviktiga flygtransporter lämnas till infrastrukturdepartementet enligt kommunalrådet Andreas Sturessons (KD) särskilt upprättade förslag.

Beslutet expedieras till: Infrastrukturdepartementet

Infrastrukturdepartementet

**Yttrande över Trafikverkets del- och slutrapport
Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter**

Jönköpings kommun har av Infrastrukturdepartementet beretts tillfälle att yttra sig över Trafikverkets slutrapport, Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter.

Jönköpings kommun vidhåller inledningsvis de synpunkter som tidigare lämnats över delrapporten 2021-07-05. I linje med dessa anser kommunen att det finns en grundläggande problematik kring uppfattningen av vilket ansvar staten har för finansieringen av samhällsviktiga – och i många fall statliga – uppdrag.

Jönköpings kommun noterar att en stor del av rapporten utgörs av resonemang som går ut på att Trafikverket söker juridiskt och administrativt framkomliga sätt för att säkerställa att staten ska betala så lite som möjligt för att hålla en flygplats i beredskap. Staten vill genom avtal få tillgång till den del av de resurser som, på var och en av de utpekade flygplatserna, staten anser behövs för en beredskapsflygplats. Samtidigt bortser staten från den givna förutsättningen, nämligen att det över huvud taget finns ett landsomfattande nät av flygplatser – som nu till största delen ägs och drivs av kommuner och regioner. Flygplatser som i betydande omfattning går med förluster varje år – inte bara under pandemiår – och där kommuner och regioner varje år skjuter till medel för att de ska finnas kvar. Flera ägare till flygplatser runt om i landet ställer sig i ökande utsträckning tveksamma till om värdet av flygplatsen motsvarar kostnaderna för årliga underskott. Gentemot kommunens skattebetalare kan en finansiering av ett årligt underskott för en flygplats möjligen försvaras med att det finns tillgänglighetsvinster för kommunen och regionen att ha tillgång till en flygplats. Det är däremot svårare att försvara varför kommunala skattemedel ska gå till att täcka förluster för verksamhet som har till syfte att garantera statliga åtaganden.

I det fall staten beslutar sig för att arbeta vidare med nuvarande system, där staten ersätter kommunala utförare för att bistå staten, bör ersättningarna inte bara grunda sig i direkta kostnaderna utan även för de kostnader som kommer av att upprätthålla de nödvändiga förutsättningarna för ett sådant bistånd. För att ge långsiktiga förutsättningar krävs att eventuella avtal är fleråriga och inte som idag ettåriga. Trafikverket har i sin utredning tittat på flera olika lösningar till ersättningsmodell och det är positivt, men då utredningen inte kommit fram till något slutligt förslag så behöver frågan utredas ytterligare.

När staten under 2009-2010 avhände sig ansvaret för många flygplatser i landet skedde det med motiveringen att de inte längre betraktades som ett nationellt intresse för transportinfrastrukturen. Flygplatsernas fördelar och eventuella vinster var av lokal eller regional karaktär varför kommuner och Regioner tvingades ta över ägar- och driftsansvar om de inte skulle läggas ner. Jönköpings kommun vill erinra om att staten vid denna tidpunkt inte hade något problem med att låta de ändrade omständigheter man konstaterat utgöra grund för att dra sig ur huvudmannskapet för Jönköping flygplats. När staten nu konstaterar att omständigheterna förändrats på nytt, det vill säga att flygplatsen nu återigen är av nationellt intresse för transportinfrastrukturen, borde konsekvensen vara uppenbar.

De skäl som Trafikverket lyfter fram i sin slutrapport om varför det behövs ett nät av flygplatser i landet är tungt vägande. Grundläggande funktionalitet inom transportsektorn under fredstida krissituationer och ytterst i krig är en förutsättning för att flera, samhällsviktiga sektorer funktionalitet ska kunna upprätthållas. I de samråd Trafikverket haft med andra myndigheter och organisationer i frågan, har vikten av ett fungerande system med beredskapsflygplatser tydligt framhållits, inte minst med avseende på totalförsvarsaspekter. Försvarsmakten anser att antalet beredskapsflygplatser ska öka till 44 stycken vilket även Polismyndigheten framhållit.

