



Länsstyrelsen
Norrbotten

Yttrande

1 (16)

Datum
2023-05-22

Ärendebeteckning
341-2417-2023

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Begäran om yttrande över rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Er beteckning: LI2023/01786

Länsstyrelsen har av Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet fått den av regeringen utsedda utredaren Peter Normans betänkande gällande statens ansvar för det svenska flygplatssystemet utifrån ett tillgänglighets- och beredskaps perspektiv med begäran om ett yttrande.

Länsstyrelsen har under utredningens framtagande deltagit och lämnat synpunkter vid flygplatsutredningens hearing den 11 oktober 2022 såväl på mötet som skriftligt i efterhand. Länsstyrelsen har också tidigare lämnat yttranden i flera andra utredningar som varit underlag till denna utredning, till exempel: Arlanda flygplats – en plan för framtiden; Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter; Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet.

Övergripande utgångspunkter och synpunkter

Inledningsvis vill Länsstyrelsen framföra att vi välkomnar denna utredning som tar ett helhetsgrepp kring det svenska flygplatssystemet där ett omfattande arbete gjorts för att tydliggöra förutsättningar och möjligheter. De förslag som presenteras i utredningen för en långsiktig utveckling av flyget i Sverige är generellt sett mycket positiva enligt Länsstyrelsen.

Som Länsstyrelsen tidigare framfört i yttranden kopplat till denna utredning så upplever norra Sverige för närvarande en historiskt omfattande industrialisering med mycket stora pågående och aviserade investeringar som till stora delar handlar om en världsledande grön omställning. Exempelvis Northvolts batterifabrik i Västerbotten samt Hybrit-projektet och H2 Green Steels investeringar för fossilfri stålframställning i Norrbotten. Det handlar om enorma investeringar den kommande 20 års perioden varav en övervägande andel berör

Norrbottens och Västerbottens län. Likväl som de historiskt stora investeringsvolymerna inom näringslivet kommer generera ökade och nya godstransporter så kommer ett mycket stort behov finnas av persontransporter såväl under byggtiden som senare vid drift. Dessa stora företagsetableringar som verkar på en global marknad kommer att påtagligt påverka hela samhällsstrukturen och för att klara kompetensförsörjningen finns ett stort behov av en kraftfull befolkningstillväxt de kommande 20 åren i norra Sverige. För att klara en sådan explosionsartad utveckling och ett nödvändigt samhällsbygge som utvecklar en attraktiv region som kan locka arbetskraft att flytta hit kommer effektiva transportmöjligheter med en utbyggd järnvägsinfrastruktur och effektiva flygtransporter vara av avgörande betydelse. Utöver de investeringarna som är direkt kopplade till den gröna omställningen ska inte heller glömmas bort att exempelvis besöksnäringen och biltestnäringen utvecklas och tenderar att få längre säsonger och att en tydlig utveckling av den militära verksamheten sker på flera orter, exempelvis en återetablering av K4 i Arvidsjaur.

Med denna utveckling och Norrbottens geografiska förutsättningar och avsaknad av andra alternativa transportmöjligheter med rimliga restider så blir flyget därmed avgörande för Norrbottens tillgängligheten till Stockholm, vidare ut i landet och världen och vice versa. Med den likartade näringslivsutveckling som sker i våra grannländer i kombination med utvecklingen av elflyget så är det även sannolikt att flyget inom en snar framtid kommer att få en ökad betydelse även i andra relationer än idag, till exempel i öst-västliga relationer mot våra grannländer.

Med denna bakgrund så ser Länsstyrelsen det som mycket positivt att utredaren lyfter flygets betydelse för tillgängligheten för hela Sverige och att flyget i vissa relationer kan vara den enda möjligheten för att uppnå en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg. Samt att utan flyglinjer riskeras sammanhållningen i landet med ökade klyftor mellan stad och land, norra och södra Sverige, rik och fattig. Ett konstaterande som Länsstyrelsen väl instämmer i då flyget på ett påtagligt sätt påverkar det sociala hållbarhetsperspektivet genom den tillgänglighet den skapar.

Länsstyrelsen instämmer i utredarens syn att staten på olika sätt bör öka sitt engagemang i flyget, ta ett samlat grepp om flygplatserna och ett större ansvar för den grundläggande tillgängligheten genom exempelvis:

- Säkerställa allmän trafikplikt för samhällsviktiga flyglinjer.
- Ett tydligt statligt stöd till de icke statliga flygplatserna som genom sin verksamhet lägger grunden för en grundläggande tillgänglighet i landet.
- En ökad täckningsgrad av beredskapsflygplatser inklusive ersättningar och åtaganden.

I den tidigare framtagna rapporten ”Arlanda flygplats – en plan för framtiden” av samma utredare som Länsstyrelsen yttrade sig över i oktober 2022 så lanserades ett förslag om att tillsätta en flygbränslekommission vilket även påtalas i denna utrednings kapitel 7. Mot bakgrund av flygets betydelse för länets utveckling och klimatfrågans angelägenhet är det brådskande med en konkret handlingsplan för att minska flygets klimatpåverkan. Länsstyrelsen konstaterar att regeringens genomförda åtgärder hittills har omfattat; införande av inblandning av biodrivmedel i flygbränsle, förslag om etappmål för flygets klimatpåverkan, införande av miljöstyrande start- och landningsavgifter samt förslag om klimatdeklaration för olika färdsatts klimatpåverkan.

Val av bränsle har stor effekt på flygets klimatpåverkan. Utvecklingen av alternativa flygbränslen är ännu i sin linda och därmed är det viktigt att undvika inlåsningseffekter i form av alltför tidiga teknikval. Länsstyrelsen tillstyrker därför utredningens förslag om att tillsätta en bränslekommission för flyget, men tycker att det hade varit ett positivt förtydligande om detta förslag också hade lanserats som ett förslag under kapitel 8.

Synpunkter på utredningens bedömningar och förslag

Länsstyrelsen lämnar nedan synpunkter på utredningens specifika bedömningar och förslag som utgör utredningens kapitel 8.

Länsstyrelsen har valt att endast kommentera de bedömningar och förslag där vi särskilt vill påtala vår tillstyrkan eller i övrigt har synpunkter på dess innehåll.

8.1.1 Hela Sverige ska leva

Utredningens bedömning:

Sverige har ett stort beroende av fungerande transporter i hela landet. Sverige är sammanflätat med den globala ekonomin, det gäller också mellan regioner i Sverige. Det handlar exempelvis om handel med varor och tjänster, kapital för investeringar, arbetskraft, men också mänskliga möten och utbyte av tankar och idéer. Sverige är samtidigt ett avlångt land som ligger i utkanten av Europa, med långa avstånd inom landet som till marknader som är viktiga för svenskt näringsliv. Flyget spelar en viktig roll genom att det möjliggör snabba transporter som överbryggar långa fysiska avstånd. Flyget bidrar därigenom till nationell och internationell tillgänglighet. Nationellt hålls Sverige ihop med ett nav för flygtrafiken i Stockholm, med både Arlanda och Bromma flygplatser. Arlanda flygplats bidrar därtill med en betydande internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats har därför en särställning i

Sverige och för det svenska flygplatssystemet. Det bör vara möjligt att bo, arbeta och verka i hela landet. Utan flyglinjer som erbjuder korta res- och transporttider, tillräcklig kapacitet och rimliga priser kommer det bli svårt att leva och verka i vissa delar av Sverige. Klyftorna mellan stad och landsbygd, mellan norra och södra Sverige, mellan rik och fattig riskerar att öka. Flygplatser och flygtrafik har därför en viktig roll i transportsystemet.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsens tillstyrker utredningens bedömning och konstaterar att den generellt ligger väl i linje med de synpunkter som vi tidigare lämnat över betänkandet Arlanda flygplats – en plan för framtiden.

8.1.2 Statlig styrning av flygplatssystemet

Utredningens bedömning:

För att säkerställa en god tillgänglighet i Sverige och en god beredskap för att ta emot samhällsviktig luftfart dygnet runt alla dagar i veckan behöver staten en ökad rådighet över flygplatssystemet. Jag ser behov av att staten använder flera olika styrmedel för att stödja en utveckling av luftfarten och flygplatssystemet i linje med transport- och klimatpolitiken. Swedavia AB bedriver i ett nationellt perspektiv en betydelsefull verksamhet inom luftfarts- och transportsystemet. Det är främst Arlanda flygplats som bidrar i finansieringen av flygplatsnätverket inom Swedavia. Jag ser i nuläget inget skäl för att staten vidtar några större förändringar avseende Swedavias uppdrag och verksamhet, utöver vad jag föreslår senare i kapitlet. På sikt kan det dock finnas skäl för att pröva om det kan finnas argument för att sälja ut en mindre del av Swedavia, som ett led i att underlätta för Swedavia att få tillgång till kapital för framtida investeringar. En utförsäljning av enbart Arlanda flygplats skulle riskera den kommersiella bärkraften i hela Swedavias flygplatsnätverk, varför jag inte ser det som en väg framåt.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsens tillstyrker utredningens bedömningar och vill särskilt påtala vikten av ett ökat statligt engagemang i de icke statliga flygplatserna som är en förutsättning för att staten ska kunna upprätthålla en grundläggande tillgänglighet i hela landet samt beredskap. Likaså instämmer Länsstyrelsen i att ett fortsatt starkt statligt ägande av Swedavia är ett viktigt styrmedel för att bland annat uppnå de transportpolitiska målen.

8.3 Nationellt basutbud av flygplatser

Utredningens bedömning:

Staten bör ta ett större ansvar för att säkerställa en grundläggande interregional och internationell tillgänglighet i Sverige. Därför bör staten även framgent ansvara för ett statligt basutbud av flygplatser, men basutbudet behöver justeras.

Utredningens förslag:

Det nationella basutbudet bör utökas från dagens tio flygplatser till på sikt 13 flygplatser. Flygplatsen i Skellefteå bör omgående läggas till i det nationella basutbudet. Det finns starka skäl för att även flygplatserna i Kalmar-Öland och Ängelholm- Helsingborg på några års sikt bör inkluderas i det nationella basutbudet men förutsättningarna (bland annat en fördjupad bedömning av trafikutveckling, upptagningsområde och övriga tillgänglighetsförutsättningar) bör utredas vidare. Flygplatsen i Ronneby bör utgå från det nationella basutbudet, givet att Kalmar-Öland beslutas ingå i basutbudet. Sundsvall-Timrå flygplats har också skäl för att på längre sikt kunna ingå i det nationella basutbudet, men förslaget lämplighet bör utredas vidare främst med hänsyn till en fördjupad bedömning av trafikutveckling och alternativa hållbara transportsätt.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsen instämmer i utredningens bedömningar om att staten bör ta ett större ansvar för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet i Sverige och även fortsättningsvis ansvara för ett statligt basutbud av flygplatser. Länsstyrelsen har däremot inga synpunkter gällande behovet av att utöka basutbudet och valet av ytterligare flygplatser, förutom avseende Skellefteå. Där ser Länsstyrelsen det som logiskt att införliva Skellefteå flygplats i det statliga basutbudet med anledning av den kraftiga utveckling som sker i såväl Västerbotten med tyngdpunkt i Skellefteå som Norrbotten till följd av den gröna omställningen. Flygplatserna i dessa två län kommer ha en mycket stor betydelse för att klara denna omställning tillsammans med bland annat utbyggnaden av Norrbotniabanan. Länsstyrelsen vill i det sammanhanget också påtala vikten av flygplatserna i Luleå och Skellefteå sammanlänkas med Norrbotniabanan så långt som möjligt för att erhålla en så bra hela resan kedja som möjligt och därmed kunna få synergier mellan de två transportslagen.

8.5 Stöd till flygplatser utanför det nationella basutbudet

Utredningens bedömning:

Flygplatssystemet kännetecknas av en svag ekonomi, där kommuner och regioner som ägare årligen bidrar med ägartillskott eller underskottsfinansiering till sina icke statliga flygplatser. För att säkerställa viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet för Sverige bör staten ta ett större ansvar för flygplatssystemet. Staten bör ekonomiskt stödja flygplatserna, som bidrar till att delvis finansiera verksamheten vid flygplatserna (delvis underskottstäckning). Även om vissa totalförsvårshänsyn tagits i utredningen, har utgångspunkten för utredningsarbetet baserats på det civila samhällets behov. I den mån som utredningens förslag inte möter Försvarens behov, bör Försvarens genom exempelvis särskilda överenskommelser med flygplatshållare, säkerställa Försvarens tillgång till flygplatser och de tjänster som Försvarens är i behov av. Det gäller i förekommande fall även för annan statlig verksamhet.

