



Länsstyrelsen
Västerbotten

Yttrande

1 (7)

Datum

2023-05-09

Ärendebeteckning

341-1879-2023

Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över rapporten statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap, DS 2023:3

Bakgrund

Er beteckning: LI2023/01786

Länsstyrelsen har av Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet fått betänkandet gällande statens ansvar för det svenska flygplatssystemet utifrån ett tillgänglighets- och beredskaps perspektiv för yttrande.

Länsstyrelsen deltog också och lämnade synpunkter vid flygplatsutredningens hearing den 11 oktober 2022 såväl på mötet som skriftligt samt att vi lämnat yttranden i flera andra utredningar som varit underlag till denna rapport, till exempel: Arlanda flygplats – en plan för framtiden; Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter; Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet.

Länsstyrelsen välkomnar genomlysningen av flygplatsernas förutsättningar och det är genomgående bra förslag som lyfts för att långsiktigt säkerställa svensk flyginfrastruktur.

Sammanfattning

- Tillgängligheten via flyg till och från norra Sverige är en förutsättning för att klara ett långsiktigt hållbart näringsliv och en fortsatt positiv samhällsutveckling. Flyget är enda alternativet för överdagen resor från Västerbotten till Stockholm.

- Det sker investeringar i norra Sverige i en omfattning som aldrig tidigare skådats och dessa företag har behov av snabba resor till och från norra Sverige.
- Länsstyrelsen samtycker till utredningens förslag om att Skellefteå Airport är av hög nationell vikt och omgående bör läggas till i det nationella basutbudet av flygplatser. Länsstyrelsen föreslår att regeringen särskilt beaktar den kraftiga tillväxt som sker i Skellefteå kommun så att kapaciteten och utbudet av flyglinjer samt frekvenser inte riskerar att hämma den regionala utvecklingen vid ett statligt övertagande av Skellefteå Airport.
- Länsstyrelsen är kritisk till förslaget om att ta bort allmän trafikplikt på linjen Östersund – Umeå. Alternativa färdvägar på mark ger inte en tillräcklig god mellanregional tillgänglighet. Flyglinjen är viktig för sjukvården i norra Sverige och flygtiderna måste därför anpassas för att stämma med vårdens förutsättningar.
- Länsstyrelsen stödjer utredningens förslag att staten bör ge ett årligt statligt stöd till verksamheten vid icke statliga flygplatser som har flyglinjer med allmän trafikplikt och till flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser. Statlig finansiering av flygplatssystemet är välbehövligt då det i annat fall påfrestar annan offentlig finansiering för kommuner som äger och driftar sina flygplatser.
- Länsstyrelsen stödjer utredningens förslag om möjlighet till regionalt upphandlad flygtrafik men motsäger sig förslaget att endast flyglinjer inom landet eller till flygplatser understigande 5 miljoner passagerare i Norge och Finland ska kunna upphandlas av regional myndighet. Regionala myndigheter bör tillåtas upphandla och finansiera de flyglinjer som den aktuella regionen anser viktiga för den regionala utvecklingen.
- Länsstyrelsen välkomnar att länets flygplatser ges en tydligare och större roll i hanteringen av kriser och beredskapssituationer och samtycker till utredningens förslag om antal samt utpekande av beredskapsflygplatser.
- Länsstyrelsen vill uppmärksamma att det finns en risk att förslaget om att utvidga det statliga nätet av beredskapsflygplatser kan begränsas av dagens miljötillstånd för vissa flygplatser. Det kan finnas skäl att pröva om det är möjligt

att anpassa miljöbalkens prövning med hänsyn till betydelsen av att ha beredskap för att öppna upp flygplatser utanför ordinarie öppettider för samhällsviktig luftfart.

