

## Ärendebeskrivning och bedömning av remiss

### Läsanvisning

Ärendet är för omfattande för att rymmas i ett FöredragningsPM. Denna bilaga består av tre delar, en ärendebeskrivning, en bedömning och en kort redovisning av vad föreningen Sveriges Regionala Flygplatser (SRF) svarar, denna redovisning hittas längst bak i dokumentet.

Genomgående i dokumentet finns det kommentarer rörande citat eller sammanhang i utredningen med reflektioner om vad det innebär för framförallt Örebro flygplats, länets invånare eller kommuner samt organisationen Region Örebro län.

**Ärendebeskrivningen** innehåller följande avsnitt:

- Sammanfattning och tillbakablick på tidigare remissvar
- Utredningens utgångspunkter
- Beskrivning av nuläge för flygplatssystemet samt bedömning av utredningens föreslagna åtgärder
- Utredningens författningsförslag (för att möjliggöra åtgärderna) och bedömning av dessa

**Bedömningen** innehåller följande avsnitt:

Specifika konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven hittas i vanlig ordning i FöredragningsPM tillsammans med ekonomiska konsekvenser.

### Sammanfattning

Utredaren har haft i 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.

Utredaren föreslår förändringar i flera olika förordningar som berör

- Nytt utvecklat system för ersättning till beredskapsflygplatser via förordning om statligt stöd till icke statliga flygplatser mm...
- Borttagen möjlighet till att ge bidrag för drift av flygplatser via förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur
- Nytt helhetsgrepp på beredskap och samhällsviktig luftfart via ny lag om beredskapsflygplatser och ny förordning om beredskapsflygplatser där bland

annat ett nät för beredskapsflygplatser och ett kompletterande nät av PinS-helikopterplatser ska formas.

- att Sjöfartsverket får förändrad instruktion och blir *Nationell kontaktpunkt för beredskapsflyg* och samordna den operativa funktionen och insamlande av information samt spridning av kunskap

Dessutom föreslår utredaren

- att regeringen och Trafikverket ska utreda ett särskilt stöd för investeringar i flygplatser ur beredskapssynpunkt
- att Trafikverket bör utforma ett stöd för investering i PinS-helikopterplatser
- en ändring i miljöbalken för att underlätta införandet av fler beredskapsflygplatser och
- att regeringen i Nationell plan för transportinfrastruktur ska tydliggöra statens roll för svenska flygplatssystemet för övriga aktörer

Förslagen är i huvudsak positiva för den nationella utvecklingen av beredskap och totalförsvaret, stärker rådigheten för staten över icke-statliga flygplatser som pekas ut för att tillhandahålla nationellt viktiga funktioner som beredskap eller allmän trafikplikt. Att staten föreslås formulera och axla en tydligare roll i det svenska flygplatssystemet är positivt för alla övriga berörda parter, eftersom det idag både efterfrågas större ansvar och saknas formellt ansvar. Det är dock oklart om Sjöfartsverket är rätt organisation för att ta rollen som Nationell kontaktpunkt, men det är bättre att de själva och andra myndigheter får avgöra det än att Region Örebro län ska förordna en ansvarig myndighet.

Förslagen kommer att påverka Örebro flygplats möjlighet till att få bidrag för de funktioner som idag tillhandahålls men som enligt flygplatsen själva inte ersätts skäligen. Däremot kan de krav som ställs för att få ersättning innebära både investering i flygplatsen och förändrade arbetsvillkor för personalen. Förslagen kan därför påverka Region Örebro län ekonomiskt som delägare i flygplatsen och som ansvarig för hälso- och sjukvård och delägare i Svenskt Ambulansflyg, där investeringskostnaderna kan bli stora för både investeringar i flygplatsen och i helikopterplattor vid sjukhus. Dessutom kan kostnaden för drift. Andra delägare i flygplatsen kan också påverkas.

Region Örebro läns yttrande har tagits fram tillsammans med Örebro flygplats och Örebro kommun. Kumla och Karlskoga kommun har blivit informerade men valt att lämna över ansvaret om yttrandet helt till Region Örebro län.

## Region Örebro läns tidigare remissvar

Region Örebro län har under föregående mandatperiod svarat på tre remisser som har direkt koppling till den nu aktuella utredningen. Samtliga av dessa utredningar har



utredaren tagit hänsyn till och hänvisar aktivt till både yttranden och förslag från ansvarig myndighet i dessa utredningar.

Nedan punktats Region Örebro läns tidigare yttranden, för läsarens kännedom och förståelse av helheten.

**Trafikverkets delrapport och slutrapport med samma titel  
”Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter”,  
21RS2470 (*Beredskapsutredningen*)**

- Förslaget om fler beredskapsflygplatser är rimligt eftersom dagens beredskapsflygplatser inte har tillräcklig kapacitet.
- Utvecklingen av systemet kring beredskapsflygplatser bör utredas vidare, likt Trafikverkets förslag. Sakägare bör involveras i utredningen.
- Länsplaneförordningen ska inte användas för att ge bidrag till beredskapsflygplatser.
- Kostnaderna som tillkommer flygplatserna med beredskapsansvar ska ha skälig täckning.
- Totalförsvarsaspekter bör utredas vidare.
- Regeringen bör peka ut en myndighet med uppdrag att samla information och vara ensamt ansvarig för drift och kommunikation av beredskapsflygplatser

**Nedläggning av Bromma flygplats, 21RS9071 (*Brommautredningen*)**

- Transportsystemet måste bli mer robust och fungera såväl i fred som i kris och krig. Utred vilka samhällsviktiga funktioner för flyg som kan flyttas.
- Transportsystemet måste bli mer effektivt och utveckla transportinfrastruktur till och från Arlanda.

**Arlanda flygplats – en plan för framtiden , 22RS6150  
(*Arlandautredningen*)**

- Regeringen behöver snarast föreslå en myndighet som blir sektorsansvarig för flyget.
- Regeringen behöver sätta ned foten och påbörja nedläggningen av Bromma flygplats.
- Regeringen behöver stärka kapaciteten på Arlanda flygplats med en ny rullbana och andra åtgärder som kan ligga på andra aktörer.
- Regeringen bör ge en myndighet i uppdrag att utreda en flytt av samhällsviktiga funktioner för att säkra kapacitet på Arlanda.
- Arlandas godstrafik måste inkluderas i diskussion om Arlandas utveckling.
- Utred landtransporter först, förhandla sedan.
- Regeringen behöver lösa konkurrenssituationen för tågtrafik till och från Arlanda som idag missgynnas av A-Trains monopol.
- Regeringen bör tydliggöra flygets roll för godstransporter.
- Ställ om Arlanda flygplats för att erbjuda tjänster för fossilfritt flyg.



### **Utredningens utgångspunkter**

Utöver de tre nämnda utredningarna har utredaren också tagit hänsyn till regler om statsstöd samt transport-, miljö och klimatpolitiska ramar via

- Mål för transportpolitiken
- Mål för regional utveckling
- Näringspolitiken
- Miljö- och klimatpolitiska utgångspunkter
- Klimathandlingsplan och dess påverkan på luftfarten



## Beskrivning av nuläge för flygplatssystemet och bedömning av föreslagna åtgärder

Sedan 2021 är Örebro flygplats utpekad av Trafikverket som tillfällig beredskapsflygplats och i december 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ingå avtal för att göra det tillfälliga flygplatserna permanenta. Detta gör att denna remiss innehållande författningsförslag har en inverkan på Örebro flygplats och Region Örebro läns ägarskap, tillsammans med kommunerna som är delägare. Remissen påverkar även länsplan för regional transportinfrastruktur.

Trafikverket har pekat ut Örebro flygplats för riksintresse för kommunikationer. Försvaret har däremot inte pekat ut Örebro flygplats gällande riksintresse för totalförsvaret.

Generellt drivs de icke statliga flygplatserna av regioner, kommuner och vissa privata aktörer. Flygplatserna har under lång tid visat ett betydande driftunderskott och pandemin gav särskild effekt på detta. Utan tillskott i form av offentliga bidrag och underskottstäckning har de icke statliga flygplatserna svårt att överleva, konstaterar utredaren. Samtidigt ökar kostnaderna för att bedriva flygplatsverksamhet på grund av ökad tillsyn, fler regler och krav på certifiering. Lägg därtill också att de regionala flygplatserna inte bara bedriver en kommersiell verksamhet utan även bistår under krissituationer för militär, krissamordning och bidrar med funktioner som gynnar samhällsviktigt flyg. 2021-2022 öppnade Örebro flygplats nästan 200 gånger utanför ordinarie öppettider. För alla Sveriges beredskapsflygplatser utgjorde ambulansflyg 92 procent av det totala antalet öppningar under stängda timmar år 2021.

Kostnader (2019) på flygplatserna är enligt utredaren cirka 50 procent personalkostnader, delvis på grund av att mer avancerade tjänster på grund av kravställning, tillsyn etcetera kräver upphandling av konsult. Cirka 19 procent av kostnaderna är drift- och underhållskostnader. Intäkterna (2019) kommer från framförallt flygverksamhet och offentligt stöd, 46 respektive 41 procent. Statligt driftbidrag tillkommer med knappt 10 procent samt extra ersättning för de flygplatser som varit beredskapsflygplatser tidigare och smärre kommersiella intäkter.