Utredningens förslag:

Staten bör ge statligt stöd till verksamheten vid flygplatser med flyglinjer med allmän trafikplikt (ekonomisk verksamhet). Staten bör även ge statligt stöd för verksamheten vid flygplatser som har avtal om beredskap för samhällsviktig luftfart (ekonomisk verksamhet). För flygplatser som ingår i båda dessa grupper ges endast ett stöd för verksamheten. Statligt ägda flygplatser omfattas inte av detta stöd. För att flygplatserna ska kunna ta del av dessa bidrag bör vissa krav och villkor uppfyllas. Det handlar om villkor som avser att flygplatserna ska bedriva en hållbar och fossilfri verksamhet, ha en god tillgänglighet, ha en hög effektivitet samt hålla en god beredskap. Dessa villkor bör utformas enligt följande:

God tillgänglighet: Flygplatsen ska verka för att göra det möjligt för medborgare och näringsliv att åka kollektivtrafik till och från flygplatsen.

Fossilfri verksamhet: Flygplatsen ska bedriva en fossilfri flygplatsverksamhet eller tillse att en fossilfri flygplatsverksamhet kan bedrivas senast år 2025 utifrån en beslutad och genomförd handlingsplan. Flygplatsen ska tillse att det finns infrastruktur och anläggningar samt organisation vid flygplatsen som möjliggör en fossilfri luftfart. Flygplatsen ska tillse att det finns infrastruktur och anläggningar vid flygplatsen som möjliggör fossilfria landtransporter till och från flygplatsen.

Hög effektivitet: Verksamheten vid flygplatsen ska bedrivas i aktiebolagsform. Staten ska ges möjlighet att föreslå en ledamot i bolagsstyrelsen. Flygplatsen ska löpande redovisa uppgifter och nyckeltal avseende flygplatsens verksamhet och den ekonomiska

förvaltningen till Trafikverket.

God beredskap: Flygplatsen ska ingå i ett nät av beredskapsflygplatser. Flygplatsen ska ta fram en handlingsplan och vidta åtgärder i enlighet med handlingsplanen för att stärka förmågan att bedriva flygplatsverksamhet. Personalen vid flygplatsen ska vara krigsplacerade vid flygplatsen.

Om stödmottagaren inte uppfyller in skyldighet enligt ovan bör Trafikverket kunna innehålla eller kräva tillbaka hela eller delar av lämnat stöd.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsens tillstyrker generellt utredningens bedömningar men vill särskilt påtala följande.

Det är mycket positivt att staten föreslås ta ett större ekonomiskt ansvar för att säkerställa att flygplatsverksamheten kan bedrivas på flygplatser med upphandlade flyglinjer med allmän trafikplikt samt med avtal om beredskap för samhällsviktig luftfart. Dessa har en stor betydelse för tillgängligheten i landet och för samhällsviktig luftfart och ska därmed inte behöva använda orimliga summor kommunala skattemedel för att täcka upp grundläggande statliga intressen. Därmed bör också ersättningsnivåer enligt Länsstyrelsen i stor utsträckning täcka de icke statliga flygplatsernas underskott.

Utredningen bör tydliggöra vad som avses med fossilfri flygplatsverksamhet, vilka villkor som ska uppfyllas samt vilka konsekvenser ej uppfyllda krav innebär. Länsstyrelsen anser förvisso att det är bra att staten styr verksamheten mot en sån hållbar verksamhet som möjligt men ser att det kan finnas stora utmaningar särskilt för flygplatser med liten reguljär trafik och begränsade förutsättningar att redan år 2025 kunna ställa om till en fossilfri flygplatsverksamhet.

Som beskrivs i utredningen så har denna bara tagit viss hänsyn till totalförsvarets behov och att det kan finnas en risk att utredningens förslag inte fullt ut möter olika totalförsvarsmyndigheters behov. Länsstyrelsen konstaterar att utredningen betonar att beredskap till största del tar sin utgångspunkt i tillgänglighet. Länsstyrelsen vill därför betona att beredskap kopplat till både krisberedskap och totalförsvaret även handlar om fördröjande fältarbeten för att spärra en flygplats och därmed begränsa en motståndares rörlighet och handlingsfrihet både inför säkerhetspolitiska påfrestningar i fredstid som inför och vid höjd beredskap. Spärra i detta avseende handlar om att tillfälligt hindra fienden från att använda sig av anläggningen. Spärren ska kunna tas bort inom en tid för att åter göra anläggningen tillgänglig och redo att användas igen utan reparation.