För ambulansflyget finns det ur ett medicinskt perspektiv behov av att kunna öppna alla flygplatser, både statliga och kommunala dygnet runt, året runt. Vi vet inte var och när ett behov av ambulansflyg kommer att uppstå. Efter snart två år med 27 temporära beredskapsflygplatser kan vi inte gå tillbaka till ett system som bygger på att de regionala flygplatserna ”ställer upp” för att öppna flygplatsen. Staten måste ta ansvar för de behov som det samhällsviktiga flyget har.

Det råder en samsyn bland de samhällsviktiga aktörer som använder sig av landets flygplatser. Det finns även i utredningen flygplatser som uppfyller Trafikverkets kriterier men ändå inte är utpekade. Jönköpings kommun tycker därför det är olyckligt att Trafikverket föreslår 22 beredskapsflygplatser då det inte stämmer överens med utredningens resultat. I stort sett alla flygplatser behöver vara beredskapsflygplatser.

Jönköpings kommun menar att staten måste ta ett helhetsgrepp och det är hög tid att slutföra flygplatsöversynen och skapa ett flygplatsinfrastruktursystem som bygger på de behov som finns i samhället oavsett om det rör samhällsviktigt flyg, näringslivets behov eller tillgänglighet i hela landet. Trafikverkets rapport visar med all önskvärd tydlighet att Jönköpings flygplats är av nationellt intresse för transportinfrastrukturen. I konsekvensens namn måste då också ansvaret för ägande och drift återgå till staten. Med ett statligt ansvar för de flygplatser som omfattas av slutrapporten skulle staten få bättre förutsättningar att utifrån ett totalförsvarsperspektiv säkerställa att det finns den infrastruktur som behövs utifrån rådande behov. Totalförsvarets behov måste dessutom utredas ytterligare. Vi behöver utifrån dagens bekymmersamma säkerhetspolitiska läge i vårt närområde verkligen se över hur vårt system av flygplatser ska fungera i fred och vid eventuell förhöjd beredskap. Jönköpings kommun anser därmed att det vore en väsentligt mycket bättre lösning att helt enkelt acceptera och inse att det finns nationella intressen för ett nätverk av flygplatser runt om i landet istället för att försöka ta fram mer eller mindre invecklade och konstruerade modeller för

ersättning till kommuner och regioner. Utan statligt övertagande tvingas kommuner även fortsättningsvis använda kommunala medel för att täcka förluster i en verksamhet som syftar till att garantera statliga åtaganden för nationell transportinfrastruktur.

Det är inte heller unikt att staten i ett geografiskt stort, men glesbefolkat land, har ett övergripande ansvar för nödvändig infrastruktur för flygtransporter. Så är fallet i Norge och, vilket redovisas i slutrapporten, även i Frankrike och Spanien vilka generellt kännetecknas av kortare avstånd än i Sverige. Jönköpings kommun menar att det inte bara vore enklare, både juridiskt och administrativt, utan även logiskt utifrån de behov som finns, att staten åter ansvarade för de flygplatser som omfattas i Trafikverkets slutrapport.

JÖNKÖPINGS KOMMUN

Ann-Marie Nilsson
Kommunstyrelsens ordförande

Johan Fritz
Stadsdirektör

FÖR KÄNNEDOM

Infrastrukturdepartementet

Yttrande över Trafikverkets del- och slutrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter

Jönköpings kommun har av Infrastrukturdepartementet beretts tillfälle att yttra sig över Trafikverkets slutrapport, Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter.

Jönköpings kommun vidhåller inledningsvis de synpunkter som tidigare lämnats över delrapporten 2021-07-05. I linje med dessa anser kommunen att det finns en grundläggande problematik kring uppfattningen av vilket ansvar staten har för finansieringen av samhällsviktiga – och i många fall statliga – uppdrag.

Jönköpings kommun noterar att en stor del av rapporten utgörs av resonemang som går ut på att Trafikverket söker juridiskt och administrativt framkomliga sätt för att säkerställa att staten ska betala så lite som möjligt för att hålla en flygplats i beredskap. Staten vill genom avtal få tillgång till den del av de resurser som, på var och en av de utpekade flygplatserna, staten anser behövs för en beredskapsflygplats. Samtidigt bortser staten från den givna förutsättningen, nämligen att det över huvud taget finns ett landsomfattande nät av flygplatser – som nu till största delen ägs och drivs av kommuner och regioner. Flygplatser som i betydande omfattning går med förluster varje år – inte bara under pandemiår – och där kommuner och regioner varje år skjuter till medel för att de ska finnas kvar. Flera ägare till flygplatser runt om i landet ställer sig i ökande utsträckning tveksamma till om värdet av flygplatsen motsvarar kostnaderna för årliga underskott.

När staten under 2009-2010 avhände sig ansvaret för många flygplatser i landet skedde det med motiveringen att de inte längre betraktades som ett nationellt intresse för transportinfrastrukturen. Flygplatsernas fördelar och eventuella vinster var av lokal eller regional karaktär varför kommuner och Regioner tvingades ta över ägar- och driftsansvar om de inte skulle läggas ner. Jönköpings kommun vill erinra om att staten vid denna tidpunkt inte hade något problem med att låta de ändrade omständigheter man konstaterat utgöra grund för att dra sig ur huvudmannaskapet för Jönköping flygplats. När staten nu konstaterar att omständigheterna förändrats på nytt, det vill säga att flygplatsen nu återigen är av nationellt intresse för transportinfrastrukturen, borde konsekvensen vara uppenbar.

De skäl som Trafikverket lyfter fram i sin slutrapport om varför det behövs ett nät av flygplatser i landet är tungt vägande. Grundläggande funktionalitet inom transportsektorn under fredstida krissituationer och ytterst i krig är en förutsätt-

ning för att flera, samhällsviktiga sektorers funktionalitet ska kunna upprätthållas. I de samråd Trafikverket haft med andra myndigheter och organisationer i frågan, har vikten av ett fungerande system med beredskapsflygplatser tydligt framhållits, inte minst med avseende på totalförsvarsaspekter. Försvarsmakten anser att antalet beredskapsflygplatser ska öka till 44 stycken vilket även Polismyndigheten framhållit.

Jönköpings kommun menar att Trafikverkets rapport med all önskvärd tydlighet visar att Jönköping flygplats är av nationellt intresse för transportinfrastrukturen. I konsekvensens namn måste då också ansvaret för ägande och drift återgå till staten. Med ett statligt ansvar för de flygplatser som omfattas av slutrapporten skulle staten få bättre förutsättningar att utifrån ett totalförsvarsperspektiv säkerställa att det finns den infrastruktur som behövs utifrån rådande behov. Jönköpings kommun anser att det vore en väsentligt mycket bättre lösning att helt enkelt acceptera och inse att det finns nationella intressen för ett nätverk av flygplatser runt om i landet istället för att försöka ta fram mer eller mindre invecklade och konstruerade modeller för ersättning till kommuner och regioner. Utan statligt övertagande tvingas kommuner även fortsättningsvis använda kommunala medel för att täcka förluster i en verksamhet som syftar till att garantera statliga åtaganden för nationell transportinfrastruktur.

Det är inte heller unikt att staten i ett geografiskt stort, men glesbefolkat land, har ett övergripande ansvar för nödvändig infrastruktur för flygtransporter. Så är fallet i Norge och, vilket redovisas i slutrapporten, även i Frankrike och Spanien vilka generellt kännetecknas av kortare avstånd än i Sverige. Jönköpings kommun menar att det inte bara vore enklare, både juridiskt och administrativt, utan även logiskt utifrån de behov som finns, att staten åter ansvarade för de flygplatser som omfattas i Trafikverkets slutrapport.

JÖNKÖPINGS KOMMUN