

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Ulrika Nordenfjäll

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
10333 STOCKHOLM

Remiss av rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap Ds 2023:3

Sammanfattning

- SKR ser positivt på flera av de förslag som utredaren presenterar, men ser samtidigt brister när det gäller varför förändringar föreslås samt vilka konsekvenser förslagen medför.
- SKR anser det nödvändigt att staten tar ett ökat ansvar för flygplatssystemet och att förslaget om utökat statligt ekonomiskt stöd till de flygplatser som har beredskap och trafikplikt ska genomföras. Ett ökat statligt ekonomiskt stöd bör införas omedelbart och oberoende av utredningens övriga förslag.
- SKR anser det positivt med en utökning av det nationella basutbudet men saknar i utredningen tydliga kriterier för urvalet. SKR menar också att det är olyckligt att först peka ut flygplatser för att sen hänvisa till nya utredningar och genomförande i olika takt. Beslut om förändring av basutbudet bör i så fall tas samtidigt och så snart som möjligt.
- När det gäller ett nytt nationellt basutbud hade SKR gärna sett att utredaren undersökt andra alternativ till utformning och som eventuellt även inkluderat mindre flygplatser.
- SKR ser positivt på att utredaren tar upp krav på hållbarhet och fossilfri verksamhet för att få statligt stöd. Det ger incitament till att skapa en förändring och minskad klimatpåverkan även från flygbranschen.
- SKR delar utredarens uppfattning att Regeringen behöver ta initiativ till och planera för hur vi i Sverige kan skapa förutsättningar för en ökad produktion och distribution av fossilfritt bränsle.

- Utredaren föreslår en utökad statlig grundersättning för flygplatser med trafikplikt. SKR ser det som ett mycket viktigt steg att staten nu förslås ta ett större ekonomiskt ansvar för flygplatsinfrastrukturen som helhet.
- SKR anser att utredarens genomlysning och förslag kring trafikplikt borde avgränsats till att inom systemet utreda förändringar och föreslå en finansieringsmodell. En fördjupad studie kring tillgänglighet krävs för att peka ut specifika flygplatser.
- Det är glädjande att utredaren nu föreslår ett utökat regionalt inflytande och möjlighet för regioner och kommuner att föreslå och finansiera flyglinjer med allmän trafikplikt.
- För att skapa en bra maktbalans mellan stat och regioner/kommun kring regional trafikplikt anser SKR att man istället för utredarens förslag bör etablera en samrådsmekanism där aktörerna tillsammans kan hitta de bästa lösningarna.
- Det är mycket positivt att utredaren föreslår fler beredskapsflygplatser och ett ökat statligt stöd. Då både trafikplikt och beredskap borde anses vara nationellt lika viktiga, så anser SKR att den statliga ersättning ska ligga på samma nivå som för flygplatser med både trafikplikt och beredskap.
- Utredarens förslag om driftstöd och ersättningsmodell för personal vid beredskap kommer inte innebära full kostnadstäckning för flygplatserna. SKR anser att det istället är nödvändigt att utreda och ta fram en nationell stödordning för flyginfrastruktur.
- Det är av största vikt att nätet med beredskapsflygplatser har en god geografisk täckning för att möta behovet hos det samhällsviktiga flyget. SKR anser därför att det är rimligt att varje region har åtminstone en beredskapsflygplats för att kunna tillgodose de regionala behoven både i fred, kris och krig.
- Förslaget som presenteras om ett kompletterande nät av helikopterflygplatser med tillgång till bränsle och PinS-procedurer är mycket välkommet och ett första steg för att förbättra infrastrukturen för helikopter.
- En översyn av möjligheten att differentiera kraven för vilka insatser som ska finnas vid öppnande av beredskapsflygplatser behöver genomföras. SKR anser att utredningen inte sett till de behov som helikoptrar har och som skulle gagnas av en differentierad nivå av öppning.

- Det är enligt SKR positivt med nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser även om förslaget om vilken aktör som ska ha detta ansvar inte nödvändigtvis är det bästa. Ansvaret kan behöva utökas till mer än att bara sammanställa och sprida information.
- SKR anser att det är av vikt att säkerställa att det samhällsviktiga flyget samt försvarsmaktens behov tillgodoses och för att klara av detta behöver ett undantag från miljötillstånden tas fram som omfattar det samhällsviktiga flyget samt försvarsmaktens flyg.

Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter

Staten måste ta ett ökat ekonomiskt ansvar för flygplatssystemet som helhet

För landets kommuner och regioner som äger och ansvarar för de icke statliga flygplatserna, de s.k. regionala flygplatserna, är denna utredning viktig. Men den är även viktig för möjligheterna att kunna leva och verka i hela landet. SKR är i grunden positiv till utredningen och det finns intressanta förslag, men vi ser även att delar i utredningen inte redovisar grunden för förslagen eller tydliga kriterier och det saknas även konsekvensanalyser för vad föreslagna förändringar kan innebära för tillgänglighet och för det samhällsviktiga flyget på kort och lång sikt.

De ekonomiska förutsättningarna för de regionala flygplatserna som ägs av kommuner och regioner har med tiden blivit allt mer ansträngda. Samtidigt som kostnaderna stadigt ökat har det statliga stödet inte räknats upp sen det infördes för 13 år sedan. När vi år 2020 ställdes inför effekterna av pandemin innebar det för de flygplatsägande kommunerna ytterligare ökade kostnader då flyget stod helt still och intäkterna uteblev. Under pandemin och vid de stora skogsbränderna år 2018 såg vi samtidigt behovet av ett flygplatssystem i hela landet för att det samhällsviktiga flyget ska fungera. Nu ser vi även utifrån det säkerhetspolitiska läget att totalförsvarets behov av ett väl fungerande nät av flygplatser är stort. Staten måste därför ta ett ökat ansvar för flygplatssystemet och förslaget om ett utökat statligt ekonomiskt stöd till de flygplatser som har beredskap och trafikplikt anser SKR behöver genomföras skyndsamt.

Utredaren föreslår ett utökat statligt stöd till de regionala flygplatserna som inte förs in i Swedavia och utses för trafikplikt eller beredskap och det är det enskilt viktigaste förslaget som utredningen redovisar enligt SKR. Vi anser också att ett utökat statligt stöd som även föreslås indexuppräknas är fullt möjligt för Regeringen att fatta beslut om redan inför 2024 och detta oberoende av utredningens övriga förslag.

Små kommuner och regioner kommer även fortsättningsvis behöva finansiera sina transportbehov, trots förslag om att utöka nationella basutbudet

SKR ser positivt på utredarens förslag om att utöka basutbudet. Samtidigt är det mycket som är oklart i hur utredningen landat i ett förstatligande av de fyra största regionala flygplatserna och vilka kriterier som ligger till grund för just dessa. De fyra flygplatserna har till stor del ett så stort passagerarunderlag att de inte är stödkrävande i samma omfattning som mindre flygplatser. SKR hade gärna velat se att utredaren tittat på andra alternativ gällande hur ett nationellt basutbud skulle kunna utformas. Att utifrån den norska eller finska modellen se över ett statligt utbud där alla flygplatser ingår, eller möjliggöra för ett större basutbud som även inkluderar till exempel de små flygplatser som har trafikplikt och som är nödvändiga för att klara tillgängligheten.

Arlanda flygplats är en viktig tillgång för Sverige men SKR anser att det nationella flygplatssystemet och statens ansvar för detta även behöver utgå ifrån vad hela Sverige behöver. Det är bra att staten tar ett större ekonomiskt ansvar, men förslaget att förstatliga de fyra största regionala flygplatserna kommer innebära att de mindre skattekollektiven med små kommuner och regioner även fortsättningsvis ska finansiera sina transportbehov, samtidigt som staten säkrar och ökar trafikflöden till och från Arlanda och därmed får ytterligare möjligheter till ökad statlig lönsamhet.

Utredningen har pekat ut fyra flygplatser som bör ingå i Swedavia, men samtidigt har utredaren föreslagit att detta ska ske i olika takt och att det dessutom behövs mer utredningar för om och när dessa ska övergå till Swedavia. SKR anser det är olyckligt att i utredningen först peka ut fyra flygplatser för att sen hänvisa till nya utredningar och genomförande i olika takt och på obestämt tid under flera år. Förslaget riskerar innebära att flygplatserna nu hamnar i ett utvecklingsmässigt vacuum och därför bör beslut om en förändring av basutbudet göras samtidigt för alla och dessutom så snart som möjligt.

Staten ställer nya krav på de regionala flygplatserna för att få statligt stöd

Sverige har idag ett flygplatssystem där staten äger de vinstdrivande stora flygplatserna och kommuner och regioner äger de mindre flygplatserna som går med underskott. I utredningen anges att utan statlig stöd kommer tillgängligheten att försämrats och icke statliga flygplatser riskerar att läggas ned. Utredaren pekar på att staten behöver en ökad rådighet över flygplatssystemet och föreslår därför ökade statliga stöd till de flygplatser som har beredskap samt trafikplikt. Med rådighet menar utredaren att staten har ett samlat grepp om flygplatserna och då även tar ett större ansvar för den grundläggande tillgängligheten. För att staten ska ta ett ökat ansvar vill utredaren att det ska ställas ett antal krav. SKR anser att ett utökat statligt stöd är en förutsättning för att Sverige långsiktigt ska klara av

tillgängligheten och de behov som finns för samhällsviktigt flyg och inom totalförsvaret.

För att de regionala flygplatserna ska kunna ta del av ett statligt stöd föreslås att krav ska ställas på bland annat fossilfri verksamhet på flygplatsen samt krav på att bygga infrastruktur som klarar tankning av framtidens drivmedel för flyget. Vi står inför ett klimathot som måste tas på allvar och de regionala flygplatserna arbetar redan idag med hur man kan skapa framtidens hållbara flygresor och att skapa en fossilfri flygplatsverksamhet. SKR ser därför mycket positivt på krav för att få statligt stöd då det ger incitament till att skapa en förändring och minskad klimatpåverkan från flyget.

För att få stöd ställer även utredaren krav på att flygplatserna drivs i aktiebolagsform och att staten via en statlig representation i flygplatsbolagen ska kunna kontrollera och övervaka verksamheten och att skapa ökad effektivitet. Det Svenska flygplatssystemet och dess statliga stöd bör även fortsättningsvis kontrolleras genom Trafikverket som utbetalande myndighet. Det behövs inte någon statlig representant i styrelserna för att åstadkomma detta. SKR avslår därför utredarens förslag.

Utredaren har precis som i sin utredning kring Arlanda pekat på behovet av att utse en bränslekommission som ska kunna samla företrädare från näringsliv, akademien och offentlig sektor som kan driva på utvecklingen och få fram en plan för produktion och distribution av fossilfria bränslen till bland annat flyget. För att flyget ska nå Sveriges klimatmål så måste det finnas möjlighet att gå över till fossilfria bränslen som även produceras i Sverige och inte behöver importeras från andra länder. SKR delar därför utredarens uppfattning att Regeringen behöver ta initiativ till och planera för hur detta ska kunna ske och vilka åtgärder man behöver vidta.

Förändra systemet för trafikplikt och inte vilka de utpekade linjerna är

Sverige är ett avlångt och glest befolkat land där vi har behov av en flygplatsinfrastruktur i hela landet för att klara tillgängligheten och vi har ett antal flygplatser som har trafikplikt och upphandlad flygtrafik för att klara detta. Det är från delar av landet inte möjligt att ta sig till och från Stockholm eller internationellt på rimligt tid på annat sätt än med flyg. Det är Trafikverket som vart fjärde år utreder och beslutar om trafikplikt och vilka flyglinjer som ska drivas genom upphandlad flygtrafik. Trafikverket har precis avslutat en upphandling av flygtrafik på 11 flygplatser för perioden som inleds i oktober 2023 och ska gälla till oktober 2027.

I utredningen har utredaren sett över frågan kring trafikplikt och upphandlad flygtrafik även om det inte ligger inom uppdraget att göra det. SKR förstår att utredaren ändå valt att titta på frågan om trafikplikt då den är av stor betydelse för flygplatssystemet som helhet. För att få ett helhetstänk kring tex

finansieringen så ser SKR att det finns motiv till en genomgång av trafikplikt som system. Det är dessutom mycket positivt att utredaren nu föreslår en uppräknig av ersättningsnivåerna för flygplatser med trafikplikt så att 75 procent eller max 15 mkr av kostnaderna ska täckas av staten.

Så långt är utredaren på rätt väg, det vill säga, titta på statens ansvar för flygplatssystemet och titta på hur detta ska finansieras. Men SKR vänder sig mot att utredaren inte begränsar sig till att belysa och föreslå lösningar på systemnivå. Istället går utredaren vidare och föreslår förändringar även gällande vilka som ska få trafikplikt från 2027. Det är alldeles för tidigt att redan nu peka ut vart behoven finns av tillgänglighetsåtgärder via trafikplikt från år 2027. Det saknas dessutom en konsekvensanalys av vad dessa förslag kommer innebära för tillgängligheten i de utpekade regionerna och man hänvisar endast till tidigare utredningar från Trafikverket. Trafikplikt utreds av Trafikverket genom en utarbetad modell och den har kommit fram till att det finns grund för trafikplikt på utpekade flygplatser fram till 2027. SKR anser att frågan om vilka som i framtiden ska ha trafikplikt och upphandlad flygtrafik inte hör hemma i denna utredning och således avstyrker vi utredarens förslag kring detta. Utredaren borde stannat vid att titta på systemnivån. Detaljerna är en fråga för framtida utredningar genom Trafikverkets modell för trafikplikt.

Utredaren har även gått vidare och föreslagit att flytta trafikplikt till andra flygplatser än de som idag har trafikplikt. SKR anser att det är tveksamt om det ens är möjligt att utse en flygplats för trafikplikt när man som en av dessa redan har kommersiell trafik. Det är själva grunden i förordningen som medger trafikplikt att det inte finns någon kommersiell trafik. Hela denna del av utredningen om vilka som ska få trafikplikt och upphandlad flygtrafik i framtiden är inte rimlig att genomföra.

När det gäller de flyglinjer som idag ingår i de statliga åtagandena är det rimligt att de berörda kommunerna och regionerna själva tar ställning till utredningens förslag. De kan bäst bedöma vilka konsekvenser förslaget kommer få om dessa regionala flygplatser inte inkluderas i systemet och får fortsatt trafikplikt eller beredskap, vilket enligt utredningens förslag kommer leda till att statliga bidrag helt utgår.

Får regioner och kommuner verkligt inflytande med utredarens förslag om regionalt inflytande via regional trafikplikt?

Sedan länge har SKR drivit på frågan om regioner och kommuners möjlighet att själva påverka och besluta om trafikplikt och upphandla flygtrafik på ett sätt som liknar det regionerna redan gör när det gäller kollektivtrafiken. Det är därför mycket glädjande att utredaren nu föreslår att Trafikverket ska få i uppdrag att vidareutveckla en modell och process som möjliggör ett utökat regionalt inflytande och möjlighet för regioner och kommuner att föreslå och finansiera flyglinjer med allmän trafikplikt.

Utredarens förslag är i grunden bra, att regioner och kommuner ska kunna peka på regionala behov för kompletterande trafikplikt och upphandlad flygtrafik utöver det som staten måste och ska ta ansvar för. Regionerna har idag ett regionalt utvecklingsansvar och ansvar för kollektivtrafik inom andra trafikslag. Det skulle vara möjligt att även lägga ansvaret för att fatta beslut om allmän trafikplikt för flyglinjer på kommuner och regioner. Det är inte rimligt att staten avgör helt själv när det handlar om regioner och kommuners tillgänglighet bara för att det rör flyg. Utredaren har dock föreslagit att Trafikverket även fortsättningsvis ska vara den behöriga myndigheten för beslut om trafikplikt och upphandla flygtrafik. Utredarens förslag innebär att regioner och kommuner blir delaktiga i att utveckla trafikering med flyg. Det hade varit önskvärt att utredningen undersökt möjligheten att ge kollektivtrafikmyndigheter mandat att fatta beslut om trafikplikt och upphandla flygtrafik.

Framtidens flyg med tex mindre elflygplan eller eVTOL (elektriska helikoptrar/drönare) förväntas få helt andra användningsområden än dagens flyg med flygtransporter regionalt och fossilfritt. Det innebär att även flyget kan bli en del i den regionala kollektivtrafiken. Utredningens förslag är ett steg i rätt riktning men utifrån att utredaren föreslår att Trafikverket ska utreda modellen och processen ytterligare, så vore det lämpligt att se över möjligheten att tillåta någon annan än Trafikverket att vara behörig myndighet.

Utredarens förslag talar om att staten behöver ha en ökad rådighet för det som staten betalar för. Vill regioner eller kommuner utöka eller komplettera med annan trafikering via flyg, så ska ansvaret för den finansieringen ligga på dessa regioner och kommuner själva. Det är en bra lösning att den som vill ha något extra även betalar för detta. SKR vill dock poängtera att denna modell inte får innebära att staten minskar sitt eget utbud eller den ekonomiska ramen för upphandlad flygtrafik. Vi vill inte ha en ordning där staten krymper sitt ansvar och flyttar över kostnader för att lösa den nationella tillgängligheten till regioner och kommuner.

Utredaren föreslår att Trafikverket förutom att granska regelefterlevnaden innan beslut om trafikplikt fattas, även ska väga in statens intressen så att regionalt föreslagna linjer eller kompletteringar inte konkurrerar med statens finansierade delar. I detta ligger även en begränsning i att regional trafikplikt inte får pekas ut annat än till mindre flygplatser inom Sverige och mindre flygplatser i Finland och Norge. SKR anser att om Trafikverket även fortsättningsvis ska vara enda behöriga myndigheten att fatta beslut om trafikplikt så riskerar utredarens förslag innebära ett ojämnt maktförhållande mellan staten och regionerna/kommunerna och det tillsammans med utredarens förslag om begränsning om att utse trafikplikt riskerar innebära en allt för stor statlig begränsning för att detta ska ge någon reell möjlighet till regional trafikplikt. För att skapa en bra maktbalans anser SKR därför att man bör etablera en samrådsmekanism där man tillsammans kan hitta de bästa lösningarna för att skapa tillgänglighet både för statens medel och för regionala och kommunala intressen. I ett sådant samrådsförfarande skulle

det även ges förutsättningar för en samlad bedömning av det statliga stödet kopplat mot statsstödsregelverket.

Ett viktigt nät av beredskapsflygplatser i hela landet som inkluderar fler statliga och regionala flygplatser

Utredaren har haft i uppgift att analysera och föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige så att behoven av samhällsviktigt flyg tillgodoses i hela landet. Utredaren pekar på att resonemangen måste utgå från samhällsviktig luftfart och inte enbart samhällsviktigt flyg. 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, Svenskt ambulansflyg, länsstyrelser, Försvarmakten samt uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Det är i grunden viktigt att den samhällsviktiga verksamheten kan stödjas av samhällsviktig luftfart dygnet runt alla dagar under hela året och i ett nationellt perspektiv.

Utredaren pekar tydligt på att staten behöver ha en ökad rådighet och bestämma nationellt över vilka beredskapsflygplatserna ska vara i det framtida flygplatssystemet. SKR ser mycket positivt på förslaget om att beredskapsflygplatserna ska utökas ytterligare till mellan 31-33 stycken och därmed få en ökad geografisk täckningsgrad för det samhällsviktiga flyget. Samtidigt ställer sig SKR frågande till varför utredaren i förslaget till statlig ersättning för driftkostnader landat i en lägre ersättningsnivå än för de flygplatser som pekas ut för trafikplikt och istället förslår 50 procent eller max 10 mkr i statligt stöd för driftkostnader. Detta innebär för flera av de utpekade flygplatserna att i verkligheten kommer nivån av statligt stöd ligga kring 30 procent av de faktiska driftkostnaderna då deras årliga underskott är högre än 20 mkr. SKR anser att utredaren pekat på det nationella behovet av ett nät av beredskapsflygplatser och därför anser vi att även stödet till beredskapsflygplatserna ska uppgå till 75 procent av driftskostnaderna likt det stöd som ska ges till flygplatser med trafikplikt. Det är inte rimligt att flygplatsägande kommuner och regioner även fortsättningsvis ska stå för den största delen av kostnaderna.

En viktig aspekt att ta hänsyn till när vi beskriver flygplatssystemet är att både Swedavias flygplatser samt de regionala flygplatserna ingår i detta. Staten får normalt sett stora intäkter via Swedavia som i sin tur får intäkter via flyglinjer från regionala flygplatser till Arlanda och andra statliga flygplatser. Vinsterna inom Swedavia låg innan pandemin normalt kring 1 miljard kr per år, samtidigt som de flygplatsägande kommunerna och regionerna fick bära underskott kring 500 mkr per år. Av dessa anledningar vore det rimligt att staten använder de

intäkter man får i flygplatssystemet via Swedavia och tar ett större ansvar för de regionala flygplatser som ändå är med och bidrar till vinsterna i Swedavia.

Nätet av beredskapsflygplatser för samhällsviktig luftfart bör ges mer stabila, robusta och förutsägbara förutsättningar skriver utredaren. Idag beslutar regeringen om vilka som ska ha beredskap årligen och det tecknas årliga avtal. Utredarens förslår istället att avtal ska tecknas för minst fem år åt gången och att framförhållningen bör vara 6 – 12 månader både för att teckna avtal samt att säga upp avtal. SKR tillstyrker förslaget förutsatt att beredskapsflygplatser kommer regleras via avtal.

Utredaren har även tittat på en ersättning för att ha beredskap med nödvändig personal, dvs att flygplatser bör kunna få ersättning för kostnader som direkt följer med uppdraget. Utredaren föreslår att kostnaderna beräknas utifrån en modell med tak och baserat på flygtrafikledare och tre till fyra markpersonal. Utredaren för även en diskussion kring att detta skulle differentieras utifrån vart i landet flygplatsen ligger. SKR ser utifrån förslaget som helhet med driftstöd och ersättning för personal vid beredskap att det är tveksamt om modellen kommer innebära full kostnadstäckning för de flygplatsägande kommuner som skriver avtal om beredskap. Risken är stor att dessa fortfarande får ta ett orimligt stort ekonomiskt ansvar för att kunna tillhandahålla beredskapsflygplatser.

Under 2020-2022 utredde Trafikverket vid tre tillfällen bland annat modellen för ersättning i sina uppdrag kring beredskapsflygplatserna. SKR hade under förra året långtgående samtal med Trafikverket kring hur en modell för att nå full kostnadstäckning skulle kunna se ut och vår uppfattning är att den modell utredaren nu föreslår med en ersättning för ett antal personal för att hålla beredskap inte är realistisk. SKR anser att Regeringen istället bör uppdraga till Trafikverket att utreda och ta fram en nationell stödordning för det Svenska flygplatssystemet och en stödordning bör då inkludera både stöd till beredskapsflygplatser samt stöd till flygplatser med trafikplikt.

Förslaget till beredskapsflygplatser som Trafikverket tidigare utrett har grundats på tydliga kriterier för när en beredskapsflygplats bör finnas och i Trafikverkets förslag lyfter man akutsjukvårdens behov som ett viktigt kriterium för detta. I denna utredning saknas dock tydliga kriterier till valet av beredskapsflygplatser och det är svårt att följa utredarens val av flygplatser i vissa delar. SKR konstaterar bland annat att två regioner som idag har utpekade beredskapsflygplatser utifrån de av Trafikverket uppsatta kriterierna, nu blir helt utan beredskapsflygplats i utredarens förslag. Det är viktigt att nätet av beredskapsflygplatser bygger på behovet samt att det finns en geografisk spridning, men även att det finns en logisk förklaring som bygger på kriterier. Trafikverket har precis lämnat sin utredning kring möjligheterna i Gävleborg att skapa en ny beredskapsflygplats eftersom regeringen ser behov av att även Gävleborg har en flygplats med beredskap. Det blir därför märkligt att denna

utredning kommer fram till att i det nya nätet av beredskapsflygplatser så kan två andra regioner vara utan. SKR anser att det är rimligt att varje region åtminstone har en beredskapsflygplats för att kunna planera för de regionala behoven både i fred, kris och krig.

Helikopterverksamhetens behov skiljer sig från flygets - olika lösningar behövs

Ett nät med beredskapsflygplatser som har möjlighet att öppna under dygnets alla timmar är av största vikt för ambulansflyget. Ambulansflyg med flygplan har behov av att kunna öppna flygplatser dygnets alla timmar årets alla dagar. Det kan inte förutses var svår skada eller sjukdom uppstår geografiskt som ställer krav på luftambulanstransport. I tidskritiska situationer och i dåligt väder är varken helikopter eller vägburen ambulanstransport rimliga alternativ. Kvarstår ambulansflyg med flygplan vilket ställer krav på beredskap på flygplatser samt en utökad civilmilitär samverkan för de militära flygplatserna.

Även ambulanshelikoptrarna har behov av att nyttja flygplatserna. Dock är behoven av tillgänglighet samt tjänster på flygplatserna olika för flyg och helikopter. En översyn av möjligheten att differentiera kraven för vilka insatser som ska finnas vid öppnande av beredskapsflygplatser skulle behöva genomföras. Helikopter har inte samma behov som ett flygplan för att landa och lyfta från en flygplats. Exempelvis är tillgång till bränsle av högsta prioritet för en helikopter, liksom möjlighet att öppna grindar för att möta upp med vägburen ambulans samt tillgång till väderobservationer. Att inte öppna upp en beredskapsflygplats för helikopter till samma nivå som för ett flygplan skulle ge möjlighet till snabbare åtkomst för att lyfta och landa vilket helikoptrar behöver och detta skulle troligen även innebära en resurseffektivisering. Fler flygplatser skulle därmed även kunna inkluderas som beredskapsflygplatser för helikopter för ännu bättre geografisk täckning vilket behövs då helikopter inte har samma flygsträcka som ett flygplan. En god täckning för tillgång till bränsle är oerhört viktigt för helikopter. Detta kan förbättras avsevärt.

Det är ett mycket välkommet första steg att förbättra infrastrukturen för helikopter genom ett kompletterande nät av helikopterflygplatser med tillgång till bränsle och PinS-procedurer (instrumentflygprocedurer speciellt anpassade för helikopter). Det är inte tydligt i förslaget hur arbetet ska gå till med att planera för var dessa helikopterflygplatser ska etableras. För att dessa ska kunna nyttjas effektivt av hälso- och sjukvården men även annan samhällsviktig helikopterverksamhet är det av största vikt att regioner och kommuner får stor påverkan avseende var dessa placeras.

För att ytterligare stärka infrastrukturen för helikopterverksamheten och en förstärkning av det civila försvaret skulle fler helikopterlandningsplatser kunna byggas i nära anslutning till sjukhus då detta saknas på vissa håll.

På vissa orter finns idag mindre flygplatser i närhet av sjukhus. Dessa skulle i ett första steg kunna ingå i ett nät av beredskapsflygplatser för helikopter istället för att bygga helikopterlandningsplats på sjukhusområde för att nyttja befintlig infrastruktur på effektivaste sätt.

Staten behöver även ta ett ekonomiskt ansvar för driften av de helikopterflygplatser som skapas enligt utredarens förslag. Detta för att över tid upprätthålla ett fungerande nationellt nät med landningsplatser.

Nationell kontaktpunkt avseende beredskapsflygplatser för den samhällsviktiga luftfarten

Det är enligt SKR positivt med en nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser. Ansvaret kan behöva utökas till mer än att bara sammanställa och sprida information. Exempelvis kan behovet av stöd att öppna beredskapsflygplatser under dygnets alla timmar komma att öka. Idag kontaktas flygplatser som behöver öppnas direkt av personal i ambulanshelikoptern. Med tanke på de ökade möjligheterna att flyga instrumentflygning om fler helikopterlandningsplatser med PinS-procedurer byggs ut kommer behov av att öppna två alternativflygplatser skapa mer arbete med öppnande av beredskapsflygplatser. För att skapa effektiva processer skulle en annan aktör kunna bistå med detta. För att skapa en helhetsbild är det positivt med en nationell samordnad hantering och en nationell kontaktpunkt. Vilken aktör som bör ha det nationella ansvaret kan behöva ses över ytterligare för att ge optimal effektivitet dygnet runt. Det bör vägas in att beredskapsflygplatserna i hög grad öppnas för ambulansflyget. Det är därför inte självklart att den nationella aktören ska vara Sjöfartsverket så som utredaren föreslår.

Miljöprövning för flygplatser med samhällsviktig luftfart

Miljöprövningen av verksamheten vid flygplatser är av stor vikt för att minimera flygplatsverksamheternas miljöpåverkan och ställa krav då bland annat buller från flygverksamheten har en påverkan på människor i flygplatsers omgivningar. För de flygplatser som kommer bli beredskapsflygplatser är det viktigt att miljötillståndet inte sätter upp hinder som innebär att det samhällsviktiga flyget inte kan nyttja flygplatserna. Det är lika viktigt att försvarsmaktens behov vid övningar eller i skarpa lägen inte skapar hinder för det kommersiella flyget då flygplatser riskerar hamna över nivåer som miljötillståndet tillåter när man som idag räknar in även det samhällsviktiga flygets verksamhet i miljötillståndet. SKR anser att det är av vikt att säkerställa att det samhällsviktiga flyget samt försvarsmaktens behov tas tillvara och därför föreslår vi att det bör vara möjligt att bevilja undantag från miljötillstånden när det gäller samhällsviktigt flyg samt försvarsmaktens flyg.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Henriksson
Ordförande

Miljöpartiet lämnar särskilt yttrande enligt bilaga 1.