

Till  
Infrastrukturdepartementet

## **Svenska regionala flygplatser (SRF) remissvar till Infrastrukturdepartementet om Beredskapsflygplatser (I2021/02082)**

Svenska regionala flygplatser (SRF) har lämnat remissvar till Trafikverket (2021-07-05) till deras första delrapport om Beredskapsflygplatser från 2021-08-04. Frågan rör helt och hållet SRF och dess medlemsflygplatser, varför SRF uppskattar möjligheten att få lämna synpunkter på utredningen.

### **Sammanfattning**

Det nu allvarligt försämrade säkerhetspolitiska läget med kriget i Ukraina gör behovet av utse alla flygplatser till beredskapsflygplatser mycket angeläget och bör ske omgående. Trafikverkets utredningar är därmed till del överspelade. Även bortsett från totalförvarsaspekten, uppfyller idag alla regionala flygplatser de viktiga kriterier som krävs för att vara beredskapsflygplatser. Det är också angeläget att samtliga beredskapsflygplatser får en rimlig ersättning som också täcker verkliga kostnader för beredskapen. Dagens ersättning för att vara beredskapsflygplats om 200 000 kr per flygplats och månad bör i stället vara ca 300 000 kr per flygplats och månad.

Det allvarligt försämrade säkerhetspolitiska läget med kriget i Ukraina, gör också att de grundläggande strukturproblemen som de regionala flygplatserna alltjämt dras med, också behöver åtgärdas skyndsamt. Besluten om fler beredskapsflygplatser, utökad trafikplikt, utökat driftstöd och driftstöd till alla flygplatser bör tas samlat. Därför är behovet att en Flygplatsöversyn kommer på plats, mycket angeläget.

De nu av enskilda kommuner beslutade eller förslagna nedläggningar av enskilda flygplatser är extra bekymmersamt i detta avsevärt försämrade säkerhetspolitiska läge. En samlad Flygplatsöversyn är nu därför mycket angelägen.

### **Bakgrund**

SRF företräder 33 icke-statliga flygplatser i Sverige. Huvuddelen är kommunalt eller regionalt ägda. Två flygplatser är privata. De regionala flygplatserna utgör normalt tre fjärdedelar av flygförbindelserna i landet och är en viktiga för regionernas näringsliv och utveckling. Vid de regionala flygplatserna bedrivs också ett omfattande stöd till samhället.

### **Ny säkerhetspolitisk situation**

Med Rysslands anfallskrig mot Ukraina har den säkerhetspolitiska situationen för Euroropa och för Sverige radikalt förändrats och försämrats. Sverige vidtar nu en rad omfattande förstärkningar av Totalförsvarsförmågan och tillför stora resurser till Försvarsmakten och till andra myndigheter. Detta ställer också helt nya krav på behovet av Beredskapsflygplatser och gör Trafikverkets utredningar om Beredskapsflygplatser till del obsoleta.

Även om risken för väpnat angrepp mot Sverige nu uppfattas som låg, kan risken för krig mot Sverige inte längre uteslutas. Det ställer därmed nu helt andra krav på landets totalförsvarsförmåga och inte minst för landets flygplatser.

I Trafikverkets slutrapport behandlas resonemanget om "Totalförsvarsaspekten". Denna benämning är angivet i direktivet för utredningen men benämningen är inte alls preciserad eller utvecklad av departementet. Benämningen "Totalförsvarsaspekten" är inte heller ett vedertaget begrepp inom totalförsvarsplaneringen.

Det gör också att Trafikverket har ett övergripande och inte särskilt precist resonemang i sin slutrapport. De återger vad de olika remissinstanserna tycker men kommer inte själva fram till någon slutsats eller förslag. De resonerar att frågan behöver hanteras vidare i någon slags samråd med berörda myndigheter och aktörer.

SRF delar remissinstanserna Försvarsmakten, MSB, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, Kustbevakningen och flera av övriga remissinstanser som yrkar på att staten måste ha större rådighet över sina flygplatser och också utse betydligt fler än de av Trafikverket föreslagna antalet. Särskilt noterbart är Försvarsmaktens remissvar där de är angelägna om stor tillgång till flygplatser till följd av Försvarsmaktens olika uppdrag. Att kunna försvara Sverige över ytan, att kunna bistå det civila samhället och att kunna säkerställa tillförsel av utländsk hjälp i enlighet med Världlandsavtalet. Försvarsmakten kan inte precisera vilka flygplatser som är extra viktiga, då de därmed skulle röja hemlig information om sina beredskapsbehov.

SRF delar också helt remissinstanserna Polismyndigheten och Sjöfartsverket som entydigt pekar ut att alla flygplatser behöver bli beredskapsflygplatser. De anger siffran 44 flygplatser. Även Försvarsmaktens och MSB:s remissvar påminner om Polismyndigheten och Sjöfartsverkets remissvar.

Dessa slutsatser drar Försvarsmakten, MSB, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, Kustbevakningen och flera andra instanser – innan kriget bröt ut.

Nu – efter kriget brutit ut, är slutsatserna att alla flygplatser bör bli beredskapsflygplatser än mer angelägna. Nu i detta nya och avsevärt försämrade säkerhetspolitiska läge, är det angeläget att utse alla flygplatser till beredskapsflygplatser. Det skulle utgöra 44 flygplatser.

Att utse alla flygplatser är en förhållandevis lätt process, som kan göras inom loppet av några dagar. Kostnaden är i också förhållandevis liten. Det rör sig om några enskilda miljoner kr per flygplats och år. Den säkerhetspolitiska signaleffekten att Sverige omgående kan försätta samtliga flygplatser i dygnet runt beredskap, har i sig också ett mycket högt värde.

De nu av enskilda kommuner beslutade eller föreslagna nedläggningar av enskilda flygplatser är extra bekymmersamt i detta avsevärt försämrade säkerhetspolitiska läge. Skövde kommun har fattat beslut om nedläggning av flygplatsen. Skövde flygplats har varit utsedd till beredskapsflygplats och Försvarsmakten har använt flygplatsen istället för flottiljen i Karlsborg. Eskilstuna kommun har också angett att de vill avyttra flygplatsen. Även Eskilstuna flygplats är utsedd till beredskapsflygplats. Flera andra kommuner har också offentligt gett uttryck att en nedläggning eller avyttring av sina flygplatser kan bli aktuella.

Orsakerna till dessa kommuners enskilda agerande ska ses i ljuset av den ansträngda ekonomiska situationen flygplatserkommunerna befinner sig i och avsaknaden av nationell inriktning huruvida staten avser öka stödet och rådigheten över de regionala flygplatserna. För Sverige som land måste detta ses som en svaghet att enskilda kommuner överväger nedläggning av viktiga totalförsvarsanläggningar, dvs flygplatser, när vi samtidigt befinner oss i en mycket försämrade säkerhetspolitisk situation.

SRF ser det som helt uteslutet att Sverige i det nu avsevärt försämrade säkerhetspolitiska läget, ska gå från dagens 27 beredskapsflygplatser, till av Trafikverket föreslagna 22 beredskapsflygplatser.

### **Pandemins effekter**

Coronapandemin har slagit oerhört hårt mot flyget. Fortfarande mer än två år efter att pandemin i det närmaste stängde ned allt flygande, är flygverksamheten vid de regionala flygplatserna fortfarande ned ca 50-60 procent. Sex flygplatser saknar fortfarande all reguljär flygtrafik.

Situationen är därför fortfarande ytterst ansträngd vilket också påverkat flygplatsernas förmåga att upprätthålla funktionen som ordinarie eller temporär beredskapsflygplats.

SRF bejakade SKR hemställan 2020 om att utse Temporära Beredskapsflygplatser. 16 av de 17 flygplatserna som då utsågs är också medlemsflygplatser i SRF. Erfarenheterna från de temporära beredskapsflygplatserna är allmänt väldigt goda. Sjukvården och även flygplatserna anser de har gjort nytta och bidragit till viktiga transporter.

Samtidigt är ersättningarna för uppdragen inte alls i linje med de verkliga kostnaderna som flygplatserna har för att säkerställa personal och infrastruktur dygnets alla timmar och säkerställa de samhällsnyttiga flygningarna med kort anspänningstid. Det nu gällande ersättningssystemet innebär att de utsedda Temporära Beredskapsflygplatserna totalt sett får ökade kostnader, även med kompensation från staten.

Ersättningarna har fått ett tak om max 200 000 kr per månad och flygplats. Detta är lägre än vad de Ordinarie Beredskapsflygplatserna får av staten. En rimlig nivå borde vara ca 300 000 kr per månad och flygplats. En höjd ram ger en mer rimlig ersättning för flygplatserna och den personal som ska utföra själva jourberedskapen.

Till följd av pandemin har det reguljära flygandet minskat betydligt. Därmed minskar intäkterna och flygplatserna bemannar då ned till ett minimum. Det gör att antalet beredskapstimmar blir betydligt fler än läget innan pandemin. Under dessa timmar när flygplatserna inte normalt är bemannade, får flygplatserna själva säkerställa att de kan ha jourverksamhet och att t ex rullbanan är snöröjd mm. I en redan utsatt ekonomisk situation blir alltså kostnaderna för flygplatserna än högre av att då också ska säkerställa beredskap.

### **Alla regionala flygplatser kvalificerar sig som Beredskapsflygplatser**

Genom Corona-krisen har SRF i vår Lägesbild regelbundet beskrivit till regeringskansliet och till Trafikverket (TP SAMS) allt det stöd till samhället som de regionala flygplatserna ständigt medverkar till, trots pandemin. Likaså har detta utökats när 16 flygplatser blev Temporära Beredskapsflygplatser.

I det närmaste alla regionala flygplatser bedriver ett brett utbud av flygverksamhet som innebär stöd till samhället. Förutom ambulansflygningar, brandspaning eller sjöövervakning bedrivs också stöd för polishelikoptrar, flygskolor och flygverkstäder. På flera flygplatser utförs också flygtransporter i olika myndigheters regi, som för MSB, Kriminalvården, Migrationsverket eller Lantmäteriet. De senaste årens försämrade omvärldsläge, har gjort att Försvarsmakten har utökat sina flygningar och övningar vid ett stort antal regionala flygplatser. Nu med kriget i Ukraina har dessa flygningar och övningar ökat än mer.

Man kan säga att alla de regionala flygplatserna, de facto är beredskapsflygplatser idag, men bara några få har den statusen. Det är därför rimligt att utse alla regionala flygplatser till beredskapsflygplatser, för att också säkra tillförlitligheten att det breda stöd till samhället som bedrivs också säkerställs för överskådlig tid.

Viktigt att erinra om är att de utsedda Temporära Beredskapsflygplatserna, i huvudsak är utsedda att vara ett stöd till sjukvården med ambulansflygningar, men inte för alla de andra förmågorna som är dimensionerande för att vara en beredskapsflygplats.

Ser man därför till helheten, d v s det samlade stödet som de regionala flygplatserna utgör, så behöver man väga in också alla de andra delarna av samhällsnyttan, förutom ambulanstransporter, när man beaktar behovet att utse alla regionala flygplatser till Beredskapsflygplatser.

Vid praktiskt taget samtliga regionala flygplatser sker en rad olika flyguppsdrag till stöd för samhället. Det försämrade omvärldsläget hade redan innan kriget i Ukraina föranlett ett ökat intresse och en ökad övningsverksamhet från Försvarsmakten vid en stor del av de regionala flygplatserna. Detta ökar än mer nu med kriget i Ukraina.

SRF och de enskilda medlemsflygplatserna har en god dialog och samverkan med Försvarsmakten både avseende möjligheterna att utveckla krigsbaser för Flygvapnet men också att möjliggöra stöd för Sveriges världsavtal med andra länder, liksom att fungera som stöd till totalförsvaret vid stora samhällspåfrestningar. SRF anser det är ytterst angeläget att totalförsvarsperspektivet nu får en central betydelse i värderingen av de regionala flygplatserna som Beredskapsflygplatser.

SRF återkommande Lägesbild har gett en utförlig bild av det samlade stöd till samhället och Totalförsvaret som samtliga regionala flygplatser säkerställer. SRF har också i underlaget till Flygplatsöversynen "*Ett flyg för alla – eller bara för vissa*" (2018-06-19), gjort en utförlig genomgång av flygplatsernas samlade stöd till samhället och Totalförsvaret.

### **Det samlade stödet till samhället**

SRF har låtit sammanställa de 33 regionala flygplatsernas olika stöd till samhället (se tabell 1). SRF använder sig av Transportstyrelsens officiella statistik av inrapporterade flygrörelser för kriterierna "Ariel Work" och "Hospital".

"*Ariel work*" inbegriper olika former stöd till samhället som t ex Frivilliga Flygkårens (FFK) uppdrag för brandspaning, sjöövervakning eller annat.

"*Hospital*" inbegriper basering av ambulansflyg eller där regionerna har avtal med avrop för insatser med räddnings- eller ambulansflyg.

"*Skolverksamhet*" är redovisat från flygplatserna själva, där det antingen finns pilot- och eller teknikutbildning.

"*Myndighetsbaserings*" är uppgifter sammanställda från myndigheter som själva anger de har basering eller regelbundet nyttjar flygplatserna.

"*Försvaret*" beskriver flygplatser där Försvarsmakten bedriver övningsverksamhet i varierande omfattning. Likaså om flygplatsen har kapacitet att kunna fungera som s k krigsbas. Försvarsmaktens verkliga krigsplanläggning är dock hemlig. Två av flygplatserna har idag en flottilj-liknande verksamhet (Halmstad, Skövde\*).

\*) Flygplatsen är i drift men Skövde kommun har tagit beslut om nedläggning

"*Riksintresse*" är från den sammanställning Trafikverket upprätthåller.

”Beredskapsflygplats” är antingen de av Trafikverket utsedda till ordinarie eller temporära beredskapsflygplatser.

Av de här sju angivna kriterierna för stöd till samhället, uppfyller i princip alla regionala flygplatser 5-6 kriterier (se tabell 1). Detta talar för att samtliga regionala flygplatser mer än väl kvalificerar sig till att bli ordinarie beredskapsflygplatser. Noterbart är också att mindre flygplatser eller flygplatser helt utan passagerartrafik trots sin litenhet ändå uppfyller flera av de sju kriterierna.

**Tabell 1.**

Flygplats	"Aerial work" Allm flyg Stöd till samhället	"Hospital" Baserings/Avrop Ambulansflyg	Skolverksamhet pilot- tekniker utb	Myndighet basering, nyttjande av flp	Försvaret övn vht, lämplig som krigsbas	Riksintresse	Beredskaps-Flygplats
Eskilstuna *							Temporär
Ljungbyhed *							
SAAB Airport *							
Skövde * 1)							Temporär
Storuman *							
Säve *							
Mora-Siljan							Temporär
Torsby							
Hagfors							
Pajala							
Kramfors							
Sveg							
Borlänge							Temporär
Vilhelmina							
Hemavan							
Trollhättan							Temporär
Kristianstad							Temporär
Lycksele							Temporär
Gällivare							Ordinarie
Karlstad							Temporär
Scandinavian mountains							
Örnsköldsvik							Temporär
Norrköping							Temporär
Jönköping							Temporär
Halmstad							
Linköping							Temporär
Västerås							
Arvidsjaur							
Sundsvall							Ordinarie
Växjö							Temporär
Örebro							Temporär
Kalmar							Temporär
Skellefteå							Temporär
Ängelholm							

\*Har normalt ingen passagerartrafik

1) Flygplatsen är i drift men Skövde kommun har tagit beslut om nedläggning

## Behov av samlade beslut för flygplatserna

Det nu allvarligt försämrade säkerhetspolitiska läget med kriget i Ukraina gör behovet av utse alla flygplatser till beredskapsflygplatser angeläget och bör ske omgående. Det allvarligt försämrade säkerhetspolitiska läget med kriget i Ukraina, gör också att de grundläggande strukturproblemen som de regionala flygplatserna alltjämt dras med, också behöver åtgärdas skyndsamt.

Pandemins effekter har skapat stora ekonomiska problem för de regionala flygplatserna. Regeringen har här två gånger hörsammat SRF vädjan om extra stöd, även om stöd bara har getts till 23 av 33 flygplatser. Den utsatta situationen kommer troligtvis föranleda att även antalet flygplatser med trafikplikt behöver utökas. Att driftstödet behöver utökas och ges till alla. Till detta kommer behoven av betydligt fler beredskapsflygplatser. Dessa frågor hänger ihop. SRF vill därför till regeringen igen påtala behovet att slutföra en Flygplatsöversyn.

En flygplatsöversyn avsågs tydliggöra statens roll som stödgivare till de regionala flygplatserna. Det nu allvarligt försämrade säkerhetspolitiska läget med kriget i Ukraina, har på nytt visat på behovet av att en Flygplatsöversyn snabbt kommer på plats.

Med vänlig hälsning

Peter Larsson  
VD Svenska regionala flygplatser