

Ärendebeskrivning

Nedan delas bedömningen upp mellan de olika områdena i rapporten, samma uppdelning finns under ”bedömning” för lättare sortering i läsandet.

Bakgrund

Trafikverket har på uppdrag av regeringen gjort en utredning och översyn av beredskapsflygplatser i Sverige, rapporten berör tre delar: beredskap, totalförsvaret och operativt funktionsansvar. Trafikverket har gjort kompletterande analyser av beredskapsflygplatser med utgångspunkt från verkets redovisning den 15 juni 2020 och erfarenheter från ordningen med temporära beredskapsflygplatser under pandemin samt hälso- och sjukvårdens och andra samhällsviktiga funktioners behov av tillgänglighet för samhällsviktiga flygtransporter i hela landet. Trafikverket skriver att dagens tio ordinarie beredskapsflygplatserna inte kan tillgodose behovet.

Nya beredskapsflygplatser

I delleveransen 2020 rapporterades underlag och förslag avseende samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser, vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser ur ett beredskaps- och samhällsekonomiskt perspektiv, kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap samt alternativ för statens ersättning- och finansieringsmodell.

I listan nedan sammanställs de utpekade flygplatserna. De tio befintliga beredskapsflygplatserna (grönt), förslag på ytterligare nio stycken sådana (gul), däribland Örebro flygplats, och ytterligare förslag på tre beredskapsflygplatser (orange). Trafikverket beräknar att förslaget av beredskapsflygplatser kommer leda till ökade kostnader på 58 miljoner kronor per år.

Ordinarie beredskapsflygplatser	Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser i Trafikverkets översyn 2020	Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser utifrån denna utredning
Gällivare flygplats	Kiruna flygplats	Trollhättan-Vänersborg flygplats
Luleå flygplats	Lycksele flygplats	Växjö flygplats
Umeå flygplats	Mora flygplats	Kristianstad flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats	Uppsala-Årna flygplats	
Äre-Östersunds flygplats	Karlstad flygplats	
Stockholm-Arlanda flygplats	Örebro flygplats	
Visby flygplats	Skavsta flygplats	
Göteborg-Landvetter flygplats	Linköping-Malmen flygplats ⁴	
Ronneby flygplats	Jönköping flygplats	
Malmö-Sturup flygplats		

Trafikverket har i huvudsak baserat förslagen på att flygplatserna ska vara lokaliserade nära ett universitets-, läns- eller länsdelssjukhus med akutmottagning och helikopterplatta. Trafikverket har även tagit hänsyn till omkringliggande aspekter som berör, t ex bankapacitet, geografisk spridning av tankmöjligheter och möjlig hantering av oväntade händelser, som vid svåra väderförhållanden. Trafikverket beräknar att förslaget av beredskapsflygplatser kommer leda till ökade kostnader på 58 miljoner kronor per år.

Utveckling av systemet kring beredskapsflygplatser och ersättning

Trafikverket har sedan 2012 ingått årliga överenskommelser med flygplatshållare i syfte att säkerställa beredskap. Finansieringsmodellen som finns idag kvarstår enligt förslag men Trafikverket öppnar upp för en översyn av finansieringsmodellen och ser möjligheter att utveckla dagens system genom olika alternativ:

- Ålägga flygplatser att hålla beredskap genom lagstiftning
- Bidrag för beredskap genom en ny stödordning
 - Stödordning via undantagsregelverk
 - Stödordning som anmäls
 - Stödordning grundad på icke-ekonomisk verksamhet
- Ersättning för beredskap via statsbidrags- eller länsplaneförordningarna

Trafikverket skriver dock att inget av alternativen behöver stå för sig självt utan kan kombineras. Dock bör ett för komplext system undvikas.

Alternativ 1: Att *ålägga flygplatser via lagstiftning* kan vara krångligt. Trafikverket skriver att det kan vara fel väg att gå med lagstiftning eftersom lagar ska vara generella och hålla över tid.

Alternativ 2: Att *ge bidrag via en ny stödordning* innebär att olika vägar kan tas. Trafikverket förordar en ny stödordning snarare än att utveckla befintlig stödordning. Att utveckla befintlig modell med frivilliga överenskommelser är ur ett robusthetsperspektiv inte att föredra. En ny stödordning innebär ett tydligare syfte med verksamheten och tydligare förhållningsregler. Däremot innebär det att flygplatserna själva måste ansöka om att få bidrag. Trafikverket skriver att om vägen med ny stödordning föredras behöver en utredning tillsättas för hur och till vad ersättning kan ges. På förhand ser Trafikverket möjlighet att ge bidrag till det som definieras som icke-ekonomisk verksamhet och går att härleda till beredskapsverksamheten. Skulle stöd gå till ekonomisk verksamhet krävs omfattande hantering och administration för flygplatserna eftersom stödet då behöver anmälas till EU-kommissionen.

Trafikverket skriver att ersättning för beredskap även skulle kunna ges antingen *via länsplaneförordningen (1997:263) eller via statsbidragsförordningen (2006:1577)* som används idag för utbetalning av bidrag till flygplatser som omfattas av allmän

trafikplikt. Skulle något av de alternativen väljas kräver det omfattande förordningsändringar och skulle ta lång tid att genomföra.

Örebro Airport skriver att dagens system är kraftigt underfinansierat och att endast 50 procent av kostnaderna täcks, jämfört med vad gällande modell föreskriver. 2021 skulle 4,7mnkr ha getts i ersättning men endast 2,4mnkr erhöles. Vilken modell som väljs är inte avgörande för Örebro Airport, det som spelar roll är att kostnaderna täcks för att flygplatserna ska kunna hålla beredskap, alltså täckning av kostnader för infrastruktur, system och personal. Fleråriga avtal föredras för en långsiktig fördelning och utveckling.

Totalförsvaraspekter

Trafikverket har fört dialog med samverkanspartner i syfte att klarlägga behovet för totalförsvaraspekter i arbetet med beredskapsflygplatser. Man har pratat med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Kustbevakningen, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Försvarsmakten, Sveriges kommuner och regioner (SKR) och Svenska regionala flygplatser (SRF). Dialogen resulterade i ett antal viktiga punkter:

- Staten behöver ha rådighet över fler flygplatser i landet för förberedelser gällande totalförsvaret
- Det behövs mer information om totalförsvaraspekter gällande kravställning på beredskapsflygplatser
- Grundläggande förutsättningar kring funktionalitet, tillgänglighet och finansiering behöver vara robust.
- Eventuella krav på beredskapsflygplatser bör ske i dialog med transportstyrelsen
- Att koppla beredskapsflygplatser till totalförsvarsbehov kan vara komplicerat. Exempelvis finns det i dagens avtal mellan Trafikverket och beredskapsflygplatser force-majeure-klausuler där parterna i vissa fall är fria från åtaganden.

Trafikverket skriver att frågor som väckts under dialog om totalförsvaret ligger utanför uppdraget men föreslår att lämplig myndighet får i uppdrag att utreda och kartlägga behov framöver.

Operativt funktionsansvar

Definition: Operativt funktionsansvar innebär ansvaret för att tillhandahålla service och information för systemet med beredskapsflygplatser och tillgodose grundläggande behov hos utförare av samhällsviktiga flygtransporter vid alla tider på dygnet. Med andra ord *drift* och *kommunikation*. Behovet av en myndighet med samlat uppdrag över det operativa funktionsansvaret saknas och Trafikverket ber regeringen att peka ut en ansvarig, alternativt handlar upp utförare av tjänsten. Idag är funktionerna spridda på SMHI, Luftfartsverket, JRCC (sjö- och flygräddningscentralen) och flera andra.

Örebro Airport anser att det operativa funktionsansvaret bör ligga samlat hos en myndighet och inte läggas ut på flygplatser, som är ett av förslagen i rapporten.

Simon Jäderberg
Infrastrukturstrateg