- Länsstyrelsen samtycker till förslaget om att bilda ett nät av helikopterflygplatser, som bör vara möjliga att använda även vid dåligt väder, dygnet runt under alla årets dagar.
- Länsstyrelsen är positiv till utredarens synsätt att flygindustrin behöver ställa om snabbare. Det el eller vätgasdrivna flyg som nu växer fram erbjuder nya möjligheter för det regionala flyget. Norra Sverige har en utmärkt geografi med en bredd av noder och målpunkter för att fungera som utvecklingsarena för elflyg. Industrin i norr leder den gröna omställningen och kan inspirera även den gröna omställningen för flyget.
- Umeå Airport är Västerbottens ledande flygplats och har i sitt upptagningsområde även en stor del av norra Västernorrland. Länsstyrelsen anser att flygplatsen inte får de resurser den behöver och uppmanar Swedavia att genomföra den tidigare antagna Masterplanen som bland annat innebär en totalreovering av passagerarterminalen.

Yttrande

Västerbotten är ett till ytan stort län, en åttondel av Sverige, och vi har 5 flygplatser med trafik till framförallt Arlanda. För Västerbotten finns det inget annat alternativ än flyg för överdagen resor till Stockholm. Flygbenägenheten till och från våra flygplatser är i ett nationellt perspektiv mycket hög. Tillgängligheten via flyg till och från norra Sverige är en viktig förutsättning för att klara ett långsiktigt hållbart näringsliv och för att möjliggöra en fortsatt positiv samhällsutveckling. Nyttan av flygtrafiken har regional, nationell och internationell betydelse.

Så länge övriga transportmedel inte kan erbjuda transporter med rimlig tidsuppostring i förhållande till reseändamålet, behöver flyget utvecklas och bibehållas för att möjliggöra näringslivsutveckling, välfärd och livskvalitet i norra Sverige.

I norra Sverige sker nu enorma gröna satsningar inom bland annat förnybar energi, batteritillverkning och fossilfritt stål. Investeringarna kommer i förlängningen att förändra hela näringslivet i norra Sverige, med ett stort antal internationella företag som etablerar sig här. Dessa verkar på en global marknad och har ett stort behov av flyg. Sammantaget beräknas detta innebära ett behov av 100 000 nya jobb i regionen fram till 2035. En sådan explosionsartad utveckling ställer stora krav på att kunna resa till och från Norra Sverige på ett smidigt sätt.

Länsstyrelsen välkomnar förslaget om att Skellefteå flygplats omgående bör inkluderas i det nationella basutbudet. Med tanke på den stora expansion som sker i norra Västerbotten kopplat till den gröna omställningen är det rimligt att staten tar över ansvaret för flygplatsen. Länsstyrelsen understryker att ett eventuellt övertagande av flygplatsen måste ske i nära samarbete med kommunen och detta samarbete måste fortsätta även efter att flygplatsen övergått till statlig ägo. Skellefteå kommun har mycket framgångsrikt utvecklat sin flygplats sedan man tvingades att ta över den i april 2010. Skellefteå är den flygplats i landet som återhämtat sig allra bäst efter nedgången under pandemin. Men den utveckling man nu befinner sig i gör att man växt ur sin kostym och en ny terminal måste byggas, det arbetet har påbörjats och behöver avslutas av den nya ägaren.

Länsstyrelsen delar inte utredningens förslag om att den allmänna trafikplikten på linjen Östersund – Umeå bör upphöra. Linjen Östersund -Umeå skiljer sig från övriga linjer som har allmän trafikplikt då linjen främst fyller en funktion för att förbättra tillgängligheten till Norrlands Universitetssjukhus från Östersund. De bakomliggande, och fortfarande giltiga, skälen för upphandling av flyglinjen Östersund-Umeå är att Jämtlands län fördes till norra sjukvårdsregionen år 1980 och att detta föranledde staten att upphandla flyglinjen. Restiden 50 minuter genom direktflyg mellan Östersund och Umeå ska ställas mot totala flygtider på som minst 2 timmar och 40 minuter via Stockholm eller 5 timmar och 30 minuter med tåg via Sundsvall och över 6 timmar och 30 minuter med buss via Dorotea. Utöver detta finns aspekter rörande att upptagningsområdet är hela Jämtlands län och att direktflyget möjliggör för vården att utbyta specialister mellan länen. Den regionala direktlinjen ger förbättrade möjligheter för sjukvårdens insatser i hela hotskalan från normalläge, under kris och vid höjd beredskap. Med nuvarande tidtabell tas denna möjlighet inte tillvara på bästa sätt. Nuvarande tidtabell för linjen är inte optimal för de båda regionernas behov. Länsstyrelsen föreslår i stället att man har en dialog för att få till flygtider som passar sjukhusens verksamhet. När det gäller tågtrafik behövs stora investeringar på sträckan Långsele – Sollefteå - Västerasby för att det ska vara ett rimligt alternativ. Så länge dessa inte är genomförda anser Länsstyrelsen att flyglinjen fyller ett viktigt behov och ska även fortsättningsvis ha allmän trafikplikt.

Länsstyrelsen delar utredningens slutsats om att det behövs ett kraftigt ökat stöd till de icke statliga flygplatserna. Västerbotten har i dag tre mindre kommunala flygplatser, Vilhelmina, Lycksele och Hemavan som ägs och driftas av små kommuner med små resurser. Men deras geografiska läge gör att det saknas alternativ till flyg för längre resor så man är beroende av flygplatserna. Förslaget om att staten bör stödja de icke statliga flygplatserna genom ett stöd som täcker del av det ekonomiska underskottet av verksamheten välkomnas. Vi anser att samtliga flygplatser med allmän trafikplikt och/eller beredskap bör ersättas med maximalt 75 procent av flygplatsens underskott av sin verksamhet. Stödet till de icke statliga flygplatserna bör i det närmaste

fördubblas jämfört med idag men även då kommer det mindre skattekollektivet fortfarande ta ett stort ekonomiskt ansvar.

Som utredningen föreslår ska staten ha ett huvudansvar för flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandlad flygtrafik. Länsstyrelsen stödjer förslaget att regionala myndigheterna bör ges ett större inflytande och även kunna finansiera ett kompletterat utbud, utöver det utbud av flyglinjer som följer av det statliga åtagandet. Däremot anser Länsstyrelsen att det även ska gälla internationella linjer samt till flygplatser med mer än 5 miljoner passagerare i Norge och Finland. Regionala myndigheter bör tillåtas upphandla och finansiera de flyglinjer som den aktuella regionen anser viktiga för den regionala utvecklingen oavsett var den linjen går. Det är dock av största vikt att linjer av nationellt och interregionalt intresse kvarstår i statligt ansvar.

Länsstyrelsen välkomnar förslaget om att nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgas i jämförelse med de sedan tidigare tio ordinarie beredskapsflygplatserna. Syftet är att ge en bättre tillgänglighet, spridning och geografisk täckning för samhällsviktig luftfart. Nätet av beredskapsflygplatser bör alltså bestå av 33 flygplatser och innefatta alla flygplatser i Swedavias flygplatsnät och alla flygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt. Därtill bör nätet kompletteras med ytterligare flygplatser som av beredskapskäl bör ingå.

Länsstyrelsen vill dock tydliggöra att det finns en risk att förslaget om att utvidga det statliga nätet av beredskapsflygplatser kan begränsas av dagens miljötillstånd för olika flygplatser. Länsstyrelsen anser att regeringen skyndsamt bör utreda en författningsändring gällande avsteg från miljötillståndskrav för 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. Detta för att säkerställa att ovanstående samhällsviktiga luftfart kan bedrivas.

Länsstyrelsen delar utredarens uppfattning om att nätet av flygplatser med inflygningshjälpmedel och beredskap kompletteras med ett nät av helikopterflygplatser som ska kunna användas även vid dåligt väder alla dagar året runt. Vid dessa platser, som kan vara obemannade, bör det finnas tillgång till tankning. Ett nationellt nät med helikopterflygplatser bör således etableras.

Samverkan och samarbete med grannländerna Norge och Finland är viktigt och dess betydelse stärks ytterligare genom ett medlemskap i NATO. Med ökad andel fjärrstyrd flygtrafikledning blir det också viktigare med fler alternativa flygplatser, i den händelse att flygtrafikledningen går ned. Länsstyrelsen har tidigare diskuterat denna fråga med Luftfartsverket och lämnat såväl synpunkter som kritik kring införandet av fjärrstyrd flygtrafikledning.

Flyget bör, i enlighet med Sveriges klimatmål, ha nettonoll utsläpp senast år 2045. För att uppnå detta mål måste klimatarbetet intensifieras. Flygplatserna i Sverige bör successivt anpassa sin bränsle- och energiförsörjning så att flygplatserna möjliggör för utveckling av fossilfritt flyg. Senast 2025 bör flygplatserna ha den infrastruktur och kapacitet som krävs för en effektiv och hållbar flygplatsdrift inklusive bränsle- och energiförsörjning för flygtrafiken. Länsstyrelsen betonar att det el eller vätgasdrivna flyg som nu växer fram erbjuder nya möjligheter för det regionala flyget. Att introducera små elflygplan med helt andra egenskaper än jetflygplan kommer att rita om linjekartan i Sverige. Med tysta och miljövänliga flyg försvinner både buller och miljöfrågan och man nyttjar en befintlig infrastruktur för att driva omställningen. Ett helt fossilfritt flyg skulle ge avtryck inte bara i Sverige utan i hela världen och visa att Sverige är ett innovationsland som leder utvecklingen mot fossilfritt flyg. Norra Sverige har en utmärkt geografi med en bredd av noder och målpunkter för att fungera som utvecklingsarena för elflyg. Umeå och Östersund är en utmärkt sträcka för elflyg tillsammans med kopplingarna över Kvarken. Skellefteå Airport ligger långt fram för att välkomna elflyg, här har bland annat Sveriges kraftigaste laddstation för elflyg byggts. Att satsningen görs just i Skellefteå beror till stor del på den nyindustrialisering som pågår i regionen och Northvolts placering i kommunen. Inom bara några år kommer vi att kunna flyga passagerarflygplan drivna av el i Sverige. Industrin i norr leder den gröna omställningen och kan inspirera även den gröna omställningen för flyget.

Umeå är Sveriges största stad norr om Uppsala och är hem för två universitet och universitetssjukhus. Staden har haft en tydlig befolkningstillväxt under lång tid, Umeå Airport är Västerbottens ledande flygplats och har i sitt upptagningsområde även en stor del av norra Västernorrland. Flygplatsen har med sin placering i norr Sverige i allmänhet och närheten till Umeå i synnerhet, en helt avgörande betydelse för såväl Västerbottens och Västernorrlands län som Umeåregionens utveckling. Umeå Airport ligger mycket strategiskt på cykelavstånd från centrum och är en unik cityflygplats. Länsstyrelsen anser dock inte att detta avspeglas i Swedavias prioriteringar. 2017 antogs en Masterplan av Swedavia och 2019 planerades bland annat en totalrenovering av passagerarterminalen inklusive fyra bryggor att inledas. På grund av pandemin sköts detta på framtiden men Länsstyrelsen anser nu att tiden är mogen för att sätta dessa planer i verket.

Länsstyrelsen anser att rapporten i stora delar är mycket bra och står bakom de flesta konkreta förslag som utredaren föreslår för en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna.

De som medverkat i beslutet

Samråd i detta ärende har skett med Region Västerbotten, Umeå Airport, Skellefteå Airport, Lycksele Airport, Hemavan Tärnaby Airport, South Lapland Airport, Region Norrbotten och Länsstyrelsen Norrbotten.

Beslutet har fattats av landshövding Helene Hellmark Knutsson med handläggaren för ledningsstöd Mikael Bergström som föredragande.

Helene Hellmark Knutsson

Mikael Bergström