8.6 Flyglinjer med allmän trafikplikt

Utredningens bedömning:

Den tillgänglighet som transportsystemet bidrar till har en betydande påverkan på möjligheterna för regional utveckling. Flygtrafiken är särskilt betydelsefull för tidskritiska resor och transporter över långa avstånd. De kommunala och regionala myndigheterna bör därför ges ett större inflytande inför beslut om flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik. Sverige bör ha en nationell myndighet som ansvarar för beslut om flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik. Trafikverket bör fortsatt vara behörig myndighet för artiklarna 16 – 17 i EU:s lufttrafikförordning.

Utredningens förslag:

De kommunala och regionala myndigheterna bör ges möjlighet att finansiera ett kompletterat utbud, utöver det utbud av flyglinjer som följer av det statliga åtagandet, så länge det sammantaget inryms inom bestämmelserna enligt EU:s lufttrafikförordning. Det statliga åtagandet behöver preciseras och tydliggöras. De flyglinjer som idag ingår i det statliga åtagandet bör justeras. Den allmänna trafikplikten på flyglinjerna Östersund – Umeå, Torsby – Arlanda, Hagfors – Arlanda respektive Kramfors-Sollefteå – Arlanda bör upphöra. I stället bör en ny flyglinje med allmän trafikplikt införas mellan Karlstad – Arlanda, med anslutningstrafik (marktransporter) från Torsby respektive Hagfors. Vidare bör allmän trafikplikt införas på flyglinjen mellan Sundsvall - Arlanda med anslutningstrafik från Kramfors respektive Sollefteå (marktransporter) till Sundsvall-Timrå flygplats. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att vidareutveckla en modell och process som möjliggör ett utökat regionalt inflytande och möjlighet för regionala myndigheter att föreslå och finansiera flyglinjer med allmän trafikplikt. Trafikverket bör även ges i uppdrag att vidareutveckla tydliga kriterier för det statliga åtagandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt för att tydliggöra förutsättningarna för främst de regionala myndigheterna och intressenterna.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsen instämmer i utredningens bedömning att dagens flyglinjer i Norrbottens län med allmän trafikplikt ska kvarstå och vill understryka vikten av konkurrenskraftiga, effektiva och snabba flygförbindelser mellan norra Sverige och Arlanda som nationellt och internationellt nav. Den kraftfulla och världsledande gröna omställningen i norra Sverige är en nationell angelägenhet som ställer långsiktiga krav på tillgänglighet med bland annat flyg på Arlanda men Länsstyrelsen ser även att andra reserelationer än Arlanda kan komma att vara avgörande i den gröna omställningen för att exempelvis säkerställa kompetensförsörjning.

Därför är det positivt att utredningen föreslår en möjlighet till regionalt upphandlad flygtrafik vilket länge varit efterfrågat. Men Länsstyrelsen anser också att Trafikverkets upphandling av flygtrafiken i större grad behöver kunna beakta krav och begränsningar för att erhålla en attraktiv trafik genom anpassningar av restid, kapacitet och antal avgångar för att möta utvecklingen i regionen.

8.7.1 Definition av samhällsviktig luftfart

Utredningens bedömning:

Med hänsyn till den verksamhet som bedrivs vid flygplatser bör ett vidare perspektiv anslås. Resonemangen bör utgå från samhällsviktig luftfart och inte enbart samhällsviktigt flyg. En definition av samhällsviktig luftfart bör ta sin utgångspunkt i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps definition av samhällsviktig verksamhet. Även om linjefart har stor betydelse för samhällsviktig verksamhet, både för personbefordran och frakt, bör linjefart och chartertrafik ej ligga till grund för den samhällsviktiga luftfartens behov av beredskapsflygplatser.

Utredningens förslag:

Samhällsviktig luftfart bör definieras som 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. Beredskapsflygplatser bör ha beredskap att öppna upp stängda flygplatser för samhällsviktig luftfart som ej omfattas av linjefart och chartertrafik.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsens tillstyrker utredningens förslag på definition med tillägget av betydelse för totalförsvaret för att tydliggöra att det kan finnas uppgifter utöver att ha tillgänglighet men som kräver beredskap för utförandet.

Länsstyrelsens förslag på definition: Samhällsviktig luftfart bör definieras som 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 **och totalförsvaret** eller annan samhällsviktig verksamhet.

8.7.3 Flygplatser som bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser

Utredningens bedömning:

Nätet av beredskapsflygplatser bör bestå av 33 flygplatser för att det ska finnas flygplatser med tillräcklig geografisk spridning och yttäckning.

Utredningens förslag:

Alla flygplatser i Swedavias nät bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser (initialt 11 flygplatser). Alla flygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser (10). Därtill bör 12 ytterligare flygplatser av kompletterande beredskapsskäl utses ingå i nätet av beredskapsflygplatser (12).

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsens tillstyrker utredningens förslag.

8.7.4 Framförhållning till överenskommet avtal och avtalslängd

Utredningens bedömning:

Nätet av beredskapsflygplatser för samhällsviktig luftfart bör ges mer stabila, robusta och förutsägbara förutsättningar för såväl flygplatser, flygbolag som för andra delar av samhället. Ett utpekande av beredskapsflygplatser och reservflygplatser i förordningsform skulle troligtvis vara att föredra, eftersom det sannolikt skulle borga för en mer stabil och robust modell. Den begränsade utredningstiden har dock inte möjliggjort en fördjupad analys av vilka möjligheter som finns. Därför baseras bedömningar och förslag på en vidareutveckling av dagens modell med avtal.

Utredningens förslag:

Beredskapen att öppna upp stängda flygplatser utanför ordinarie öppettider bör regleras genom avtal, både för statliga som icke-statliga flygplatser. Beredskapsavtal för flygplatser bör tecknas med en längre framförhållning och bör gälla under en längre tid. Avtalen bör tecknas med cirka 6 till 12 månaders framförhållning och avtalsperioden bör gälla i minst 5 år. Eventuell uppsägning av avtalen bör ske med 6 till 12 månaders framförhållning.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag. Länsstyrelsen instämmer i vikten av att beredskapsflygplatser snabbt ska kunna öppnas upp för samhällsviktig luftfart utanför ordinarie öppettider och att flygplatserna behöver ges bättre förutsättningar. Frågan om beredskap är av sådan betydelse att systemet med beredskapsflygplatser bör vara långsiktigt,

stabil och robust. Länsstyrelsen ställer sig positiv till utredningens förslag gällande att beredskapsavtal för flygplatser bör tecknas med en längre framförhållning och bör gälla under en längre tid av minst 5 år.

8.7.5 Tjänster vid beredskapsflygplatser och reservflygplatser

Utredningens bedömning:

För att nätet av beredskapsflygplatser ska vara tillgängligt, robust och förutsägbart bör det uppfylla en miniminivå vad gäller de tjänster som tillhandahålls vid flygplatserna. Alla de tjänster som behövs för att en luftfarkost som bedriver samhällsviktig luftfart ska kunna landa eller starta vid en flygplats bör tillhandahållas av flygplatsen. Det bör finnas möjlighet att differentiera tjänsteutbudet, men det bör inte understiga den miniminivå som slås fast.

Utredningens förslag:

Beredskapsflygplatser ska tillhandahålla sådana tjänster som krävs för att ta emot och släppa iväg luftfartyg som bedriver samhällsviktig luftfart. Dessa tjänster bör åtminstone omfatta fälthållning, flygtrafikledning, räddningstjänst när luftfartygets startmassa så kräver, avisning, tankning, väderobservationer och öppnande av grindar för exempelvis ambulans. De skyldigheter och rättigheter som gäller för de som utses till reservflygplatser bör omfattas av samma avtal om beredskap från och med år 2030. De krav som följer av att vara en reservflygplats, kan innebära högre krav på tillhandahållande av tjänster jämfört med att enbart hålla beredskap vid en flygplats för samhällsviktig luftfart. I det fallet bör dessa tjänster ses som ett kompletterande utbud för de flygplatser som berörs. Reservflygplatserna ska tillhandahålla sådana tjänster som möjliggör en trafikavveckling om de satellitbaserade navigationssystemen inte är tillgängliga eller inte ger tillräcklig noggrannhet samt vid bortfall av radartäckning. Tjänsterna bör åtminstone omfatta navigationshjälpmedel, flygplatsens öppethållning (inklusive fälthållning), väderobservationer (METAR), räddningstjänst, flygtrafikledningstjänst, marktjänster och luftfartsskydd samt radionavigationshjälpmedel för en-route navigering.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag gällande att beredskapsflygplatser ska tillhandahålla sådana tjänster som krävs för att ta emot och släppa iväg luftfartyg som bedriver samhällsviktigt luftfart.