År 2021-2022 fick Örebro flygplats 2,4 respektive 2,6 miljoner kronor i statlig ersättning för att vara temporär beredskapsflygplats. Örebro flygplats får idag ingen ersättning för allmän trafikplikt för att flygplatsen inte är utpekad som en sådan flygplats och har därmed inga sådana flyglinjer.

Alla kommuner i Örebro län har god interregional tillgänglighet utifrån de kriterier som Trafikverket använder för bedömning av trafikpliktsbeslut utom Ljusnarsbergs

**Kommentar [SJ1]:** Generellt/övrigt: fraktflyg och gods berörs inte av detta. En brist. Drönare lyfts inte alls.



kommun. Ljusnarsberg tillhör tillgänglighetskategori 6 av 8 för interregional tillgänglighet med kollektivtrafik, där 0 är sämst och 8 är bäst.

## Statens åtagande för luftfartssystemet

Utredaren ser att staten redan idag har stora åtaganden gällande flygplatssystemet men att ansvaret är spritt och att det finns anledning att ta ett helhetsgrepp på flyget med syfte att tillgodose den grundläggande tillgängligheten, framförallt enligt Nationell strategi för hållbar regional utveckling. Staten bör enligt utredaren göra detta och använda de styrmedel som redan finns för att både stödja utvecklingen och driva på omställning av luftfart och tillhörande verksamheter för att möta miljö- och klimatutmaningarna. Detta ska ske, enligt förslaget, med ökad statlig rådighet, justerat basutbud för flygplatser, nya och utvecklade system för statligt stöd och ersättning för beredskap samt beslut om nationella trafikpliktsbeslut där flyglinjer som på kommersiell grund inte kan bedrivas bör upphandlas av staten.

Utredarens bedömning av statens roll är lyhörd, sett till de inspel som inkommit från bland annat kommuner, regioner och SRF. Jag har inga tillägg till detta.

**Kommentar [SJ2]:** Inspel: bra att samla statens åtaganden och göra det tydligt utåt vad staten är ansvarig för.

## Stöd till flygplatser utanför nationellt basutbud

Utredaren föreslår att staten ger statligt stöd till verksamheten vid flygplatser med flyglinjer med allmän trafikplikt och till verksamheter vid flygplatser som har avtal om beredskap för samhällsviktig luftfart. Har en flygplats båda dessa nationella funktioner utgår enbart stöd för en verksamhet. För att få stödet behöver krav uppfyllas.

Utredaren anser att möjligheten för regionerna att via länsplanen dela ut stöd till regionalt viktiga flygplatser bör upphöra. Istället ersätts stödet av ovan beskriven modell om avtal om beredskap eller allmän trafikplikt. Anledningar som nämns är att statens nät av beredskapsflygplatser och flygplatser med nationellt basutbud bör prioriteras och att flygplatser inte ska kunna få två olika stöd. Länsplanen innehåller nämligen också statliga medel. Inga statligt ägda flygplatser ska enligt utredaren få extra eller dubbla stöd.

För genomförande av förslaget föreslår utredaren att staten ska ges möjlighet att föreslå en ledamot i bolagsstyrelsen till flygplatsen och att flygplatsens redovisning ska redovisas till Trafikverket.

Det är ett rimligt förslag att nationella funktioner ska medföra möjlighet till stöd som i sin tur ställer krav på upprätthållandet av dessa funktioner. En ny modell är efterfrågad av många så förslaget är positivt. Att länsplanen inte ska kunna ge stöd till flygplatser med statligt bidrag är tudelat. Frågan är vad regioner med regionala flygplatser utan

**Kommentar [SJ3]:** Det kan vara problematiskt att ta bort denna del eftersom regionala flygplatser som inte har nationella funktioner kan stå och falla med att en nationell funktion omformuleras eller tas bort. Det kan också finnas anledningar att ha kvar möjligheten i länsplanen kopplat till framtida utveckling av drönare och elflyg som kan vara systemförändrande på regional och interregional nivå.



nationella funktioner anser och det kan bli problematiskt om en nationell funktion försvinner och stödet även det försvinner.

Eftersom "staten" inte är preciserat i förslaget skulle en statlig representant kunna tillsättas från Swedavia, vilket skulle skapa en säregen och marknadsmässigt snedvriden bild. Om staten ska in i en bolagsstyrelse bör den personen inte företräda Swedavia.

**Kommentar [SJ4]:** Inspel: bra förslag att regionala flygplatser som upprätthåller nationella funktioner får en ny och bättre modell för ersättning samt en reglerad nivå som garanterar en viss miniminivå. Det är rimligt att krav ställs men flygplatsens ägare bör vara inblandade i diskussionen om vad som ska vara krav och vad som ska vara miniminivå.

**Kommentar [SJ5]:** Inspel: Swedavia får inte sitta med i bolagsstyrelserna. I så fall Trafikverket eller annan lämplig myndighet.

## Flyglinjer med allmän trafikplikt

Utredaren skriver att Trafikverket fortsatt bör vara behörig myndighet och ansvarigt för trafikpliktsbeslut. Däremot bör regionerna ges utökad inflytande enligt förslaget. Det skulle innebära att öppna upp det nationella tillgänglighetsbegreppet för tolkning med regionala perspektiv. En anledning till förslaget är inspel från näringslivet som lyft att regionala flygplatser bidrar med en viktig betydelse för näringen gällande bland annat kompetensförsörjning, arbetstillfällen och samhällsservice. Ett regionalt inflytande kräver dock en utveckling av befintlig process eftersom de regionala perspektiven hittills inte har funnits i besluten. Det är positivt att regionerna föreslås få utökad inflytande över trafikpliktsbesluten och att regionala perspektiv kan tillföras diskussionen.

**Kommentar [SJ6]:** Inspel: positivt att regionala perspektiv föreslås få utökad inflytande i trafikpliktsbesluten.

Utredaren föreslår vidare en justering av flyglinjer där, bland andra, Arlanda-Hagfors och Arlanda-Torsby föreslås upphöra år 2027 och ersättas av flyglinje med trafikpliktsbeslut Karlstad-Arlanda samt att anslutningstrafik på marken (flygbil/buss/tåg) ersätter resan Hagfors/Torsby-Karlstad flygplats. Anledningen är Trafikverkets förslag i tre olika flygutredningar föreslår just detta. Det bedöms inte påverka Örebro läns invånares tillgänglighet till Arlanda men kan påverka Värmlandstrafik. Utredaren ser möjlighet att testa elflyg till Oslo och Stockholm från Karlstad. Inga synpunkter om detta.

**Kommentar [SJ7]:** Inspel: utredaren föreslår ny linje Karlstad - Stockholm. Bäst för klimatet vore att bygga klart Mälärbanan och att bygga Nobelbanan så behöver inte den linjen finnas.

## Nät med beredskapsflygplatser

Utredaren anser att ett nät av beredskapsflygplatser bör säkerställas genom ett utökad nationellt basutbud av flygplatser, där alla Swedavia-ägda flygplatser ska ingå plus de av Trafikverket utpekade beredskapsflygplatserna. För att få ta del av statsstöd föreslås kravställningen öka på flygplatserna. Utredaren anser att nätet bör bestå av 33 flygplatser för att nå tillräcklig geografisk spridning och yttäckning. Dessutom konstaterar utredaren att systemet baseras på frivillighet och att det finns ett behov av att staten ökar rådigheten avseende de flygplatser som bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser. Rådigheten ska öka genom ökade krav för att få stöd för statliga bidrag.

**Kommentar [SJ8]:** Bra förslag med geografisk yttäckning av beredskapsflygplatser. Det är rimligt att krav ställs men ersättningsnivån bör vara likadan för beredskapsflygplatser som för flygplatser med trafikpliktsbeslut. Se SRFs svar.



Utredaren föreslår flygplatser utifrån tre kategorier; 1) flygplatser som ingår i statligt utbud av flygplatser (och ägs av Swedavia), 2) beredskapsflygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt och 3) beredskapsflygplatser som ingår i nätet utifrån ett beredskapsperspektiv. Örebro flygplats skulle ingå utifrån kategori 3. Andra flygplatser i närheten av Örebro län är Borlänge, Linköping, Skavsta, Arlanda, Bromma och Karlstad.

Utredaren föreslår också ett kompletterande nät med 50-60 PinS-platser för samhällsviktig helikoptertrafik, inklusive platser vid sjukhus. Dessa platser kan vara obemannade men det ska finnas tillgång till bränsle. Nätet ska upprättas av Trafikverket i dialog med andra berörda myndigheter och aktörer. Dessutom rekommenderar utredaren regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att pröva och administrera ett statligt bidrag för etablering och drift av helikopterplatser med PinS-procedurer och tankmöjligheter. Detta bör beröra både Örebro flygplats och Örebro Universitetssjukhus.

### Samhällsviktig luftfart

Utredaren bedömer att ett vidare perspektiv kring begreppet samhällsviktigt flyg som bör breddas till att heta samhällsviktig luftfart. Det bör enligt utredaren få en ny definition som anses rimligt och utgår från definitionen Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) formulerat. Förslaget lyder: *"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."*

### Miljöbalken

Utredaren föreslår också att Miljöbalken ska ses över med anledning av att lagstiftningen hindrar och/eller begränsar utvidgningen av nätet för beredskapsflygplatser. Anledningen gäller främst begränsningar kring buller olika tider av dygnet och inom vissa områden.

### Ersättningssystem och kostnadstäckning

Utredaren bedömer att de flygplatser som ingår i nätet av beredskapsflygplatser bör få ersättning av de kostnader som krävs för att upprätthålla beredskapsfunktionen. Förslaget är att ersättningen beräknas med hjälp av en förutsägbar modell där det ska framgå ersättningsnivå på årsbasis, med ett tak för kostnader. Örebro flygplats skulle få maximal ersättning motsvarande en flygtrafikledare och tre markpersonal samt schablonersättning för administration. Flygplatser norr om Mora flygplats skulle få extra ersättning motsvarande en markpersonal med anledning av större krav under vinterhalvåret på grund av snö och is. Ersättningen ska indexuppräknas varje år.

**Kommentar [SJ9]:** Bra förslag med kompletterande nät av PinS-platser. Region Örebro län anser att alla berörda regioner (via Svenskt ambulansflyg?) involveras i diskussionen om detta eftersom det kan innebära investeringar.

**Kommentar [SJ10]:** Bra förslag eftersom luftfart även kan inkludera drönartrafik men vi behöver inte säga något om det.

**Kommentar [SJ11]:** Ingen åsikt, har frågat Patrik.

**Kommentar [SJ12]:** Bra med nytt ersättningssystem som är mer förutsägbart. Koppla till inspel om att ersättningsnivåer bör vara lika.





### Framförhållning till överenskommet avtal och avtalslängd

Utredaren föreslår ett mer stabilt, robust och förutsägbart system där en ny förordningsform förordas. Det innebär en utveckling av befintlig modell för avtal om beredskap. Bland annat reglerar beredskapsavtal öppettider, ansvar och kravställningar och bör, enligt utredaren, tecknas med 6 till 12 månaders framförhållning med en avtalsperiod på minst 5 år, med möjlighet till uppsägning med 6-12 månaders framförhållning. Trafikverket skriver avtalen med flygplatserna.

För att nätet med beredskapsflygplatser ska vara robust föreslår utredaren att det bestäms en miniminivå för tjänster vid beredskapsflygplatser och reservflygplatser.

Vad som ska vara en miniminivå behöver utredas men kan exempelvis omfatta fälthållning, flygtrafikledning, räddningstjänst, tankning, väderobservationer etcetera. Dessutom skriver utredaren att personal ska kunna krigsplaceras. Allt detta ska säkerställas via avtalet.

Vad miniminivån blir kan innebära investeringar i Örebro flygplats, antingen i materiella ting eller i personal. Utredaren skriver exempelvis om krav på insatsberedskap, att personal på flygplatsen ska kunna inställa sig på flygplatsen vid larm.

### Investeringar i flygplatser

Respektive ägare, statlig eller icke-statlig, är ansvarig för investering i flygplatserna. Utredaren föreslår att möjligheten att investera i icke-statliga flygplatser via länsplanen bör kvarstå men att regeringen också bör införa ett statligt investeringsstöd till flygplatser och flygtrafiktjänst i syfte att stärka det civila försvaret. Både MSB och Trafikverket har beräknat att kostnaderna för att säkerställa funktionaliteten på befintliga beredskaps- och reservflygplatser beräknas till 80 miljoner kronor 2024 och 90 miljoner kronor 2025, därefter cirka 90 miljoner kronor årligen fram till 2030 plus att ytterligare kostnader kan tillkomma. Luftfartsverket beräknat 150 miljoner kronor årligen.

Länsplaneförordningen tillåter investeringar i flygplatsen via statlig medfinansiering (max 50%) som "kollektivtrafikanläggning" och via icke-statliga anläggningar av strategisk betydelse för regionen (SFS 1997:263, § 3.2 och § 3.4). Därför är det rimligt att ett investeringsstöd också införs så flygplatser kan investera i anläggningen ur ett nationellt beredskapsperspektiv.

### Nationell kontaktpunkt

I Trafikverkets utredning av beredskapsflygplatser framkom behovet av en ansvarig nationell aktör som ska bidra med service och information till användare av beredskapsflygplatser. Det innebär en operativ funktion som ska serva

**Kommentar [SJ13]:** Flygplatsen bör involveras i diskussionen om vad som är en miniminivå.

**Kommentar [SJ14]:** Möjlighet bör finnas kvar i länsplanen för möjliga investeringar kopplat till regional utveckling i framtiden, kopplat till drönare och utvecklingen av elflyg. Det är mycket bra om ett nationellt investeringsstöd tillkommer för att täcka upp kostnader för nationella funktioner som inte bör ligga på länsplanen.



beredskapssystemet. Både Region Örebro län och flertalet andra remissinstanser stöttar förslaget.

Utredaren föreslår Sjöfartsverket som nationell kontaktpunkt och hävdar att det är mest samhällsekonomiskt effektivt, men nämner att han övervägde både Luftfartsverket och Trafikverket. Oavsett behöver det organisatoriska utredas vidare.

**Kommentar [SJ15]:** Inspel: bra att det finns förslag till en nationell kontaktpunkt som är en myndighet. Det är önskvärt att en kontaktpunkt kommer på plats så snart som möjligt.

## Långsiktighet

Utredaren skriver att regeringen bör tydliggöra den långsiktiga inriktningen för hur både luftfart och flygplatssystem bör utvecklas och vilket åtagande staten har för att bidra till utvecklingen. Här ingår kärnan av det jag beskrivit ovan. Det kan innebära en ny strategi för luftfart och regeringen bör i samband med beslut om nationell plan för transportsystemet se till att flygplatssystemet uppmärksammas och att den långsiktiga inriktningen för statens insatser tydliggörs för alla berörda.

Mycket klokt. Det innebär att när Trafikverket lämnar förslag på inriktningsunderlag och regeringen därefter en proposition bör Region Örebro län säkerställa att detta finns med i uppdraget till Trafikverket som senare ska ta fram Nationell plan.



## Författningsförslag och bedömning av dessa

Utifrån ovanstående bakgrund och motiveringar har utredaren kommit fram till förslag på fyra förändringar i nuvarande författningsordning som jag kort kommer att beskriva och kommentera nedan. Förordningarna det gäller är:

- Förordning om statligt stöd till icke statliga flygplatser...
- Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur
- Ny lag om beredskapsflygplatser och ny förordning om beredskapsflygplatser
- Förslag till ändring i förordning med instruktion till Sjöfartsverket

**Förslag till ny förordning om statligt stöd till icke statliga flygplatser och om flyglinjer med allmän trafikplikt. Den ersätter befintlig förordning (2006:1577) om statsbidrag för icke statliga flygplatser, vilken föreslås upphävas.**

Kommentar: Det här är ett förslag på ny förordning som innebär att staten får lämna stöd till flygplatser som omfattas av allmän trafikplikt eller är utsedda till att ingå i ett nät av beredskapsflygplatser eller där det träffats en överenskommelse mellan staten och ansvarig för flygplatsen om att flygplatsen ska ingå i ett nät av beredskapsflygplatser.

I förslaget står det, kortfattat, att Trafikverket prövar frågor om statligt stöd enligt denna förordning och att stöd ansöks om via formulär av Trafikverket själva, kommunen där flygplatsen är belägen eller av flygplatsen. Beslut sker årligen och bidrag betalas ut till ansökaren. Stödet ska lämnas som ett årligt stöd, i mån av tillgång till medel.

Utredaren föreslår ett antal krav för att få erhålla stöd, vilka är rimliga utifrån de mål utredaren utgått ifrån.

1. Flygplatsen ska verka för att det ska gå att resa kollektivt till och från flygplatsen.
2. Flygplatsen ska bedriva fossilfri flygplatsverksamhet senast år 2025 och möjliggöra för fossilfri luftfart och landtransporter.
3. Verksamheten ska drivas som ett aktiebolag.
4. Flygplatsen ska ingå i ett statligt nät av beredskapsflygplatser och utveckla verksamheten utifrån detta samt krigsplacera personal på flygplatsen.

Utredaren föreslår att stödnivån för drift av flygplatser som omfattas av allmän trafikplikt ska vara max 75 procent av verksamhetens ekonomiska underskott, högst 15 miljoner kronor per år. Stödnivån för drift av flygplatser som endast ingår i ett nät av beredskapsflygplatser föreslås vara max 50 procent, som högst 10 miljoner kronor per år. Vad som avgjort skillnaden framgår inte av utredningen och ter sig märkligt då



både allmän trafikplikt och beredskap är nationellt viktiga funktioner. SRF anser att stödnivån för beredskap ska höjas till samma nivå som för allmän trafikplikt.

**Kommentar [SJ16]:** Ställer oss frågande till varför stödnivån för beredskapsflygplatser inte är på samma nivå. Sen är frågan om det ska finnas ett maxtak eftersom vissa krissituationer kräver extra insatser. Detta bör regleras i avtal.

Gällande allmän trafikplikt föreslår utredaren att Trafikverket ska samråda med berörda regioner och flygplatser innan myndigheten fattar beslut om införande av allmän trafikplikt och om statligt stöd för flyglinjer med allmän trafikplikt utifrån ett nationellt tillgänglighetsperspektiv, vilket är mycket bra. Regionala myndigheter får dessutom möjlighet att komplettera den allmänna trafikplikten utifrån ett regionalt perspektiv men **läggs fullt kostnadsansvar**. Detta kan gälla både interregionala flygplatser inom Sverige och internationella flyglinjer till Norge och Finland. Inga andra länder nämns.

**Kommentar [SJ17]:** Inspel: Om regionerna involveras i diskussion om trafikpliktsbeslut så vill vi inte att Trafikverket då hävdar att regionerna ska betala för nationella funktioner bara för att det fanns en regional nytta i flyglinjen.

Förslagen är i huvudsak i linje med regionens yttrande i ärendet om beredskapsflygplatser år 2021 där det efterfrågades en ny förordning som tar ett samlat grepp kring statliga stöd till flygplatser och skäligen täckning för kostnader som tillkommer av ett beredskapsansvar. Förslaget ger också möjlighet för regionen att komplettera allmän trafikplikt men ställer också krav på regionen, som delägare av flygplatsen, att hjälpa flygplatsen att **utveckla fossilfri flygplatsverksamhet, möjliggöra** för fossilfria landtransporter och utveckla kollektivtrafik till och från flygplatsen.

**Kommentar [SJ18]:** Bra att motkrav ställs som innebär investeringar som leder till ökat hållbart resande och fossilfria verksamheter. Det är så staten ska styra mot nationella och internationella mål.

**Förslag till ändring i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Bestämmelsen avseende bidrag till icke statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen föreslås upphöra att gälla.**

**Kommentar:** Möjligheten för regioner att med länsplanen avsätta medel för bidrag med max 50 procent till icke statliga flygplatser utgår i och med detta förslag, det vill säga om förslaget till ny förordning om statligt stöd införs.

Makten över stödet tillfaller med förslaget staten och regionens påverkan på driftbidrag minskas. Möjligheten till stöd för flygplatsen ökar inte, men flygplatsen kommer med anledning av den nya förordningen kunna få stöd utan regionala politiska beslut. Region Örebro län har i nuvarande länsplan inga medel till driftbidrag. 12 av 21 regioner ger stöd via länsplanen till regionala flygplatser i spannet mellan 2,0-4,2 miljoner kronor per år och flygplats.

Förslaget går i linje med regionens yttrande i ärendet om beredskapsflygplatser år 2021 där huvudpoängen var att medel i länsplanen ska gå till regionala utvecklingsåtgärder i transportinfrastrukturen snarare än driftkostnader för att upprätthålla nationellt samhällsviktiga funktioner. Däremot finns en oro att om möjligheten tas bort så kan framtida behov av driftbidrag för regionala funktioner

komma att motverka en regional utvecklingen. T ex om elflyg eller drönare med persontrafik skulle möjliggöra resor Hällefors-Örebro snabbare.

**Förslag till ny lag om beredskapsflygplatser och ny förordning om beredskapsflygplatser, under förutsättning att frågan om beredskapsflygplatser ska regleras i författning och inte i enbart civilrättsliga avtal.**

Kommentar: Utredaren föreslår ett författningsförslag, med vetskapen om att det behöver utredas vidare. Beredskapsflygplatser ska enligt förslaget kunna öppnas upp utanför ordinarie öppettider för samhällsviktig luftfart. Nätet av beredskapsflygplatser ska bestämmas av regering eller ansvarig myndighet efter dialog med berörda flygplatser, kommuner och regioner. Det ska enligt förslaget finnas en nationell kontaktpunkt med ansvar att driva och förvalta det statliga nätet av beredskapsflygplatser. De kommuner och regioner med flygplatser inom beredskapsnätet ska lämna ut de uppgifter som krävs till den nationella kontaktpunkten så samhällsviktigt flyg kan bedrivas säkert och effektivt via vidare informations- och kunskapsspridning från den nationella kontaktpunkten.

**Kommentar [SJ19]:** Inspel: Bra att regioner och flygplatser involveras

**Kommentar [SJ20]:** Rimligt motkrav som alla berörda tjänar på i det nationella sammanhanget om kris och beredskap

Beredskapsflygplatserna kan få ersättning för icke ekonomisk verksamhet, alltså det som ingår i uppdraget för beredskap. Man får alltså inte driftbidrag för kommersiell gods- eller persontrafik. Trafikverket sköter ansökningar om, och utbetalning av ersättning.

För att vara beredskapsflygplats föreslås ett antal skyldigheter som berör flygplatsens personal, tjänster<sup>1</sup> och praktikaliteter på flygplatsen som kan skötas in-house eller via upphandlade aktörer.

Förslagen är rimliga och i linje med vad Region Örebro län efterfrågat i tidigare remissvar. En nationell kontaktpunkt blev svaret på önskan om nationell samordning och för att den ska fungera krävs delning av information från kommuner, regioner och myndigheter.

**Förslag till ändring i förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Sjöfartsverket föreslås få en ny uppgift att vara nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser.**

Kommentar: Sjöfartsverket föreslås bli nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser. Det är oklart varför det inte blev Trafikverket, Transportstyrelsen eller Luftfartsverket. Det enda som framgår är att Sjöfartsverket bedöms som det mest samhällsekonomiskt lönsamma alternativet. Frågan är om

<sup>1</sup> Fäthållning, Flygtrafikledningstjänst, Räddningstjänst; Avvisning av luftfartyg, Tankning av luftfartyg, Väderobservationer, Öppnande av grindar för ambulans och motsvarande vägfordon och övriga tjänster



myndigheten har samma interna samordningsfördelar som exempelvis Trafikverket, som har ansvaret för transportinfrastrukturen, inklusive de statliga flygplatserna. Det är dock upp till myndigheterna att besvara detta.

**Förslag till ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket (vissa uppgifter upphör).**

Kommentar: Trafikverket får förändrade instruktioner kopplat till ovanstående förslag om stöd inte ska ske via ny förordning utan via civilrättsliga avtal. Ingen åsikt om det.

**Kommentar [SJ21]:** Vi föredrar ny förordning med reglerad långsiktighet och beräknliga ersättningsnivåer snarare än civilrättsliga avtal som inte verkar ge samma garanti om långsiktighet och förutsägbarhet.

Förslagen är sammantaget positivt för den nationella utvecklingen av beredskap och totalförsvaret, stärker rådigheten för staten över icke-statliga flygplatser som pekas ut för att tillhandahålla nationellt viktiga funktioner som beredskap eller allmän trafikplikt. Att staten föreslås formulera och axla en tydligare roll i det svenska flygplatssystemet är positivt för alla övriga berörda parter, eftersom det idag både efterfrågas större ansvar och saknas formellt ansvar. Det är dock oklart om Sjöfartsverket är rätt organisation för att ta rollen som Nationell kontaktpunkt, men det är bättre att de själva och andra myndigheter får avgöra det än att Region Örebro län ska förordna en ansvarig myndighet.

Förslagen kommer att påverka Örebro flygplats möjlighet till att få bidrag för de funktioner som idag tillhandahålls men som enligt flygplatsen själva inte ersätts skäligt. Däremot kan de krav som ställs för att få ersättning innebära både investering i flygplatsen och förändrade arbetsvillkor för personalen. Förslagen kan därför påverka Region Örebro län ekonomiskt som delägare i flygplatsen och som ansvarig för hälso- och sjukvård och delägare i Svenskt Ambulansflyg, där investeringskostnaderna kan bli stora för både investeringar i flygplatsen och i helikopterplattor vid sjukhus. Dessutom kan kostnaden för drift. Andra delägare i flygplatsen kan också påverkas.



### Svenska Regionala Flygplatser (SRF)

Örebro flygplats är medlem i föreningen Svenska Regionala Flygplatser och deltar i framtagandet av ett remissvar med övriga medlemmar.

**Kommentar [SJ22]:** Baserat på första utkastet. Ny version har inkommit men har inte tittat på det än.

De uttrycker att utredningen är det viktigaste ställningstagandet för de 34 medlemsflygplatserna på mer än ett decennium. I huvudsak stödjer SRF utredningens förslag men lyfter vissa förslag som direkt problematiska för verksamheterna. De fyra viktigaste punkterna är dessa:

- SRF skriver att samtliga flygplatser med allmän trafikplikt och/eller beredskap borde bör ersättas med maximalt 75 procent av flygplatsens underskott av sin verksamhet. De tycker utredarens förslag till driftbidrag från staten till regionala flygplatser som blivit utpekade som beredskapsflygplatser är bra, men att procentsatsen är låg. De efterfrågar 75 procent snarare än gränsen på 50 procent som föreslås i utredningen.
- SRF skriver att driftbidrag ska kunna lämnas även till flygplatser som inte är utpekade som beredskapsflygplatser.
- SRF vill inte att det ska göras skillnad på stöd mellan flygplatser med allmän trafikplikt och beredskapsflygplatser och efterfrågar tydliga kriterier för stöd i syfte att skapa förutsägbarhet.
- SRF motsäger sig utredningens förslag om att allmän trafikplikt ska upphöra mellan Stockholm och Hagfors, Torsby och Kramfors.