

Remissvar över betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3).

Förslag till beslut

1. Föreslår kommunstyrelsen att godkänna kommunledningskontorets förslag till svar över betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3).

Sammanfattning

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har till kommunen remitterat rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3) med inbjudan att lämna synpunkter. Ett remissvar ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 23 maj 2023. Utredarens uppdrag har varit att analysera och föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna. I betänkandet föreslås att det nationella basutbudet bör utökas från dagens tio flygplatser till uppemot tretton flygplatser. Flygplatsen i Skellefteå bör omgående inkluderas i det nationella basutbudet.

Skellefteå kommun ser positivt på utredningens slutsats att Skellefteå Airport är av högsta nationella vikt och därmed bör ingå i statens basutbud av flygplatser. Skellefteå är en av de regioner som för närvarande har högst tillväxttakt i Europa beroende på de stora industrietableringarna. I denna utveckling har flygplatsen en nyckelroll som måste ses ur ett helhetsperspektiv utifrån den extraordinära samhällsomvandling kommunen befinner sig i.

Det är därför viktigt att en eventuell ägarflyttning sker med en gemensam bild vad gäller utvecklingsinriktning för både nationell och internationell tillgänglighet.

Den rådighet kommunen haft över flygplatsen som ägare har också inneburit möjlighet att gå i bräschen för nydanande satsningar som ligger i linje med en del av utredningens ambitioner. Skellefteå Airport blev en av Sveriges och världens första fossilfria flygplatser och har sedan några år ett särskilt program för elektrifierad luftfart. Det handlar om utveckling av eldrivna farkoster, eVTOL, elflyg, drönartestplats samt att kunna tillhandahålla fossilfritt flygbränsle. Här finns nu också en av världens klimatsmartaste pilotutbildningar.

Sammanfattningsvis, vikten av fortsatta satsningar på utveckling kan inte nog understrykas. Det vore olyckligt om omställningen till ett mer hållbart samhälle bromsas.

För att inte tappa onödigt mycket fart i arbetet önskar Skellefteå kommun att en oberoende förhandlare med god insikt i övergripande infrastrukturplanering så snart som möjligt tillsätts i dialog med Skellefteå kommun.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2023-05-04

Remiss - Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet, för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Lars Hedqvist
planeringschef

Beskrivning av ärendet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har till kommunen remitterat rapporten *Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)* med inbjudan att lämna synpunkter. Ett remissvar ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 23 maj 2023.

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

Utredarens uppdrag har varit 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.

Flyget spelar en viktig roll genom att det möjliggör snabba transporter som överbryggar långa fysiska avstånd. Flyget bidrar därigenom till nationell och internationell tillgänglighet. Samtidigt har luftfarten flera utmaningar ur ett miljö- och klimatperspektiv. Luftfarten måste ställas om och det kommer att krävas ytterligare åtgärder på olika nivåer för att åstadkomma detta. Med en hållbar luftfart kan Sverige hållas ihop. Medborgare och näringsliv kan då bo och verka i hela landet. Därför behövs flera åtgärder vidtas för att bidra till omställning av luftfarten.

Staten behöver ökad rådighet över flygplatssystemet

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.

Det nationella basutbudet bör utökas

Staten bör 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 min uppfattning justeras.

Det nationella basutbudet bör utökas från dagens tio flygplatser till uppemot tretton flygplatser. Flygplatsen i Skellefteå bör omgående inkluderas i det nationella basutbudet. Men det bör 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.

Regeringen bör förankra förslag till ändring av det nationella basutbudet av flygplatser med riksdagen. Efter riksdagens godkännande bör regeringen fastslå sin inriktning att justera det nationella basutbudet av flygplatser. Efter slutförda förhandlingar med berörda ägare kan regeringen, givet att flygplatsernas ägare accepterar ett statligt övertagande av flygplatserna, slutligt besluta om ändrat basutbud av flygplatser. Regeringen bör ge en statlig förhandlingsperson eller Swedavia AB i uppdrag att inleda förhandlingar med berörda flygplatser som syftar till ett statligt övertagande av flygplatserna.