Länsstyrelsen anser däremot att utredningens förslag behöver förtydligas avseende att beredskapsflygplatser ska tillhandahålla olika typer drivmedel och därmed inte bara ”tankning av luftfartyg”. Detta då det i dagens system inte finns någon enhetlighet i vilka typer av drivmedel

som ska tillhandahållas vid en beredskapsflygplats. Detta har redan orsakat problem för skogsbrandsflyget vid en av beredskapsflygplatserna i Norrbotten, då dom själva varit tvungen att lösa drivmedelsleveranser till flygplatsen.

8.7.6 Öppettider vid beredskapsflygplatserna

Utredningens bedömning:

Flygplatsernas öppettider varierar. Det är samtidigt svårt att på nationell nivå reglera dessa förutsättningar. Det bör vara flygplatserna som beslutar om sina öppettider. Däremot anser jag att det är rimligt att staten anger vissa villkor för under vilka tider på dygnet som flygplatsen får ersättning för beredskap, även om grundkravet är att flygplatsen dygnet runt ska kunna ta emot samhällsviktiga lufttransporter.

Utredningens förslag:

Staten bör ge ersättning till flygplatser som ingår i det statliga nätet av beredskapsflygplatser för beredskap mellan klockan 20 – 08. För helgdagar kan det vara rimligt att staten ersätter för fler timmar.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsen tillstyrker i huvudsak utredningens förslag, men anser att vissa flygplatser med liten reguljär trafik kan behöva högre ersättning med utredarens förslag, då ordinarie öppettider är klart begränsade. Därför förordar vi att inga klockslag ska vara gränssättande.

8.7.9 Nationell kontaktpunkt – Service och information till användare av beredskapsflygplatser

Utredningens bedömning:

Det finns behov av att inrätta en operativ funktion med ansvar för att tillhandahålla service och aktuell information om systemet med beredskapsflygplatser till utförare av samhällsviktig luftfart under alla tider på dygnet.

Utredningens förslag:

Regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att vara nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser. Den nationella kontaktpunkten för nätet av beredskapsflygplatser ska inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga flygplatser som ingår i nätet samt från övriga berörda myndigheter och aktörer för att driva och förvalta nätet av beredskapsflygplatser samt sprida kunskap och information om nätet till utövare av samhällsviktig luftfart.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsen delar uppfattningen om att det finns ett behov av att inrätta en sådan funktion som kan bidra till att underlätta för operatörer som bedriver samhällsviktig luftfart och att denna fråga behöver utredas vidare mer i detalj.

Länsstyrelsen ställer sig däremot frågande till utredningens förslag att tilldela uppdraget till Sjöfartsverket och kan inte heller någon tydlig motivering till detta val. Länsstyrelsens ser snarare att en nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser borde vara ett uppdrag för Trafikverket som sektorsansvarig myndighet och ansvarig för beredskapssektorn transporter. Trafikverket bedriver redan idag en dygnet-runt-verksamhet och har som utredningen påpekar även möjlighet att inrätta en sådan funktion.

8.7.10 Investeringar i flygplatser

Utredningens bedömning:

Det finns behov av statligt stöd för investeringar i flygplatser, såväl utifrån ett transportpolitiskt motiv som för att stärka det civila försvaret. Den nuvarande möjligheten till statligt investeringsstöd till icke statliga flygplatser bör finnas kvar. Det finns utöver detta även behov enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap att säkerställa funktionaliteten i flygplatssystemet för att stärka det civila försvaret. De åtgärder som behöver vidtas bidrar även till den fredstida krisberedskapen för att stärka samhällets förmåga att förebygga och hantera svåra påfrestningar på samhället i fredstid. De flygplatser som pekas ut som beredskaps- och reservflygplatser bör enligt min mening ges en prioritet. Men jag konstaterar samtidigt att det kan finnas skäl för att även stödja andra flygplatser.

Utredningens förslag:

Regeringen bör även fortsättningsvis möjliggöra för investeringar till icke statliga flygplatser via länsplan. Regeringen bör införa ett statligt investeringsstöd till flygplatser och flygtrafiktjänst i syfte att stärka det civila försvaret.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag då det i praktiken idag saknas möjligheter till statliga stöd vid icke statliga flygplatser eftersom länsplanernas tillgängliga resurser för sådana investeringar i princip är obefintliga, inte minst i Norrlandslänens länsplaner.

8.7.11 Krigsplacering inför beslut om allmän tjänsteplikt och robust verksamhet

Utredningens bedömning:

För att verksamheten vid vissa flygplatser ska fungera vid påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap bör flygplatserna planera för en sådan situation. En säkerställd personalförsörjning är bland annat viktigt för att verksamheten vid en flygplats ska fungera vid en höjd beredskap. Likaså bör flygplatserna säkerställa väsentliga funktioner och resursförsörjning i övrigt.

Utredningens förslag:

För att en flygplats ska få ta del av statliga bidrag eller för att en flygplats ska kunna utnämnas till beredskapsflygplats bör vissa villkor vara uppfyllda. Ett villkor bör vara att det vid den berörda flygplatsen genomförs en personalplanering som innebär att personalen vid flygplatsen krigsplaceras inför ett eventuellt beslut om inrättande av allmän tjänsteplikt. Det bör gälla för såväl Swedavia AB som för de icke-statliga flygplatser som tar del av statliga bidrag eller som utnämns till beredskapsflygplats. Vid dessa flygplatser bör även krav ställas på att beredskapsplanering sker och att nödvändiga åtgärder vidtas som bidrar till att säkerställa en robust verksamhet för att klara av såväl påfrestningar i fredstid som inför och vid höjd beredskap. Regeringen bör initiera en fördjupad analys om möjligheterna att krigsplacera personal anställda vid andra företag (underleverantörer) än hos det bolag eller organisation som driver flygplatsverksamheten.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag. Länsstyrelsen anser att beredskapsplanering och nödvändiga åtgärder vidtas som bidrar till att säkerhetsställa en robust verksamhet för att klara av såväl påfrestningar i fredstid som inför och vid höjd beredskap. Länsstyrelsen vill även lyfta fram tillgång till säkra kommunikationer så som signalskyddssystem som ett grundläggande krav.

8.7.12 Samarbete med Norge och Finland

Utredningens bedömning:

Sverige bör verka för att snarast möjligt upprätta samarbetsavtal med Danmark, Finland och Norge om beredskap vid flygplatser för att säkerställa samhällsviktiga flygtransporter vid gränsområdena mellan länderna.

Utredningens förslag:

Regeringen bör ta initiativ till ett utökat beredskapssamarbete mellan flygplatser i Danmark, Finland, Norge och Sverige.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget och vill särskilt påtala vikten av ett fungerande nordiskt samarbete i gränsområdena i ett stort län som Norrbotten med lång gräns mot både Finland och Norge.

8.8.2 Införande av allmän trafikplikt för samhällsviktiga flyglinjer

Utredningens bedömning:

Det finns skäl att skapa en större förutsägbarhet och trygghet kring tillgänglighet med flyglinjer för regioner i främst norra Sverige och Gotland. Jag bedömer att dessa linjer i huvudsak kommer att bedrivas med bärkraftig kommersiell trafik, men genom denna åtgärd säkerställer regeringen en grundläggande tillgänglighet för berörda regioner.

Utredningens förslag:

Regeringen bör införa allmän trafikplikt för samhällsviktiga flyglinjer, där regionerna riskerar att bli i det närmaste isolerade för det fallet att flyglinjen upphör. Minimiutbudet för dessa flyglinjer bör uttryckas på en nivå som innebär minsta möjliga marknadspåverkan, samtidigt som en grundläggande nivå av tillgänglighet säkerställs. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att löpande följa utvecklingen på marknaden och skyndsamt ingå avtal med flygföretag om regelbunden flygtrafik för de utpekade flyglinjerna där det inte finns kommersiella förutsättningar att fullgöra ett minimiutbud av regelbunden flygtrafik.

Länsstyrelsens synpunkter:

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget i sin helhet, vilket vi även framförde i vårt yttrande över rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden. Det skulle innebära en grundläggande trygghet för de orter och regioner som är beroende av en fungerande flygverksamhet och saknar alternativa rimliga alternativ för samhällsviktiga funktioner.

Samråd

I beredningen av ärendet har samråd skett med Länsstyrelsen Västerbotten, Region Norrbotten, Arvidsjaur flygplats, Gällivare flygplats och Luleå tekniska universitet.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Lotta Finstorp med handläggare av transport- och infrastrukturfrågor Jimmy Bystedt som föredragande.

I beredningen av ärendet har även enheterna för Samhällsskydd och beredskap samt Internationalisering och tillväxt samt strateg Mats Lindell vid avdelning Näringsliv deltagit.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.