

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Svar på remiss av utredningen Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över utredaren Peter Normans utredning om en översyn av statens engagemang i regionala flygplatser

Sammanfattning

- Det går inte att tillräckligt tydligt utröna hur utredaren har kommit fram till det urval av flygplatser som han föreslår ska övergå i det nationella basutbudet. Regeringen bör tydliggöra kriterierna för vad som ligger till grund för urvalet
- Utredningen har inte uttömmande sett på förbindelserna trafikslagsövergripande. För regioner med svagare järnvägsförbindelser till Stockholm finns starkare argument att stödja regional flygplatsverksamhet. För Jönköpings flygplats är detta högst väsentligt med anledning av regeringens besked kring Nya stambanor.
- Att de största regionala flygplatserna föreslås övergå i statlig regi innebär att viktiga resurser försvinner från samarbetet mellan de regionala flygplatserna. Hur tänker regeringen säkra att inte förutsättningarna för att bedriva regional flygplatsverksamhet försvagas genom förslagen?
- Det är svårt att klart utröna vad som ligger bakom utredningens bedömningar kring vilka linjer som ska omfattas av trafikplikt.
- Tidsperioden som flygplatser utses till beredskaps- och reservflygplatser bör vara så lång som möjligt, med tanke på kraven på långsiktighet som det krävs för att leva upp till kraven.
- Region Jönköpings län föreslår en stödmodell som istället för ersättning för specifika kostnader ge ett rakt stöd på lämplig nivå. Det minskar betydelsen av olika organisationsformer för flygplatserna samt minskar byråkratin.
- Region Jönköpings län avstyrker förslaget om att en representant från Swedavia utses att ingå i styrelsen.

Synpunkter på förslaget

Bakgrund

Utredaren har haft till uppdrag att analysera och föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige, så att behoven av en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg tillgodoses i hela landet.

Uppdraget har omfattat det nationella basutbudet av flygplatser och de statliga finansiella stöden till icke statliga flygplatser. Enligt uppdraget ska mina förslag ta sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och vara i linje med klimatmålen, vilket bland annat innebär att förslagen ska bidra till omställningen till fossilfritt flyg. Utredaren har även haft att beakta de bedömningar och förslag som redovisas i promemoriorna Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25) och Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) samt Trafikverkets rapporter om beredskapsflygplatser.

Utredningen behandlar ett flertal olika områden:

Statens åtagande innebär redan idag att staten äger, förvaltar och driver flygplatser, lämnar statliga driftbidrag till icke statliga flygplatser, lämnar ersättning till beredskapsflygplatser samt handlar upp flygtrafik som inte kan bära sig kommersiellt.

För att ge så bra förutsättningar som möjligt för framtiden finns det enligt utredningen behov av att staten tar ett samlat grepp om flygplatserna och tar ett större ansvar för den grundläggande tillgängligheten. Syftet med detta är att säkerställa den grundläggande tillgängligheten i ett nationellt perspektiv samtidigt som staten kan driva på att luftfarten och flygplatserna ställer om verksamheterna för att möta miljö- och klimatutmaningarna.

Utredaren föreslår att det nationella basutbudet av flygplatser justeras, att systemet med statliga bidrag och ersättning för beredskap utvecklas och villkoras samt att staten även framgent bör ta ett ansvar för beslut om allmän trafikplikt och upphandling av flyglinjer som inte kan bära sig på kommersiell grund. Utredaren föreslår vidare ändringar i processen för allmän trafikplikt och upphandling av flyglinjer på ett sätt som ger ett ökat regionalt inflytande.

Det nationella basutbudet utökas

Staten bör enligt utredningen ta ett större ansvar för att säkerställa en grundläggande interregional och internationell tillgänglighet i Sverige. Staten bör därför även framgent ansvara för ett statligt basutbud av flygplatser, men basutbudet behöver enligt utredningen justeras. Det nationella basutbudet föreslås utökas från dagens tio flygplatser till uppemot tretton flygplatser. Flygplatsen i Skellefteå bör enligt utredningen omgående inkluderas i det nationella basutbudet. Men det bör också prövas, bland annat utifrån trafikutvecklingen, om inte också Ängelholm-Helsingborg, Kalmar-Öland och Sundsvall-Timrå flygplatser bör kompletteras till det nuvarande basutbudet, medan flygplatsen i Ronneby bör utgå

om Kalmar-Öland läggs in i basutbudet. Vidare bedömer utredningen att Ängelholm-Helsingborg och Kalmar-Öland flygplatser har potential för anslutning till det nationella basutbudet på några års sikt, medan en anslutning av Sundsvall-Timrå flygplats kan bli aktuell först på lite längre sikt. Frågan om vilka av dessa flygplatser som bör inkluderas i det nationella basutbudet och i vilken takt föreslås utredas vidare.

