

2 Sammanfattning

Mitt uppdrag är att föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige

Jag har haft till 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. Enligt uppdraget ska mina förslag ta sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och vara i linje med klimatmålen, vilket bland annat innebär att förslagen ska bidra till omställningen till fossilfritt flyg. Jag har även haft att beakta de bedömningar och förslag som redovisas i promemoriorna Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25) och Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) samt Trafikverkets rapporter om beredskapsflygplatser.

Flygtrafik och flygplatser bidrar till tillgänglighet för Sverige

Sverige har ett stort beroende av fungerande transporter i hela landet. Ett tillgängligt, tillförlitligt och hållbart transportsystem, där olika trafikslag samverkar effektivt, bidrar till ett ökat välbefinnande och högre livskvalitet för medborgare och näringsliv i hela Sverige. Tillgängligheten lägger grunden för såväl ekonomisk utveckling, fler arbetstillfällen, bostadsförsörjning som regional utveckling.

Sverige är sammanflätat med den globala ekonomin genom handel med varor och tjänster, investeringar, flöde av kapital och arbetskraft. Det handlar också om mänskliga möten och utbyte av tankar och idéer. Samma sak gäller också mellan regioner i Sverige.

Sverige är ett avlångt land, som ligger i utkanten av Europa. Avstånden är långa såväl inom landet som till marknader som är viktiga för svenskt näringsliv. Medborgare och näringsliv är beroende av fungerande relationer och god tillgänglighet, såväl nationellt som internationellt.

Flyget spelar en viktig roll genom att det möjliggör snabba transporter som överbryggar långa fysiska avstånd. Flyget bidrar därigenom till nationell och internationell tillgänglighet. Nationellt hålls Sverige ihop med ett nav för flygtrafiken i Stockholm, med både Arlanda och Bromma flygplatser. Arlanda flygplats bidrar därtill med en betydande internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats har därför en särställning i Sverige och för det svenska flygplatssystemet.

De politiska ambitionerna är att det ska vara möjligt att bo och arbeta i hela landet. En sådan politisk ambition kan exemplifieras som att det ska vara möjligt att resa fram och tillbaka från Stockholm över dagen för att uträtta sitt ärende. För flera regioner finns det goda rese- och transportalternativ med frekventa och snabba interregionala buss- och tågförbindelser. I andra delar av landet finns inte sådana förutsättningar. För främst de norra delarna av Sverige erbjuder inte de alternativa transportsätten tillräckligt attraktiva res- och transporttider för att hålla ihop Sverige. De statliga och icke statliga trafikflygplatserna har därför en stor betydelse för den interregionala och internationella tillgängligheten. För vissa relationer är flyget den enda möjligheten för att uppnå en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg. Utan flyglinjer som erbjuder korta res- och transporttider, tillräcklig kapacitet och rimliga priser kommer det att bli svårt att leva, bo och verka i vissa regioner. Sammanhållningen i landet skulle riskeras. Klyftorna mellan stad och landsbygd, mellan norra och södra Sverige, mellan rik och fattig skulle riskera att öka.

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 behöver, så som jag ser det, flera åtgärder vidtas för att bidra till omställning av luftfarten.

Under många år fram till åren 2018 – 2019 ökade antalet passagerare i utrikes flygtrafiken. Inrikes flygtrafik har dock under

samma tid legat på en relativt stabil nivå. Med Covid-pandemin som huvudorsak har efterfrågan på resor minskat. Efter pandemin har en återhämtning skett, samtidigt som de geopolitiska förutsättningarna försämrats med Rysslands invasion av Ukraina. Även om en återhämtning skett i flygtrafiken är resandet ännu inte uppe på 2019 års volym. Detta innebär för många flygplatser, som redan före pandemin hade en svår situation, att de har fått en sämre ekonomisk situation. Jag konstaterar att de icke statliga flygplatserna är i behov av ekonomiskt stöd för att verksamheten ska kunna bedrivas. Annars ser jag en betydande risk för att medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg får en försämrad tillgänglighet, och att flygplatser rent av avvecklas och läggs ned. Med detta som grund föreslår jag ett flertal åtgärder.

Staten behöver ökad rådighet över flygplatssystemet

Statens åtagande innebär redan idag att staten äger, förvaltar och driver flygplatser, lämnar statliga driftbidrag till icke statliga flygplatser, lämnar ersättning till beredskapsflygplatser samt handlar upp flygtrafik som inte kan bära sig kommersiellt.

För att ge så bra förutsättningar som möjligt för framtiden finns det, som jag ser det, behov av att staten tar ett samlat grepp om flygplatserna och tar ett större ansvar för den grundläggande tillgängligheten. 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.

Jag ser behov av att det nationella basutbudet av flygplatser justeras, att systemet med statliga bidrag och ersättning för beredskap utvecklas och villkoras samt att staten även framgent bör ta ett ansvar för beslut om allmän trafikplikt och upphandling av flyglinjer som inte kan bära sig på kommersiell grund. Jag ser dock behov av att justera och vitalisera processen för allmän trafikplikt och upphandling av flyglinjer på ett sätt som ger ett ökat regionalt inflytande. Detta beskriver jag mer utförligt för nedan.

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. Jag bedömer att Ängelholm-Helsingborg och Kalmar-Öland flygplatser har potential för anslutning till det nationella basutbudet på några års sikt, medan en anslutning av Sundsvall-Timrå flygplats kan bli aktuell först på lite längre sikt. Frågan om vilka av dessa flygplatser som bör inkluderas i det nationella basutbudet och i vilken takt bör enligt min bedömning utredas vidare.

Genom ett utökat statligt basutbud säkerställer staten luftfartens tillgänglighet till fler regioner, i och med att huvudmannskapet tas över av staten för flygplatsverksamheten. Det innebär att fler medborgare, en större del av näringslivet samt samhällsviktiga lufttransporter ges en tryggad försörjning av flygplatsinfrastruktur för framtiden.

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 enligt min uppfattning ändras. Av bolagsordningen bör det framgå att bolaget ska ha beredskap för att ta emot samhällsviktig luftfart vid sina flygplatser.

Swedavia AB bör själv avgöra om bolaget även fortsatt vill bedriva flygplatsverksamhet vid Ronneby flygplats, under förutsättning att flygplatsen ej längre ingår i det nationella basutbudet av 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 et närmaste fördubblas jämfört med idag.

I den mån mina förslag inte möter Försvarmaktens behov, ser jag inget hinder för att Försvarmakten genom särskilda överenskommelser med berörda flygplatser säkerställer Försvarmaktens tillgång till flygplatsen och de tjänster som man har behov av. Det gäller i förekommande fall även annan statlig verksamhet såsom exempelvis Kustbevakningens och Sjöfartsverkets verksamheter.

Staten bör ge ett årligt statligt stöd till verksamheten vid icke statliga flygplatser som har flyglinjer med allmän trafikplikt (flyglinjer inom ramen för det statliga åtagandet) och till flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser. Mitt förslag

innebär att dagens årliga statliga bidrag till regionalt strategiska flygplatser via länsplan upphör att gälla.

För att de icke statliga flygplatserna ska kunna ta del av dessa bidrag bör vissa krav och villkor uppfyllas. De krav och villkor som ska uppfyllas innebär att flygplatserna ska bedriva en hållbar och fossilfri verksamhet, ha en god tillgänglighet, ha en hög effektivitet samt hålla en god beredskap för samhällsviktig luftfart.

Staten bör därtill även fortsättningsvis möjliggöra för en statlig medfinansiering (stöd) för investeringar vid icke statliga flygplatser. Ett sådant bidrag bör utgå från ett transportpolitiskt perspektiv och samordnas med statliga bidrag i ett totalförsvarsperspektiv. Även för ett sådant bidrag bör staten ställa upp vissa villkor.

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 enligt min mening 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, enligt min mening, fortsatt vara behörig myndighet för artiklarna 16 – 17 i EU:s lufttrafikförordning.

De regionala myndigheterna bör ges en möjlighet att finansiera ett kompletterat utbud, utöver det utbud av flyglinjer som följer av det statliga åtagandet. Detta gäller så länge det sammantaget inryms inom ramen för bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning.

De flyglinjer som ingår i det statliga åtagandet idag bör justeras. Den allmänna trafikplikten på flyglinjerna Östersund – Umeå, Torsby – Arlanda, Hagfors – Arlanda respektive Kramfors-Sollefteå – Arlanda bör upphöra. Istället bör en ny flyglinje med allmän trafikplikt inrättas mellan Karlstad – Arlanda, med anslutningstrafik från Torsby respektive Hagfors. För Kramfors respektive Sollefteå bör anslutningstrafik införas till flygplatsen i Sundsvall-Timrå. För det fallet att regelbunden flygtrafik året runt på en tillräcklig nivå mellan Sundsvall – Arlanda inte är kommersiellt bärkraftig, bör allmän trafikplikt även införas här. Jag bedömer att dessa

förändringar skulle kunna införas för avtalsperioden 2027 – 2031. För Sundsvall-Timrå till Arlanda kan det dock bli aktuellt att införa allmän trafikplikt redan före 2027, beroende på den kommersiella flygtrafikens utveckling.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att vidareutveckla en modell och process som möjliggör ett utökat regionalt inflytande och möjlighet för kommunala och regionala myndigheter att föreslå och finansiera flyglinjer med allmän trafikplikt. Trafikverket bör även ges i uppdrag att vidareutveckla tydliga kriterier för det statliga åtagandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt.

Nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgas och förutsättningarna utvecklas

En definition av samhällsviktig luftfart bör ta sin utgångspunkt i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps definition. Även om linjefart har stor betydelse för samhällsviktig verksamhet bör linjefart och chartertrafik inte ligga till grund för den samhällsviktiga luftfartens behov av beredskapsflygplatser.

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, Försvarmakten samt uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet.

De flygplatser som ingår i ett nät av beredskapsflygplatser bör ha beredskap för att öppna upp sin flygplats utanför ordinarie öppettider för samhällsviktig luftfart som inte omfattas av linjefart och chartertrafik.

Nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgas i jämförelse med de sedan tidigare tio ordinarie beredskapsflygplatserna. Syftet är att ge en bättre tillgänglighet, spridning och geografisk yttäckning för samhällsviktig luftfart. De flygplatser som ingår i nätet av beredskapsflygplatser bör bestämmas utifrån ett nationellt perspektiv.

Alla flygplatser som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och som drivs och förvaltas av Swedavia AB bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser, vilket också 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 i detta nät, bör Trafikverket ges uppdraget att komplettera nätet med annan flygplats om det finns behov.

Staten bör ställa krav på de icke statliga 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 uppfylla vissa villkor, så som att ingå i nätet av beredskapsflygplatser, för att flygplatsen ska få ett statligt stöd.

Staten bör därutöver även peka ut ytterligare icke statliga flygplatser utifrån ett rent beredskapsperspektiv, där flygplatserna bidrar till att skapa ett effektivt nät av beredskapsflygplatser och bidrar till god tillgänglighet, spridning av flygplatser och geografisk yttäckning.

Nätet av beredskapsflygplatser bör bestå av 33 flygplatser för att det ska finnas tillräcklig geografisk spridning och yttäckning.

- Alla flygplatser i Swedavias flygplatsnät bör ingå.
- Alla flygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt bör ingå.
- Därtill bör nätet kompletteras med ytterligare flygplatser som av beredskapsskäl bör ingå.

Nätet av beredskapsflygplatser för samhällsviktig luftfart bör ges mer stabila, robusta och förutsägbara förutsättningar för såväl flygplatser, flygbolag som för andra delar av samhället. Ett utpekande av beredskapsflygplatser och reservflygplatser i förordningsform skulle troligtvis borga för en mer stabil och robust modell. Den begränsade utredningstiden har dock inte möjliggjort en tillräckligt djup analys av vilka möjligheter som finns. Därför baseras mina bedömningar och förslag på en vidareutveckling av dagens modell med avtal, även om jag också presenterar ett förslag till författning. Beredskapen att öppna upp flygplatser utanför ordinarie öppettider bör regleras genom avtal, både för statliga och icke statliga flygplatser. Beredskapsavtal för flygplatser bör tecknas med minst sex till tolv månaders framförhållning och bör gälla i minst fem år. Eventuell uppsägning av avtalen bör ske med minst sex till tolv månaders framförhållning.

Beredskapsflygplatserna ska tillhandahålla sådana tjänster som krävs för att ta emot och släppa iväg luftfartyg som bedriver samhällsviktig luftfart. Dessa tjänster bör åtminstone omfatta fälthållning, flygtrafikledning, räddningstjänst när luftfartygens startmassa så kräver, avisning, tankning, väderobservationer och öppnande av grindar för exempelvis ambulans.

De skyldigheter och rättigheter som gäller för de flygplatser som utses till reservflygplatser bör omfattas av samma avtal om beredskap från och med år 2030. De krav som följer av att vara en reservflygplats kan innebära högre krav på tillhandahållande av tjänster jämfört med att enbart hålla beredskap vid en flygplats för samhällsviktig luftfart. I det fallet bör dessa tjänster ses som ett kompletterande utbud för de flygplatser som berörs.

Flygplatser som ingår i det statliga nätet av beredskapsflygplatser ska enligt min uppfattning ha en insatsberedskap för att inom en timme öppna flygplatsen utanför ordinarie öppningstider. Flygplatserna bör dock i princip endast få ersättning för beredskap för de timmar personalen har beredskap mellan klockan åtta på kvällen till klockan åtta på morgonen under alla dagar, eventuellt med undantag för helgdagar. Jag bedömer att ersättningen till de flygplatser som ingår i det statliga nätet av beredskapsflygplatser i det närmaste fördubblas jämfört med idag, på grund av att fler flygplatser ingår i nätet samt att flygplatserna föreslås få ersättning för ytterligare personal jämfört med idag.

Krav på jourberedskap, med personal på arbetsstället (flygplatsen), bedöms resultera i en högre kostnadsnivå för flygplatserna samt utmaningar för flygplatsernas personalplanering och bemanning. Nuvarande lösning med insatsberedskap, där personalen är på annan plats än arbetsplatsen men ska ha förmåga och möjlighet att ta sig till flygplatsen inom given tid bedömer jag är acceptabelt och att föredra.

De flygplatser som ingår i nätet av beredskapsflygplatser bör få ersättning för att hålla beredskap med nödvändig personal. Ersättning bör ges för de kostnader som direkt följer av uppdraget och bör beräknas utifrån en schablonmodell. De flygplatser som därtill är reservflygplatser bör i förekommande fall kunna få ersättning för inflygningshjälpmedel samt kompletterande ersättning för att hålla beredskap med ytterligare personal om så krävs och tillåts enligt statsstödsbestämmelserna. Regeringen bör ge

Trafikverket i uppdrag att, i samverkan med Transportstyrelsen, analysera och bedöma de ekonomiska konsekvenserna för de flygplatser som utses till reservflygplatser samt föreslå en modell för finansiering av dessa. Denna verksamhet (beredskaps- och reservflygplatser) bör kunna ses som icke ekonomisk verksamhet, vilket innebär att denna verksamhet och dessa ersättningar inte omfattas av bestämmelserna om statligt stöd.

Jag bedömer att det finns behov av att inrätta en operativ funktion med ansvar för att tillhandahålla service och aktuell information om systemet med beredskapsflygplatser till utförare av samhällsviktig luftfart under alla tider på dygnet. Funktionen bör inrättas vid Sjöfartsverket. Regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att utreda formerna för ett införande av en sådan operativ funktion.

Det finns behov av att säkerställa funktionaliteten i flygplatssystemet för att stärka det civila försvaret. Regeringen bör säkerställa ett investeringsstöd till flygplatser i syfte att stärka det civila försvaret under kommande år.

Verksamheterna vid vissa flygplatser behöver kunna fungera vid påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap. Därför menar jag att flygplatserna bör planera för sådana situationer. En säkerställd personalförsörjning är viktigt för att verksamheterna ska fungera. Likaså bör flygplatserna säkerställa andra väsentliga funktioner och resursförsörjning i övrigt. Jag anser att för att en flygplats ska få ta del av statliga stöd eller för att en flygplats ska kunna utnämnas till beredskapsflygplats bör vissa villkor vara uppfyllda. Ett villkor bör vara att det vid berörda flygplatser genomförs en personalplanering som innebär att personalen vid flygplatsen "krigsplaceras" inför ett eventuellt beslut om inrättande av allmän tjänsteplikt. Det bör gälla såväl för Swedavia AB som för de icke statliga flygplatser som tar del av statliga stöd eller som utnämns till beredskapsflygplats.

Sverige bör verka för att snarast möjligt upprätta samarbetsavtal med Danmark, Finland och Norge om beredskap vid flygplatser för att säkerställa samhällsviktiga flygtransporter vid gränsområdena mellan länderna. Regeringen bör ta initiativ till ett utökat beredskapssamarbete.

Ett kompletterande nät av helikopterflygplatser för samhällsviktig verksamhet

För att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för samhällsviktig luftfart bör nätet av flygplatser med inflygningshjälpmedel och beredskap kompletteras med ett nät av helikopterflygplatser som ska kunna användas även vid dåligt väder alla dagar året runt. Vid dessa platser, som kan vara obemannade, bör det finnas tillgång till tankning. Ett nationellt nät med helikopterflygplatser med PinS-procedurer bör således etableras.

Jag föreslår att ett statligt stöd inrättas för att stödja en sådan etablering och utbyggnad av strategiska platser med PinS-procedurer. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag, att efter samverkan med andra myndigheter och aktörer, säkerställa att det finns ett nationellt nät med platser med PinS-procedurer för samhällsviktig luftfart. Trafikverket bör även ges i uppdrag av regeringen att pröva och administrera ett statligt bidrag för etablering och drift av sådana platser.

Luftfarten bör ställas om

Jag förutsätter att aktörer inom luftfarten har en vilja att ställa om för att möta klimatutmaningen och de politiska mål som beslutats på nationell och internationell nivå. Dessutom har branschen ställt upp egna ambitiösa mål.

Flyget bör, i enlighet med Sveriges klimatmål, ha nettonoll 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. Jag bedömer att 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 anser jag att det kan finnas skäl att ta hänsyn till vad som är planerbart respektive reaktivt när det gäller den samhällsviktiga luftfarten. Jag anser att 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. Jag utesluter inte att det kan finnas behov av specialreglering i denna del. Frågan är dock vad som är möjligt. Jag ser behov av att detta prövas.

Den långsiktiga inriktningen bör tydliggöras

Jag ser 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.