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 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. Swedavia AB:s bolagsordning bör ändras så att det framgår att bolaget ska ha beredskap för att ta emot samhällsviktig luftfart vid sina flygplatser.

Stöd till de icke statliga flygplatserna bör både öka och villkoras

För att säkerställa viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet för Sverige bör 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 det närmaste fördubblas jämfört med idag.

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

Det finns behov av flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik även i framtiden. Staten bör ha ett huvudansvar för detta, men 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 fortsatt vara behörig myndighet för artiklarna 16 – 17 i EU:s lufttrafikförordning.

Nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgas och förutsättningarna utvecklas

Alla flygplatser som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och som drivs och förvaltas av Swedavia AB bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser. Detta bör tydliggöras i Swedavia AB:s bolagsordning. Regeringen bör besluta om vilka flygplatser som bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser. Om en utpekad flygplats ej är intresserad av att ingå, bör Trafikverket ges uppdraget att komplettera nätet med beredskapsflygplatser om det finns behov. Staten bör ställa krav på de 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 ingå i nätet av beredskapsflygplatser för att flygplatsen ska få beredskapsstöd. Staten bör därutöver även peka ut ytterligare flygplatser utifrån ett rent beredskapsperspektiv, där flygplatserna bidrar till att skapa ett effektivt nät av beredskapsflygplatser som bidrar till god tillgänglighet, spridning av flygplatser och geografisk yttäckning.

Nätet av beredskapsflygplatser bör bestå av 33 flygplatser för att det ska finnas flygplatser med tillräcklig geografisk spridning och yttäckning. Alla flygplatser i Swedavias nät bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser (initialt 11 flygplatser). Alla 10 flygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser. Därtill bör ytterligare 12 flygplatser av kompletterande beredskapskäl utses ingå i nätet av beredskapsflygplatser.

Ett kompletterande nät av helikopterflygplatser för samhällsviktig verksamhet

För att åstadkomma en bättre grundläggande tillgänglighet för samhällsviktig luftfart bör nätet av flygplatser med inflygningshjälpmedel och beredskapsflygplatser kompletteras med ett nät av helikopterflygplatser, som bör vara möjliga att använda även vid dåligt väder, dygnet runt under alla årets dagar. En preliminär bedömning innebär att det på sikt kan komma att handla om 50 – 60 PinS-platser för samhällsviktig helikoptertrafik, inklusive platser vid sjukhus. Ett statligt bidrag bör inrättas för att stödja en sådan etablering och utbyggnad av strategiska platser

med PinS-procedurer för helikopter. Vid dessa platser, som kan vara obemannade, ska det finnas tillgång till bränsle.

Luftfarten bör ställas om

Flyget bör, i enlighet med Sveriges klimatmål, ha netto-noll utsläpp senast år 2045. För att uppnå detta mål måste klimatarbetet intensifieras. Regeringen bör 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.

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 omgivning. 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 kan det finnas skäl att ta hänsyn till vad som är planerbart respektive reaktivt när det gäller den samhällsviktiga luftfarten. Det finns 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. Det kan finnas behov av specialreglering i denna del. Frågan är dock vad som är möjligt. Det finns behov av att detta prövas.

Den långsiktiga inriktningen bör tydliggöras. Det finns behov av att regeringen tydliggör den långsiktiga inriktningen för statens åtagande avseende stöd till flygtrafik och flygplatser. En tydligare inriktning skulle bidra till en ökad förutsägbarhet, stabilitet och trygghet för olika aktörer. En tydligare långsiktig inriktning bör inte enbart avse flygplatser som ges statligt stöd eller ersättningar eller flyglinjer med allmän trafikplikt och som upphandlas. Utan staten bör även erkänna betydelsen av och peka ut de flyglinjer som är av nationell vikt, även om de idag är kommersiellt bärkraftiga.

Skellefteå kommuns svar över betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

Skellefteå kommun ser positivt på utredningens slutsats att Skellefteå Airport är av högsta nationella vikt och därmed bör ingå i statens basutbud av flygplatser. Skellefteå är en av de regioner som för närvarande har högst tillväxttakt i Europa beroende på de stora industrietableringarna. I denna utveckling har flygplatsen en nyckelroll som måste ses ur ett helhetsperspektiv utifrån den extraordinära samhällsomvandling kommunen befinner sig i. En omvandling som utgår från det

SKELLEFTEÅ KOMMUN

stora behovet av minska miljöbelastningarna genom avveckling av fossil energianvändning.

Det är därför viktigt att en eventuell ägarflyttning sker med en gemensam bild vad gäller utvecklingsinriktning för både nationell och internationell tillgänglighet.

Kommunen valde att ta över flygplatsen år 2010 eftersom den ansågs vara en mycket viktig del av transportinfrastrukturen. Sedan dess har stora belopp investerats, bland annat i en förlängd landningsbana och Sveriges kraftigaste elförsörjning för luftfart.

Satsningarna har gjorts för att kunna möta de alltmer ökande behoven av person- och godstransporter men också för att möjliggöra hållbara innovationer.

Det har varit ett strategiskt långsiktigt arbete i samarbete med näringslivet som burit frukt, och nu står Skellefteå inför en sällan skådad expansion. Förra året ökade befolkningen för första gången på 50 år med fler än tusen personer. Bedömningen är att den utvecklingen fortsätter och i sig innebär ett ökat resande. Därför behöver Skellefteå Airport förstås i ett större sammanhang där hela infrastrukturens kapacitet är avgörande för en fortsatt positiv utveckling av regionen.

Skellefteå kommun måste planera för hela resan när det gäller allt från passagerarresor till intermodala godstransporter. Det innebär att bygga ett sammanhängande system som klarar samhällsomvandlingens stora påfrestning.

Skellefteå Airport är ett av benen i den så kallade "Skellefteåtriangeln" som syftar till att överbygga hinder för etableringar genom en ny hållbarhets- och framtidsfokuserad trafikmodell. Intermodalitet är den bärande idén bakom "Skellefteåtriangeln" genom att den kopplar samman flygplatsen med Norrbottenbanan och det resecentrum som byggs i Bureå. Även för godstransporter blir kopplingen mellan flygplatsen och den nya hamn och kombiterminal som byggs i Skelleftehamn viktig.

Ett partnerskap mellan nyckelaktörer inom näringsliv och offentlig verksamhet har identifierat behov av förstärkningar i befintligt trafiksystem, vars förverkligande tillsammans kan möta utmaningarna. Det handlar om att knyta samman noder för att möjliggöra förflyttning och kompetens och transportlogistik inom och runt Skellefteå. Utifrån dessa noder ("Skellefteåtriangeln") har partnerskapet identifierat fem kritiska punkter i form av infrastrukturprojekt som tillsammans skulle möta de närmsta årens akuta behov.

För Skellefteå kommun är det av största vikt att det perspektivet är levande i den fortsatta dialogen.

Den rådighet kommunen som ägare haft över flygplatsen har också inneburit möjlighet att gå i bränschen för nydanande satsningar som ligger i linje med en del av utredningens ambitioner. Skellefteå Airport är en av Sveriges och världens första fossilfria flygplatser och har sedan några år ett särskilt program för elektrifierad luftfart. Det handlar om utveckling av eldrivna farkoster, eVTOL, elflyg, drönartestplats samt att kunna tillhandahålla fossilfritt flygbränsle. Här finns nu också en av världens klimatsmartaste pilotutbildningar.

Sammanfattningsvis, vikten av fortsatta satsningar på utveckling kan inte nog understrykas. Det vore olyckligt om omställningen till ett mer hållbart samhälle bromsas.

SKELLEFTEÅ KOMMUN

För att inte tappa onödigt mycket fart i arbetet önskar Skellefteå kommun att en oberoende förhandlare med god insikt i övergripande infrastrukturplanering så snart som möjligt tillsätts i dialog med Skellefteå kommun.

Beslutet sänds till:

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet