

Infrastrukturdepartementet

Er referens
I2021/02082**Diarienummer**
UTR 2021/117**Datum**
2022-03-21

Beredskapsflygplatser

Trafikanalys har anmodats att svara på en remiss angående Trafikverkets två rapporter som tagits fram inom deras regeringsuppdrag om beredskapsflygplatser. Trafikverkets uppdrag omfattar uppbyggnaden, finansieringen och driften av systemet med infrastrukturen som ska kunna användas för samhällsviktiga flygtransporter utanför kommersiell öppethållningstid.

Trafikverkets förslag innebär att 22 flygplatser pekas ut som lämpliga beredskapsflygplatser. Valet av flygplatser utgår i stor utsträckning ifrån deras lokalisering i närheten av universitetssjukhus eller andra viktiga sjukvårdsinrättningar med tillgång till helikopterplatta. Dessa flygplatser har blandade ägarformer (statligt, kommunalt/regionalt, privat) och endast fyra av dem har öppet dygnet runt.

Det nuvarande stödet till beredskapsflygplatser bygger på bedömningen att ersättningen från Trafikverket inte utgör statligt stöd eftersom ersättning bara lämnas till beredskap som definitionsmässigt är icke-ekonomisk verksamhet. Trafikverket har identifierat följande alternativ för att stödja beredskapsflygplatser:

- Utveckla dagens system.
- Ålägga flygplatser att hålla beredskap genom lagstiftning.
- Ge bidrag för beredskap genom en ny förordning.
- Ge ersättning för beredskap via statsbidrags- eller länsplaneförordningarna.

Trafikverket förordar en modell som bygger på att en ny förordning införs som reglerar finansieringen av beredskapsflygplatserna. Trafikanalys konstaterar att det är en komplex juridisk fråga där hänsyn måste tas till inte minst statsstödsregler, men också till det kommunala självstyret när det gäller kommunala flygplatser och enskilda flygplatsers inställning i frågan.

Som vi ser det är det en brist i arbetet att berörda flygplatser inte involverats. Deras inställning kan vara avgörande för vilken styrform som är mest lämplig. Räcker det med morot eller krävs det tydligare styrning för att säkerställa tillräcklig beredskap? Vår uppfattning är att utredningen i den här delen behöver kompletteras för att ge ett tillfredsställande beslutsunderlag.

Om staten verkligen vill kunna peka ut flygplatser kan lagstiftningsvägen övervägas. Detta vore dock ett stort ingrepp i den kommunala självstyrelsen och så vitt vi känner till har frivilligvägen så här långt fungerat.

Regeringen rekommenderas att ge Försvarsmakten i uppdrag att hålla beredskap på de av regeringen utpekade flygplatser där de är flygplatshållare, genom deras instruktion och regleringsbrev. Trafikanalys finner en instruktionsändring mest ändamålsenlig för att markera uppdragets långsiktighet.

Trafikanalys konstaterar att det finns en inbyggd osäkerhet i systemet med beredskapsflygplatser som kommer sig av att många flygplatser som pekas ut har en utsatt ekonomisk situation. Trafikanalys har i annat sammanhang konstaterat att det föreligger en trendmässig resandenedgång för flera regionala flygplatser. Flertalet kommunala flygplatser har under många år varit beroende av ekonomiskt stöd från sina ägare och i många fall även av statligt stöd. Minskat resande under coronapandemin har sannolikt ökat det ekonomiska underskottet ytterligare även om effekterna på pandemin har lindrats av tillfälligt ökat statligt stöd. Till det kommer att även flyget – nu och för en okänd framtid – drabbas av höga drivmedelspriser. Det kan inte uteslutas att flera regionala flygplatser kommer att läggas ned då ägarna inte kan motivera fortsatt drift för sina kommuninvånare. Dessa beslut kommer att utgå från de kommunala behoven och inte ta hänsyn till det statliga behovet av beredskapsflygplatser. Det finns därför en risk för att kostnaderna för att upprätthålla nätet av beredskapsflygplatser kan bli väsentligt högre än vad som anges i utredningen. Vi kan inte utesluta att det stöd som skulle krävas på vissa håll skulle sträcka sig bortom rent driftstöd och även behöva omfatta bidrag till fasta kostnader. Annars finns det en risk för att det uppkommer stora ytor som helt står utan beredskapsflygplatser. Det finns därför ett behov av att hantera frågan om beredskapsflygplatserna i ett vidare sammanhang där även frågan om långsiktig finansiering av de kommunala flygplatserna hanteras.

Trafikverkets utredning har ett tydligt fokus på sjukvårdens behov. Vi delar Trafikverkets bedömning att totalförsvarsaspekterna behöver analyseras mer ingående. Rysslands invasion av Ukraina och dess följder för den säkerhetspolitiska situationen i Europa understryker behovet av en sådan analys ytterligare. Det väcker även frågor kring hur långt det transportpolitiska ansvaret sträcker sig och var tar exempelvis försvarets ansvar tar vid.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Backa Fredrik Brandt. Avdelningschef Gunnar Eriksson har medverkat i handläggningen av ärendet.

Mattias Viklund
Generaldirektör