Konsekvenser för Jönköpings län

Förslaget innebär att fyra av de större regionala flygplatserna i de regionala nätverken så som SRF, upphandlingssamverkan, QOMS mm försvinner. Det innebär svårare förutsättningar att bedriva regional flygplatsdrift. Jönköpings flygplats (JKG) har direkt revisionsarbete med Halmstad (militär) och Kalmar. JKG köper idag utbildningar från Sundsvall. Idag säljer JKG flygplatsbrandmansutbildning och praktik med logi till Ängelholms flygplatstekniker (gymnasieutbildning). Gemensamma upphandlingar, nyligen flygledning, ledningssystem, mjukvaror samt brandbilar. Det går inte att utröna hur utredaren har kommit fram till det urval av flygplatser som han föreslår ska övergå i det nationella basutbudet. Vad finns det för skäl till att ta över just de större regionala flygplatserna i det statliga basutbudet?

Utredningen har inte uttömmande sett på förbindelserna trafikslagsövergripande. Hur kommer det sig att t ex Karlstad och Sundsvall – som båda har goda järnvägsförbindelser med Stockholm – bör ingå i det nationella basutbudet men inte t ex Jönköping? I det sammanhanget är det av särskild vikt att beskriva hur regeringens besked kring nya stambanor påverkar bedömningen kring behovet av statlig flygplats för Jönköpings län.

Om de största regionala flygplatserna övergår i statlig regi så påverkar det möjligheten till tekniskt samarbete mellan de befintliga regionala flygplatserna. Konsekvenserna av detta måste analyseras vid beslut och tillräckliga resurser tillföras för att inte en justering av basutbudet ska innebära att det blir väsentligt svårare att bedriva regional flygplatsverksamhet.

Ändrade förutsättningar för Swedavia AB

Swedavia AB är ett viktigt verktyg för staten när det gäller att uppnå de transport- och klimatpolitiska målen. Swedavia AB bör enligt utredaren som idag även i framtiden ha till uppdrag att bland annat finansiera, äga, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar, tillhandahålla och utveckla flygplatsoperativa tjänster och kommersiella tjänster och produkter med anknytning till flygplatsverksamhet. Som idag bör bolaget inte ges möjlighet att utan regeringens godkännande kunna lägga ned eller överlåta någon av de flygplatser som ingår i det av regeringen fastställda basutbudet av flygplatser.

Region Jönköpings län avstår från synpunkter på denna del av förslaget.

Stöd till de icke statliga flygplatserna föreslås öka och villkoras

För att säkerställa viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet för Sverige bör enligt utredaren staten ta ett större ansvar för flygplatssystemet. Staten bör stödja de icke statliga flygplatserna genom ett stöd som täcker del av det ekonomiska underskottet av verksamheten. Stödet till de icke statliga flygplatserna bör i et närmaste fördubblas jämfört med idag. Vidare kan Försvarsmakten genom särskilda överenskommelser med berörda flygplatser säkerställa Försvarsmaktens tillgång till flygplatsen och de tjänster som man har behov av. Det gäller i förekommande fall även annan statlig verksamhet såsom exempelvis Kustbevakningens och Sjöfartsverkets verksamheter.

Staten bör enligt utredningen ge ett årligt statligt stöd till verksamheten vid icke statliga flygplatser som har flyglinjer med allmän trafikplikt (flyglinjer inom ramen för det statliga åtagandet) och till flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser. Utredningens förslag innebär att dagens årliga statliga bidrag till regionalt strategiska flygplatser via länsplan upphör att gälla. För att de icke statliga flygplatserna ska kunna ta del av dessa bidrag bör vissa krav och villkor uppfyllas. De krav och villkor som ska uppfyllas innebär att flygplatserna ska bedriva en hållbar och fossilfri verksamhet, ha en god tillgänglighet, ha en hög effektivitet samt hålla en god beredskap för samhällsviktig luftfart.

Staten bör dock enligt utredningen även fortsättningsvis möjliggöra för en statlig medfinansiering (stöd) för investeringar vid icke statliga flygplatser. Ett sådant bidrag bör utgå från ett transportpolitiskt perspektiv och samordnas med statliga bidrag i ett totalförsvarsperspektiv. Även för ett sådant bidrag bör staten ställa upp vissa villkor.

Konsekvenser för Jönköpings län

Förslaget innebär att de flygplatser som ingår i nätet med beredskapsflygplatser får ersättning för de kostnader som direkt följer av uppdraget. Kostnaderna bör enligt utredningen beräknas utifrån en modell med tak, i enlighet med Trafikverkets förslag. Det går inte att utröna ur utredningen hur man har kommit fram till lämplig nivå för detta tak, som dock är lågt satt för en flygplats av JKG:s storlek. Att få ersättning med tak på så sätt som utredningen har föreslagit gör det känsligt för hur de olika flygplatserna har valt att organisera sig, t ex om de äger egna tillgångar eller hyr dem. En renare modell vore att ge ett rakt stöd på lämplig nivå, vilket även skulle kräva mindre administration än om Trafikverket ska pröva flygplatsernas ersättningsanspråk.

Det bör även fortsättningsvis vara möjligt för regioner att prioritera stöd till icke-statliga flygplatser ur länsplanerna, om regionen bedömer att så är lämpligt. Att ge stödet via länsplanen ger regionerna möjlighet att bedöma lämpligheten för stöd trafikslagsövergripande. Ett utökat stöd till icke-statliga flygplatser skulle sålunda kunna ske genom att ramen för länsplanerna utökas i motsvarande mån.

Ett ökat regionalt inflytande för flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandlad flygtrafik

Utredaren bedömer att Staten ska ha ett huvudansvar för upphandlad flygtrafik, men att de regionala myndigheterna bör ges ett större inflytande. Sverige bör också fortsättningsvis ha en nationell myndighet som ansvarar för beslut om flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik. Trafikverket bör vara behörig myndighet för artiklarna 16 – 17 i EU:s lufttrafikförordning.

De regionala myndigheterna bör ges en möjlighet att finansiera ett kompletterat utbud, utöver det utbud av flyglinjer som följer av det statliga åtagandet. Detta gäller så länge det sammantaget inryms inom ramen för bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning.

De flyglinjer som ingår i det statliga åtagandet idag bör enligt utredaren justeras. Den allmänna trafikplikten på flyglinjerna Östersund – Umeå, Torsby – Arlanda, Hagfors – Arlanda respektive Kramfors-Sollefteå – Arlanda bör upphöra. Istället bör en ny flyglinje med allmän trafikplikt inrättas mellan Karlstad – Arlanda, med anslutningstrafik från Torsby respektive Hagfors. För Kramfors respektive Sollefteå bör anslutningstrafik införas till flygplatsen i Sundsvall-Timrå. För det fallet att regelbunden flygtrafik året runt på en tillräcklig nivå mellan Sundsvall – Arlanda inte är kommersiellt bärkraftig, bör allmän trafikplikt även införas här. Dessa förändringar skulle kunna införas för avtalsperioden 2027 – 2031. För Sundsvall-Timrå till Arlanda kan det dock bli aktuellt att införa allmän trafikplikt redan före 2027, beroende på den kommersiella flygtrafikens utveckling.

Regeringen föreslås ge Trafikverket i uppdrag att vidareutveckla en modell och process som möjliggör ett utökat regionalt inflytande och möjlighet för kommunala och 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. Nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgas och förutsättningarna utvecklas. En definition av samhällsviktig luftfart bör ta sin utgångspunkt i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps definition. Även om linjefart har stor betydelse för samhällsviktig verksamhet bör linjefart och chartertrafik inte ligga till grund för den samhällsviktiga luftfartens behov av beredskapsflygplatser.

Region Jönköpings län efterfrågar större tydlighet kring hur bedömningar av vad som utgör konkurrerande trafik ska göras. Från vilka flygplatser ska till exempel trafik jämföras med för att kunna sägas vara konkurrerande till trafik från JKG?

Beredskapsflygplatser

Samhällsviktig luftfart 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, Försvarmakten samt uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. De flygplatser som ingår i ett nät av beredskapsflygplatser bör ha beredskap för att öppna upp sin flygplats utanför ordinarie öppettider för samhällsviktig luftfart som inte omfattas av linjefart och chartertrafik.

Nätet av beredskapsflygplatser bör enligt utredningen utvidgas i jämförelse med de sedan tidigare tio ordinarie beredskapsflygplatserna. De flygplatser som ingår i nätet av beredskapsflygplatser bör bestämmas utifrån ett nationellt perspektiv. Alla flygplatser som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och som drivs och förvaltas av Swedavia AB bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser. Regeringen föreslås besluta om vilka flygplatser som bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser. Om en utpekad flygplats ej är intresserad av att ingå i detta nät, bör Trafikverket ges uppdraget att komplettera nätet med annan flygplats om det finns behov. Staten bör ställa krav på de icke statliga flygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt och som bidrar till att nätet av beredskapsflygplatser får en god tillgänglighet, spridning av flygplatser och geografisk yttäckning att de behöver uppfylla vissa villkor, så som att ingå i nätet av beredskapsflygplatser, för att flygplatsen ska få ett statligt stöd. Staten bör därutöver även peka ut ytterligare icke statliga flygplatser utifrån ett rent beredskapsperspektiv, där flygplatserna bidrar till att skapa ett effektivt nät av beredskapsflygplatser och bidrar till god tillgänglighet, spridning av flygplatser och geografisk yttäckning.

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

- Alla flygplatser i Swedavias flygplatsnät bör ingå.
- Alla flygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt bör ingå.
- Därtill bör nätet kompletteras med ytterligare flygplatser som av beredskapsskäl bör ingå.

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 borge för en mer stabil och robust modell. Den begränsade utredningstiden har dock enligt utredaren inte möjliggjort en tillräckligt djup analys av vilka möjligheter som finns. Därför baseras bedömningarna och förslagen på en vidareutveckling av dagens modell med avtal. Beredskapen att öppna upp flygplatser utanför ordinarie öppettider bör regleras genom avtal, både för statliga och icke statliga flygplatser.

Beredskapsavtal för flygplatser bör tecknas med minst sex till tolv månaders framförhållning och bör gälla i minst fem år. Eventuell uppsägning av avtalen bör ske med minst sex till tolv månaders framförhållning.

Beredskapsflygplatserna 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 luftfartygens startmassa så kräver, avisning, tankning, väderobservationer och öppnande av grindar för exempelvis ambulans. De skyldigheter och rättigheter som gäller för de flygplatser 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.

Flygplatser som ingår i det statliga nätet av beredskapsflygplatser ska ha en insatsberedskap för att inom en timme öppna flygplatsen utanför ordinarie öppningstider. Flygplatserna bör dock i princip endast få ersättning för beredskap för de timmar personalen har beredskap mellan klockan åtta på kvällen till klockan åtta på morgonen under alla dagar, eventuellt med undantag för helgdagar. Ersättningen till de flygplatser som ingår i det statliga nätet av beredskapsflygplatser i det närmaste fördubblas jämfört med idag, på grund av att fler flygplatser ingår i nätet samt att flygplatserna föreslås få ersättning för ytterligare personal jämfört med idag.

Krav på jourberedskap, med personal på arbetsstället (flygplatsen), bedöms resultera i en högre kostnadsnivå för flygplatserna samt utmaningar för flygplatsernas personalplanering och bemanning. Nuvarande lösning med insatsberedskap, där personalen är på annan plats än arbetsplatsen men ska ha förmåga och möjlighet att ta sig till flygplatsen inom given tid är enligt utredaren acceptabelt och att föredra. De flygplatser som ingår i nätet av beredskapsflygplatser bör enligt förslaget få ersättning för att hålla beredskap med nödvändig personal. Ersättning bör ges för de kostnader som direkt följer av uppdraget och bör beräknas utifrån en schablonmodell. De flygplatser som därtill är reservflygplatser bör i förekommande fall kunna få ersättning för inflygningshjälpmedel samt kompletterande ersättning för att hålla beredskap med ytterligare personal om så krävs och tillåts enligt statsstödsbestämmelserna.

Regeringen föreslås ge Trafikverket i uppdrag att, i samverkan med Transportstyrelsen, analysera och bedöma de ekonomiska konsekvenserna för de flygplatser som utses till reservflygplatser samt föreslå en modell för finansiering av dessa. Denna verksamhet (beredskaps- och reservflygplatser) bör kunna ses som icke ekonomisk verksamhet, vilket innebär att denna verksamhet och dessa ersättningar inte omfattas av bestämmelserna om statligt stöd.

Utredaren bedömer att 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. Funktionen föreslås inrättas vid Sjöfartsverket. Regeringen föreslås ge Sjöfartsverket i uppdrag att utreda formerna för ett införande av en sådan operativ funktion. Utredaren ser behov av att säkerställa funktionaliteten i flygplatssystemet för att stärka det civila försvaret. Regeringen bör därför säkerställa ett investeringsstöd till flygplatser i syfte att stärka det civila försvaret under kommande år.

Verksamheterna vid vissa flygplatser behöver kunna fungera vid påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap. Utredaren ser därför att flygplatserna bör planera för sådana situationer. En säkerställd personalförsörjning är viktigt för att verksamheterna ska fungera. Likaså bör flygplatserna säkerställa andra väsentliga funktioner och resursförsörjning i övrigt. För att en flygplats ska få ta del av statliga stöd eller för att en flygplats ska kunna utnämnas till beredskapsflygplats bör vissa villkor vara uppfyllda. Ett villkor bör vara att det vid berörda flygplatser genomförs en personalplanering som innebär att personalen vid flygplatsen ”krigsplaceras” inför ett eventuellt beslut om inrättande av allmän tjänsteplikt. Det bör gälla såväl för Swedavia AB som för de icke statliga flygplatser som tar del av statliga stöd eller som utnämns till beredskapsflygplats. 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. Regeringen bör ta initiativ till ett utökat beredskapssamarbete.

Region Jönköpings län ser positivt på förslaget att JKG pekas ut som beredskapsflygplats. Det är viktigt att tidsramen för beredskaps- och reservflygplatser blir så lång som möjligt då det krävs långsiktighet i planeringen för att kunna leva upp till de krav som detta innebär.

Ett kompletterande nät av helikopterflygplatser för samhällsviktig verksamhet

För att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för samhällsviktig luftfart bör 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 med PinS-procedurer bör således etableras.

Utredningen föreslår att ett statligt stöd inrättas för att stödja en sådan etablering och utbyggnad av strategiska platser med PinS-procedurer. Regeringen föreslås ge Trafikverket i uppdrag, att efter samverkan med andra myndigheter och aktörer, säkerställa att det finns ett nationellt nät med platser med PinS-procedurer för samhällsviktig luftfart. Trafikverket bör även ges i uppdrag av regeringen att pröva och administrera ett statligt bidrag för etablering och drift av sådana platser.

Region Jönköpings län avstår från synpunkter på förslagen i denna del.

Luffarten bör ställas om

Flyget bör, i enlighet med Sveriges klimatmål, ha nettonoll-utsläpp senast år 2045. För att uppnå detta mål måste klimatarbetet intensifieras. Regeringen föreslås ta initiativ till att Sverige tar fram en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov, för att flyget överhuvudtaget ska kunna utvecklas i linje med klimatmålen. Regeringen bör tillsätta en ”bränslekommission” som samlar företrädare från näringsliv, akademi och offentlig sektor och som kan bidra till konkretisering och genomförande av denna plan.

Skälet till detta är att det finns flera sektorer som har behov av och konkurrerar i någon form om samma råvara. Etappmål för svensk storskalig produktion av fossilfritt bränsle för att nå klimatmålen bör även tas fram. Flygplatserna i Sverige bör successivt anpassa sin bränsle- och energiförsörjning så att flygplatserna möjliggör för utveckling av fossilfritt flyg. Senast 2025 bör de icke statliga flygplatserna ha den infrastruktur och kapacitet som krävs för en effektiv och hållbar flygplatsdrift inklusive bränsle- och energiförsörjning för flygtrafiken.

JKG har i dag goda förutsättningar att motsvara de krav som utredningen utgår ifrån.

Miljöprövning för flygplatser med samhällsviktig luftfart

Miljöprövningen av verksamheten vid flygplatser är av stor vikt för att minimera flygplatsverksamheternas miljöpåverkan. Buller från flygverksamheten har en påverkan på människor i flygplatsers omgivningar. Utredaren bedömer att det kan finnas skäl för flygplatser att begära omprövning av sitt miljötillstånd för verksamheten med anledning av statens intresse att säkerställa ett statligt nät av beredskapsflygplatser. Samtidigt anser utredaren att det kan finnas skäl att ta hänsyn till vad som är planerbart respektive reaktivt när det gäller den samhällsviktiga luftfarten. Vidare bedöms det finnas skäl att pröva om det är möjligt att anpassa miljöbalkens prövning med hänsyn till betydelsen av att ha beredskap att öppna upp flygplatser utanför ordinarie öppettider för samhällsviktig luftfart.

Miljötillstånden för JKG är i dag sådana att det inte hindrar flygplatsens möjligheter att agera beredskapsflygplats. Viss begränsning kan komma att finnas kring frågan om militär beredskap, men detta har hittills inte visat sig vara någon begränsning.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Tommie Ekered
Ordförande Nämnd för trafik-,
infrastruktur och miljö

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör