

Mottagare  
Regionstyrelsen

## Remiss av rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap Ds 2023:3. Dnr LI2023/01786

### Förslag till beslut

Regionstyrelsen överlämnar bifogat förslag till yttrande till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

---

### Sammanfattning

Rapporten *Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap* är utsänd på remiss till och med 23 maj 2023. Utredarens uppdrag var att analysera och ta fram förslag till en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige. Uppdraget omfattade det nationella basutbudet av flygplatser och de statliga finansiella stöden till ickestatliga flygplatser.

Visby flygplats ingår i det nationella basutbudet av flygplatser. Det nationella basutbudet utgörs av tio flygplatser som ägs och drivs av Swedavia. Flygplatsen är beredskapsflygplats och har föreslagits bli reservflygplats från år 2030.

Utredaren presenterar 21 förslag under åtta rubriker. Huvuddelen av förslagen kopplar mot nätet av beredskapsflygplatser, att det bör utvidgas och att förutsättningarna bör utvecklas. Förslagen handlar även bland annat om att öka statens rådighet över flygplatssystemet och hur regionala flygplatser kan stödjas.

Eftersom Visby flygplats redan idag är beredskapsflygplats och dessutom ägs av staten har huvuddelen av förslagen i betänkandet ingen direkt påverkan på Region Gotland. Dock kan konstateras att en förbättrad robusthet i flygplatssystemet som helhet också kommer Region Gotland till gagn. I förslaget till yttrande lyfts denna aspekt upp, tillsammans med vikten av fungerande transporter för Gotland i stort, att elflyg bör vara en del i en eventuell kommande luftfartsstrategi samt att flygtrafiken till/från Gotland bör pekas ut för allmän trafikplikt, i det fall den kommersiella trafiken av någon anledning upphör eller kraftigt reduceras, och att trafikplikten också bör omfatta förmåga att flyga farligt gods

### Ärendebeskrivning

Den 30 maj 2022 tillsattes uppdraget att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige (I2022/01211). Den 15

februari 2023 överlämnades betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3) till infrastrukturminister Andreas Carlson. Rapporten är utsänd på remiss med sista svarsdatum den 23 maj 2023. Region Gotland svarar även på remissen inom ramen för det transportpolitiska samarbetet En Bättre Sits.

### Uppdraget

Utredarens uppdrag var att analysera och ta fram förslag till en långsiktig 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 omfattade det nationella basutbudet av flygplatser och de statliga finansiella stöden till ickestatliga flygplatser.

### Utgångspunkter

Förslagen och resonemangen i betänkandet utgår ifrån ett antal utgångspunkter, bl.a.:

- De transportpolitiska målen.
- Regeringens mål för den regionala utvecklingspolitiken.
- Målet för näringspolitiken att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag
- De klimatpolitiska målen för transportsektorn, att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Därtill finns ett övergripande klimatmål som innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Det innebär att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip kommer att behöva vara noll senast år 2045.
- De klimatpolitiska handlingsplanerna, med särskilt fokus på de åtgärder som riktar sig direkt till luftfarten.
- De bedömningar och förslag som redovisas i promemorian ”Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)” och promemorian ”Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)”. Samt de bedömningar och förslag som redovisas i Trafikverkets rapporter ”Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser” (Trafikverkets rapporter 2021:152 respektive 2021:223).
- Regler om statsstöd. Ett framtida statligt stöd till icke statliga flygplatser måste vara förenligt med statsstödsbestämmelserna.

### Bakgrundsbeskrivning

I betänkandet återfinns beskrivningar och analys om luftfartens- och flygplatssystemets utveckling fram till idag, luftfartens betydelse för tillgängligheten samt utveckling av luftfart och flygplatssystem. Utredaren konstaterar flygets avgörande roll för att överbrygga långa fysiska avstånd, och därmed de statliga och ickestatliga trafikflygplatsernas betydelse för den

interregionala och internationella tillgängligheten. Med Covid-19-pandemin minskade resandet med flyg kraftigt och resandet är ännu inte uppe på 2019 års volym. Detta innebär för många flygplatser en svår ekonomisk situation. Utredaren konstaterar att de ickestatliga flygplatserna är i behov av ekonomiskt stöd för att verksamheten ska kunna bedrivas och tillgängligheten bibehållas. Även flygets klimatpåverkan beskrivs och analyseras i rapporten, liksom betydelsen av att hitta lösningar för en hållbar luftfart.

I kapitlen finns utförligare beskrivning av beredskapsflygplatser och reservflygplatser, vilket kortfattat återges nedan eftersom Visby flygplats är det förra respektive föreslås bli det senare.

Visby flygplats är idag en av tio ordinarie beredskapsflygplatser. I överenskommelse med Trafikverket förbinder sig respektive flygplats att under en tolv månadersperiod hålla beredskap dygnet runt för att på begäran ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter, räddningsinsatser, uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Åtagandet innebär att berörd personal ska infinna sig på flygplatsen inom en timme för att kunna ta emot ovan nämnda transporter på de tidpunkter då flygplatsen normalt inte är öppen. Trafikverket betalar ut en ersättning för den beredskap man håller under de timmar då flygplatsen normalt är stängd. I december 2020 beslutade regeringen att inrätta 17 temporära beredskapsflygplatser, utöver de 10 ordinarie, i syfte att säkra sjukvårdstransporter under pandemin. För 2023 har regeringen uppdragit åt Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser med 27 utpekade flygplatser, inklusive de ordinarie beredskapsflygplatserna.

Enligt EU-bestämmelser ska det efter 6 juni 2030 finnas ett nätverk av reservflygplatser och konventionella navigationshjälpmedel som reserv för det fallet att de satellitbaserade navigationssystemen inte är tillgängliga eller ger tillräcklig noggrannhet samt vid bortfall av radartäckning. Transportstyrelsen föreslår Visby flygplats som en av 14 reservflygplatser.

Visby flygplats ingår även i det nationella basutbudet av flygplatser. Det nationella basutbudet utgörs av tio flygplatser som ägs och drivs av Swedavia.

#### Förslag till åtgärder

Analys och bedömning av behov liksom 21 förslag till åtgärder presenteras under åtta huvudrubriker. Huvuddelen av förslagen kopplar mot nätet av beredskapsflygplatser, att det bör utvidgas och att förutsättningarna bör utvecklas. Förslagen handlar även bland annat om att öka statens rådighet över flygplatssystemet och hur regionala flygplatser kan stödjas. Nedan presenteras rubrikerna samt de förslag som bedöms mest relevanta för Gotlands del och som berörs i yttrandet.

#### 8.1 Statens respektive regioners åtagande för luftfartssystemet

#### 8.2 Kategorisering av flygplatser

#### 8.3 Nationellt basutbud av flygplatser

Förslag: Det nationella basutbudet bör utökas från dagens tio flygplatser till på sikt 13 flygplatser. Flygplatsen i Skellefteå bör omgående läggas till i det nationella basutbudet. Det finns starka skäl för att även flygplatserna i Kalmar-Öland och Ängelholm Helsingborg på några års sikt bör inkluderas i det nationella basutbudet men förutsättningarna (bland annat en fördjupad bedömning av trafikutveckling, upptagningsområde och övriga tillgänglighetsförutsättningar) bör utredas vidare. Flygplatsen i Ronneby bör utgå från det nationella basutbudet, givet att Kalmar-Öland beslutas ingå i basutbudet.

#### 8.4 Förändrade förutsättningar för Swedavia AB

Förslag: Regeringen föreslås ändra bolagsordningen för Swedavia AB. Av bolagsordningen bör framgå att bolaget ska ha beredskap för att ta emot samhällsviktig luftfart vid alla sina flygplatser.

#### 8.5 Stöd till flygplatser utanför det nationella basutbudet

För att säkerställa viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet för Sverige bör staten ta ett större ansvar för flygplatssystemet.

Förslag: Staten bör ge statligt stöd till verksamheten vid flygplatser med flyglinjer med allmän trafikplikt (ekonomisk verksamhet). Staten bör även ge statligt stöd för verksamheten vid flygplatser som har avtal om beredskap för samhällsviktig luftfart (ekonomisk verksamhet).

#### 8.6 Flyglinjer med allmän trafikplikt

#### 8.7 Nät med beredskapsflygplatser

Förslag: 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, länsstyrelser, Försvarsmakten samt uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Beredskapsflygplatser bör ha beredskap att öppna upp stängda flygplatser för samhällsviktig luftfart som ej omfattas av linjefart och chartertrafik.

Förslag: 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.

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.

Förslag: Regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att vara nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser. Den nationella kontaktpunkten för nätet av beredskapsflygplatser ska inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga flygplatser som ingår i nätet samt från övriga berörda myndigheter och aktörer för att driva och förvalta nätet av beredskapsflygplatser samt sprida kunskap och information om nätet till utövare av samhällsviktig luftfart.

Förslag: För att en flygplats ska få ta del av statliga bidrag eller för att en flygplats ska kunna utnämnas till beredskapsflygplats bör vissa villkor vara uppfyllda. Ett villkor bör vara att det vid den berörda flygplatsen genomförs en personalplanering som innebär att personalen vid flygplatsen krigsplaceras inför ett eventuellt beslut om inrättande av allmän tjänsteplikt. Det bör gälla för såväl Swedavia AB som för de icke-statliga flygplatser som tar del av statliga bidrag eller som utnämns till beredskapsflygplats. Vid dessa flygplatser bör även krav ställas på att beredskapsplanering sker och att nödvändiga åtgärder vidtas som bidrar till att säkerställa en robust verksamhet för att klara av såväl påfrestningar i fredstid som inför och vid höjd beredskap.

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. Point-in-Space (PinS) är ett koncept som tagits fram enbart för helikoptrar. Användandet av PinS-procedurer ökar flygsäkerheten, håller kostnaderna nere för flygplatser då det inte finns behov av att investera i dyr infrastruktur som en instrumentflygplats kräver samt skapar möjligheter att genomföra helikopteruppdrag i dåligt väder

Förslag: Ett nationellt nät med helikopterflygplatser med PinS-procedurer bör etableras och drivas för samhällsviktig luftfart.

Förslag: Det bör prövas om det är möjligt att anpassa miljöbalkens prövning med hänsyn till betydelsen av att ha beredskap att kunna öppna upp flygplatser för samhällsviktig luftfart utanför ordinarie öppettider.

### 8.8 Långsiktig inriktning

Förslag: Regeringen bör ta fram en ny strategi för luftfarten. Strategin bör visa på de utmaningar som behöver hanteras och den utveckling som önskas. Regeringen bör i samband med beslut om nationell plan för transportsystemet se till att luftfarten och flygplatssystemet uppmärksammas och att den långsiktiga inriktningen för statens insatser tydliggörs för alla berörda.

Förslag: Regeringen bör införa allmän trafikplikt för samhällsviktiga flyglinjer, där regionerna riskerar att bli i det närmaste isolerade för det fallet att flyglinjen

upphör. Minimiutbudet för dessa flyglinjer bör uttryckas på en nivå som innebär minsta möjliga marknadspåverkan, samtidigt som en grundläggande nivå av tillgänglighet säkerställs.

Som exempel på en flyglinje som borde vara aktuell för detta anges Gotland. Förslaget lyftes även, något annorlunda formulerat, i promemorian ”Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) och Region Gotland ställde sig positiva till det.

### **Bedömning**

Eftersom Visby flygplats redan idag är beredskapsflygplats och dessutom ägs av staten har huvuddelen av förslagen i betänkandet ingen direkt påverkan på Region Gotland. Dock kan konstateras att en förbättrad robusthet i flygplatssystemet som helhet också kommer Region Gotland till gagn. I förslaget till yttrande lyfts denna aspekt upp, tillsammans med vikten av fungerande transporter för Gotland i stort, att elflyg bör vara en del i en eventuell kommande luftfartsstrategi samt att flygtrafiken till/från Gotland bör pekas ut för allmän trafikplikt, i det fall den kommersiella trafiken av någon anledning upphör eller kraftigt reduceras, och att trafikplikten också bör omfatta förmåga att flyga farligt gods.

### **Beslutsunderlag**

Förslag till yttrande extern remiss Beredskapsflygplatser 2023-04-26  
Regionstyrelseförvaltningen tjänsteskrivelse Beredskapsflygplatser daterad 2023-03-21  
Remiss Landsbygds- och infrastrukturdepartementet inkom 2022-02-16

Regionstyrelseförvaltningen

Torsten Flemming  
tf Regiondirektör

### **Skickas till**

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet