



2025-04-07

diarienummer LI2025/00230

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.seli.transport.remissvar@regeringskansliet.sestefan.zetterlind@regeringskansliet.se

Hagfors kommuns yttrande på rapport “Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt”

BAKGRUND

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt. Kompletteringen ska kunna genomföras under förutsättning att de kommunala och regionala myndigheterna tar fullt kostnadsansvar för det kompletterande utbudet och att förfarandet sker i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen samt i enlighet med andra relevanta regler.

Det kompletterande utbudet ska kunna ingå i beslutet om inrättande av flyglinjer med allmän trafikplikt för den kommande avtalsperioden 2027-2031.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 31 januari 2025. Trafikverket genomförde en presentation av sina förslag vid en hearing samordnad av SKR 2024-11-20. Hagfors kommun lämnade synpunkter på utredningsförslaget till Trafikverket 2024-12-03.

HAGFORS KOMMUNS SYNPUNKTER

En förutsättning för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i hela landet är tillgänglighet.

Tillgängligt för människor som arbetspendlar, för näringslivets olika intressen såsom ägare, kunder och leverantörer, tillgängligt för spetskompetens och arbetskraft som reser tillfälligt eller regelbundet mellan olika länder och olika platser.

Brister tillgängligheten så uppstår konsekvenser på både kort och lång sikt. Kommuner och regionen har idag god kunskap om det lokala näringslivet och de lokala behoven. Den kunskapen och de perspektiven är nödvändiga att beakta om Sverige långsiktigt ska kunna utvecklas, särskilt utanför städerna.

Hagfors kommun delar SKRs uppfattning att regionala och lokala behov inte tillgodoses fullt ut när Trafikverket genomför sina bedömningar enligt de snäva kriterier som råder. Större fokus måste läggas på att integrera regionala behov i den värderingsmodell som Trafikverket ska fatta beslut utifrån.

Det är väsentligt att komma ihåg att det finns regioner som har ett näringsliv som i stor utsträckning bidrar ekonomiskt till hela vårt land, det blir inte rättvist att i en sådan region beakta det regionala behovet som enbart ett regionalt intresse som ska bekostas av den berörda regionen eller kommunen.

Problemet med att tillräcklig hänsyn inte tas går dock inte att lösa enbart genom att lägga över ett fullt kostnadsansvar på regioner och kommuner.

Hagfors kommun ser positivt på att kommuner och regioner får ökat inflytande.

Hagfors kommun ser också positivt på att kommuner och regioner även fortsättningsvis ska ges möjlighet att komma med inspel utifrån de behov som finns i den statliga upphandlingen.

Hagfors kommun är dock mycket kritisk till den modell som finns för finansiering av de statliga flyglinjerna och de snäva kriterier som finns för trafikverkets beslut och upphandlingar.

Det är väsentligt att den modell som ska tillämpas inte skapar en intressekonflikt där kostnadsansvar skjuts över från Trafikverket till kommuner och regioner på grund av att Trafikverket inte har tillräckliga medel för att tillgodose den nivå som är skälig och att Trafikverket därför sänker ambitionsnivåerna.

Hagfors kommun bedömer att det finns en stor risk för övervältring av kostnader från stat till kommun och region.

Hagfors kommun delar SKRs bedömning att det begränsade statliga anslaget för allmän trafikplikt medför olämplig konkurrens mellan olika trafikslag och riskerar att övervältra kostnaderna på kommuner och regioner. Det är inte rimligt att den ekonomiska bördan för att upprätthålla en adekvat trafikering riskerar flyttas från staten till kommuner och regioner. Vidare bedömer också Hagfors kommun att det statliga anslaget

för trafikplikt i större utsträckning behöver baseras på faktiska behov utifrån uppsatta kriterier och att anslagen behöver bli mer långsiktiga och fleråriga. Det är inte rimligt med regional medfinansiering förrän staten tar fullt ansvar för tillgänglighet inom den statliga trafikplikten för flyg.

Behov av ökad flexibilitet och ökat statligt ansvar

Den allmänna trafikplikten har under lång tid följt ungefär samma inriktning med i princip samma utpekade flyglinjer och det har kunnat handlats upp i längre tidsperioder om fyra år. Detta har varit rimligt då det inte varit möjligt att flyga till och från de nio destinationerna på kommersiell basis. Med hänsyn till det svåra läget för svenskt flyg och de regionala flygplatserna är det nödvändigt att staten omprövar hanteringen av den statliga allmänna trafikplikten. Hagfors kommun delar SKRs uppfattning att det inte längre är tidsenligt att genomföra en översyn vart fjärde år och att ingenting sker däremellan. Den snabba utvecklingen i världen kräver att vi säkerställer tillgänglighet i hela landet, för att möjliggöra det behöver staten ta ett större ansvar.

Vi kan också konstatera att flygplanstyperna har blivit mindre över tid och från att bara ha en eller två slingade linjer är i dag alla upphandlade linjer slingade. Förvisso kostnadseffektivt men också med sämre tillgänglighet som konsekvens. I dessa processer har det flera gånger framkommit att utökade upphandlade linjer inte varit möjliga då det inte funnits medel för fler linjer, oavsett behov. Detta är mycket problematiskt och det hade varit smakfullt om de faktiska kostnaderna för att tillgodose den tillgänglighet och de behov som staten anser att den allmänna trafikplikten ska tillhandahålla kunde beräknas. Då Trafikverket själva ger uttryck för att det inte finns resurser för den trafik som enligt dem själva bör ingå skapas en ännu större risk för att kostnadsansvaret istället skjuts över på kommuner och regioner med den modell som föreslås.

Ett exempel på hur olyckligt det kan bli är situationen som uppstått för flyglinjen Torsby-Hagfors-Arlanda där Trafikverket vid senaste upphandlingen valde att upphandla en mindre flygplanstyp och därmed färre antal flygstolar mot bakgrund av att resandet minskat i den statistik som trafikverket utgår ifrån. Det som gör det problematiskt är att Trafikverket inte tagit tillräckligt stor hänsyn till de statliga restriktioner om resande som påverkat antalet flygande under den aktuella perioden som Trafikverket utgått ifrån. Trafikverkets bedömning är att det inte finns behov av fler platser, bedömningen är troligen ett resultat av att man inom myndigheten inte har den budget som erfordras för att hantera samma volym som tidigare. Problemet blir dock att man genom att minska antalet platser faktiskt inte heller kan återgå till det resande som förelåg före pandemin. Då vissa turer är fulla väljer de resenärerna istället att resa från annan flygplats eller med annat färdmedel. De väljer inte en annan tur en annan dag. Detta skapar en situation med ett stort mörkertal där det faktiska behovet inte syns i statistiken. Med den modell som Trafikverket föreslår skulle detta innebära att Hagfors och Torsby skulle få bära kostnadsansvar för att återgå till den flygplanstyp och det antal stolar som under många år före pandemin bedömts som rimlig. Det uppstår också ett stort mörkertal då många individer som skulle vilja nyttja flyget väljer andra

färdsätt om det är fullbokat. De flygplan som trafikerar sträckan är dessutom för små för att hantera den mängd bagage som varje passagerare får ha med sig vilket skulle kunna leda till stora problem för resenärer då bagage riskerar att inte komma med planen utan får hanteras på annat sätt.

Snäva kriterier riskerar att hämma utvecklingen och motverka syftet med det ökade inflytande som staten efterfrågar.

Trafikverket lyfter, i kapitel 4.3.3 Trafikverkets prövning och beslut, i sin utredning att Trafikverket ska göra en bedömning av huruvida en regions eller en kommuns förslag är lämpligt utifrån ett antal kriterier. Ett av kriterierna som trafikverket tar upp är en övergripande bedömning av tillgängligheten för den aktuella kommunen och regionen. Här menar trafikverket att det inte är motiverat med kompletterande flyg om det finns möjlighet att nå den huvudsakliga målpunkten med andra resealternativ på cirka fyra timmar. Ett sådant kriterium skulle vara begränsande för många möjliga linjer och potentiellt också kunna utgöra ett hinder för näringsliv och handel i flera delar av vårt land.

Det bör i sammanhanget nämnas att EU:s lufttrafikförordning sätter gränsen vid tre timmar. Det är inte rimligt att Sverige, när vi nu öppnar upp för regionalt upphandlad flygtrafik som helt ska finansieras av regionen/kommunen, ska behålla denna hårdare regel. För att inte skapa sämre förutsättningar än för EU:s övriga medlemsländer rörande icke-statliga flyglinjer och tid för alternativa färdmedel, anser SKR att Sverige ska följa EU:s lufttrafikförordning och därmed sätta begränsningen till tre timmar. Hagfors kommuns inställning är att frågan om den svenska hårdare regeln också måste ses över för den statliga trafikplikten.

I samma kapitel lyfter Trafikverket också att det inte bör vara aktuellt med nya internationella linjer om det redan finns trafik från Sverige. Trafikverket menar att syftet med det är att undvika att undergräva reseunderlaget för den befintliga trafiken samt försämrade förutsättningarna för Arlanda. En sådan inställning skulle kunna göra det omöjligt för flera regioner att komplettera den nuvarande trafiken internationellt.

Hagfors kommuns bedömning är att det bör finnas möjlighet för en region eller en kommun att upphandla linjer även dit det finns trafik om det är väsentligt för den kommunala eller regionala utvecklingen och för att säkra de förbindelser som erfordras för att en region eller en kommun ska vara fortsatt attraktiv att etablera verksamhet inom. Hagfors kommuns uppfattning är att sådana kompletteringar troligen har ingen eller mycket liten effekt på reseunderlaget till och från Arlanda.

Den gröna omställningen är en förutsättning för utveckling och en långsiktigt hållbar transportsektor

Sverige ska senast 2045 ha ett rikstäckande och fossilfritt transportnätverk som utnyttjar både mark och luftrum. Den konventionella flygplansflottan som då även använder biobränsle kommer att kompletteras och delvis ersättas av el- och vätgasdrivet flyg. Framtidens eldrivna flygplan kommer initialt att vara mindre, med plats för cirka 20 passagerare, och de kommer att flyga på kortare sträckor än dagens konventionella flygplan. En grön omställning av flyget är nödvändig, och det är därför viktigt att förändringar

inom allmän trafikplikt för flyg även tar hänsyn till detta. Inom den statliga trafikplikten används idag mindre och äldre flygplan med sämre miljöprestanda. För att möjliggöra en grön omställning av flyget är det även viktigt att den statliga trafikplikten tar sitt ansvar och vid kommande avtal skapar förutsättningar för att fasa ut äldre flygplansflottor och övergå till fossilfria flygplan när möjligheterna finns. Detta kommer även kräva investeringar hos de kommunala och regionala flygplatserna för att möta de stora behov som finns av investeringar på marken och på flygplatserna. En omställning kommer troligtvis även innebära initialt högre kostnader vid upphandling av flyglinjer med nya flygplan. Hagfors kommun delar SKRs uppfattning att det finns ett stort behov av att staten redan nu förbereder sig för den gröna omställningen inom luftfarten och allmän trafikplikt. Det är väsentligt att staten ekonomiskt stöttar de kommunala och regionala flygplatserna i denna omställning.

Myndighetskrav behöver ses över och prioriteras för att undvika onödiga kostnader i driften av kommunala och regionala flygplatser.

Hagfors kommun vill i sammanhanget också poängtera kostnaderna för de kommunala och regionala flygplatserna har ökat och kommer fortsätta öka, den största anledningen till ökningarna är krav av olika slag som ställt från statliga myndigheter utan att kompensation lämnas för det merarbete eller kostnadsökningar det medför.

Det torde vara rimligt att börja med en översyn över vilka krav som ställs på flygplatserna och vad det faktiskt kostar att bedriva den verksamheten. Därefter bör trafikverkets budget justeras så att finansiering finns för den basverksamhet som staten förväntar sig ska bedrivas. Vid en sådan bedömning behöver regeringen också beakta behovet av till exempel sjukvårdstransporter, interna godstransporter och försvarsintressen.

HAGFORS KOMMUN

2025-04-07

Marie-Louise Davidsson
Flygplatschef

Louise Sjöholm
Samhällsbyggnadschef