

Tjänsteställe, handläggare
Örebro Läns Flygplats AB
VD, Mikael Smedberg

2023-05-16

Beteckning:

Er beteckning:
LI2023/01786

Regeringskansliet, Landsbyggs- och
infrastrukturdepartementet

Ds 2023:3, Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

Örebro Läns Flygplats tackar för möjligheten att svara på denna utredning. Vi uppskattar att utredaren har hörsammat de utmaningar som branschen och specifikt de regionala flygplatser har.

Utredningen är omfattande och har på ett genomtänkt sätt kommit fram till ett antal goda förslag för att långsiktigt säkerställa svensk flyginfrastruktur. Samtidigt saknas det tydliga kriterier för gränsdragningar och beslut.

Sammanfattning

Örebro Läns Flygplats anser följande:

- Stödet till flygplatser utanför det nationella basutbudet och som ingår i nätet av beredskapsflygplatser bör uppgå till 75% av driftunderskottet.
- Att utredarens förslag om att utse Örebro flygplats till beredskapsflygplats är bra och viktigt. Ersättningen ska dock vara i nivå så att den täcker samtliga faktiska kostnader som följer av uppdraget, såsom tex halkbekämpningsmedel för att säkerställa att rullbanan är brukbar vintertid.
- Att beredskapsflygplatser också klassas som reservflygplatser.
- Fraktflyg och godsflöden är samhällsviktiga funktioner och bör inkluderas i en samlad krisberedskap.
- Det saknas tydliga kriterier på vilka grunder som flygplatser ska utses att ingå i det nationella basutbudet.
- Det saknas på motsvarande sätt tydliga kriterier på vilka grunder som flyglinjer ska utses att ha allmän trafikplikt.

Tjänsteställe, handläggare
Örebro Läns Flygplats AB
VD, Mikael Smedberg

2023-05-16

Beteckning:

Er beteckning:
LI2023/01786

Regeringskansliet, Landsbyggs- och
infrastrukturdepartementet

Synpunkter på ändringsförslag och författningsförslag

Statens åtagande

Det är mycket positivt att utredaren föreslår att statens åtaganden gällande luftfartssystemet samlas och tydliggörs för övriga parter. Det är ett bra förslag att de nationella funktionerna används för att tydliggöra statens roll inom flyget och samtidigt stödja utveckling och ställa tydliga krav på de parter som bidrar till att upprätthålla nationella funktioner. Det säkerställer kvaliteten på de nationella funktionerna och främjar utvecklingen av svensk luftfart.

Det är viktigt att förslaget fullföljs i sin helhet och att staten använder sina åtaganden och sin roll för att möjliggöra investeringar som leder till ökat hållbart resande till och från flygplatser och utveckling av fossilfria flygplatsverksamheter. Gör staten sitt gör flygplatserna och dess ägare också sitt.

Stöd till flygplatser utanför nationellt basutbud

Förslaget att regionala flygplatser som upprätthåller nationella funktioner får en ny och bättre modell för ersättning är bra men modellen ska dock inte göra skillnad på stöd mellan flygplatser med allmän trafikplikt och beredskapsflygplatser. Samtliga flygplatser med allmän trafikplikt och/eller beredskap borde ersättas med 75 procent av flygplatsens underskott av sin verksamhet. Detta skulle ge det svenska flygplatssystemet en mer långsiktig robusthet där flygplatsernas stödsystem ej behöver revideras på grund av situationer såsom exempelvis säkerhetspolitiska konsekvenser eller stora regionala förändringar.

I förslaget framkommer att flygplatserna ska drivas i bolagsform och att staten ska ges möjlighet till kontroll via en ledamot i bolagsstyrelsen samt att redovisning ska redovisas till Trafikverket. Förslaget är rimligt, men den statliga representanten ska inte komma från statliga bolag i konkurrensställning till flygplatserna (som Swedavia). En statlig representant bör rimligen komma från Trafikverket som ansvarig för avtalsskrivande part och svarar för utbetalning av stöd.

Tjänsteställe, handläggare
Örebro Läns Flygplats AB
VD, Mikael Smedberg

2023-05-16

Beteckning:

Er beteckning:
LI2023/01786

Regeringskansliet, Landsbyggs- och
infrastrukturdepartementet

Ersättningssystem och kostnadstäckning för beredskapsverksamhet

Förslaget om ett maxtak för beredskapsstöd bör ses över och avtalen bör inkludera en form av flexibilitet. En beredskapsverksamhet behöver vara mer flexibel än en anläggning som erhåller funktioner för nationell trafikplikt. Topparna i en beredskapsverksamhet kan vara långt mycket högre än en normal dag på flygplatsen om det skulle uppstå stora kriser eller extremväder. Också bansystemets utformning och storlek påverkar kostnadsnivån, en långbana i Mellansverige kan vara minst lika resurskrävande som en kortare i norr vid omfattande snöfall. Verksamheterna kan periodvis behöva växla upp kraftigt bemanningsmässigt och tillhandahålla service för många fler än normalt, som exempel vid större skogsbränder som kan pågå i flera veckor eller när kris- och krigsmaterial ska skickas till ett land i nöd; exempelvis Ukraina.

Tjänster vid beredskapsflygplatser

Örebro Läns Flygplats samtycker med utredningens förslag om vilka tjänster som ska tillhandahållas på beredskapsflygplatser men anser att de också ska klassas som reservflygplats. Det skapar ytterligare en nivå av tillgänglighet och robusthet i det svenska flygplatssystemet.

Utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och flygplatser som ingår i det nationella basutbudet.

Örebro Läns Flygplats föreslår att regeringen fastslår tydliga kriterier vad gäller allmän trafikplikt och om en flygplats ska ingå i det nationella basutbudet. Detta för att uppnå en transparent och förutsägbar process där alla ges samma förutsättningar. Systemet blir då hållbart över tid och skapar goda planeringsförutsättningar.

Örebro Läns Flygplats AB

Mikael Smedberg, VD