

## **Remissvar gällande rapporten Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt, LI2025/00230**

### **Sammanfattning**

Kramfors kommun välkomnar Trafikverkets ambition att stärka det regionala inflytandet över flyglinjer med allmän trafikplikt. Tillgänglighet till flygtrafik är en avgörande faktor för näringslivets utveckling, arbetsmarknadens funktion och medborgarnas möjligheter till resor och samhällsservice. Vi ser därför ett ökat regionalt inflytande som ett viktigt steg mot att skapa bättre anpassade lösningar för de behov som finns i olika delar av landet.

Samtidigt anser vi att Trafikverkets föreslagna modell innebär stora risker för kommuner och regioner. Genom att lägga det ekonomiska ansvaret på lokala och regionala aktörer skapas en situation där enskilda kommuner kan tvingas ta på sig omfattande ekonomiska åtaganden utan att ha kontroll över de faktorer som styr behovet av flygtrafik. En sådan ordning är inte hållbar och riskerar att leda till att vissa delar av landet får sämre tillgång till flygförbindelser, vilket i sin tur påverkar regional utveckling och konkurrenskraft.

Kramfors kommun avvisar Trafikverkets förslag att överföra det ekonomiska ansvaret för flygtrafik till kommuner och regioner. Modellen är ineffektiv, bristfälligt underbyggd och riskerar att försämra tillgängligheten. Staten måste ta det fulla ansvaret för att säkerställa en rättvis och fungerande flygtrafik i hela landet.

### **Det ekonomiska ansvaret bör ligga på staten**

Det är statens ansvar att säkerställa en grundläggande och fungerande flygtrafik i hela landet, särskilt i områden där alternativa transportmöjligheter är begränsade. Trafikverket har det huvudsakliga uppdraget att säkerställa den interregionala tillgängligheten, och det är därför rimligt att staten också bär det ekonomiska ansvaret.

Kommunerna har redan idag ansträngda ekonomiska förutsättningar och kan inte förväntas ta ansvar för de osäkerheter och felaktigheter som kan finnas i Trafikverkets prognoser och bedömningsmodeller. Att kräva att kommuner och regioner ska medfinansiera flygtrafik innebär en oproportionerlig

ekonomisk börda, särskilt för mindre kommuner som saknar resurser att hantera sådana åtaganden.

Vi ser med oro på att den föreslagna modellen för regionalt inflytande i praktiken kan leda till att vissa kommuner och regioner tvingas avstå från att säkerställa flygtrafik på grund av ekonomiska begränsningar. Det riskerar att förstärka skillnaderna i tillgänglighet mellan olika delar av landet och leda till att företag och invånare i vissa regioner får försämrade möjligheter till resor och transporter.

### **Problem med nuvarande beräkningsmodell**

Vi är bekymrade över hur Trafikverket fastställer behovet av flygstolar och utformningen av trafikplikten. Den nuvarande modellen baseras på passagerarstatistik och resandebehov enligt Bilaga 1 (Tillgänglighetskriterier) samt Trafikverkets beslutsprocess. Vi ser flera problem med detta förfarande.

För det första tar modellen inte hänsyn till effekterna av samslingning med andra flygplatser. Ett konkret exempel är linjen Gällivare-Höga Kusten Airport-Arlanda, där företagare i Gällivare ofta bokar biljetter långt i förväg för att säkerställa sina platser. Detta minskar i betydande grad tillgången på flygstolar för Höga Kusten Airport och skapar en missvisande bild av den faktiska efterfrågan.

För det andra saknas en anpassning för säsongvariationer och peakbelastningar. Under vissa perioder är efterfrågan på flygstolar betydligt högre än den genomsnittliga statistiken visar, vilket Trafikverkets modell inte fullt ut fångar.

Dessa brister gör att den fastställda kapaciteten inte alltid motsvarar det verkliga behovet, vilket leder till en underdimensionering av flygutbudet. Det innebär att våra invånare och företag riskerar att få sämre tillgång till flygtrafik, samtidigt som kommuner och regioner förväntas finansiera de extra stolar som egentligen borde ingå i det grundläggande statliga åtagandet.

### **Brister i linje med EU:s tolkningsriktlinjer**

EU-kommissionens tolkning av lufttrafikförordningen (2017/C 194/01, punkt 2.2) betonar att medlemsstater ska beakta den lokala kontexten vid utformningen av allmän trafikplikt. Vi menar att Trafikverkets nuvarande metod inte lever upp till detta krav.

Samslingningseffekter måste analyseras mer noggrant och det behöver tydligt framgå hur passagerarströmmar mellan olika regioner påverkar tillgången på flygstolar till respektive destination. Trafikverket behöver också säkerställa att regionala strategiska intressen, såsom företagens och invånarnas behov, vägs in i besluten och att transparensen i beräkningsunderlaget ökar.

För att möjliggöra ett verkligt regionalt inflytande måste alla inblandade aktörer ha tillgång till det material som ligger till grund för besluten. Det är därför nödvändigt att Trafikverket öppet redovisar sina bedömningsmodeller och låter kommuner och regioner granska och ifrågasätta underlagen innan beslut fattas.

### **Krav på förbättrad metodik och transparens**

För att uppfylla EU-kommissionens riktlinjer krävs att Trafikverket utvecklar en mer differentierad uppföljningsmetodik, tar hänsyn till regioners unika behov och säkerställer full insyn i beslutsunderlagen.

### **Konsekvenser av föreslagen modell**

Om den nuvarande modellen genomförs utan justeringar kan den få allvarliga konsekvenser. En av de största riskerna är att antalet flygstolar blir otillräckligt för vår regions behov, vilket skapar en snedfördelning där vissa områden får bättre tillgång till flygtrafik än andra. Samslingning med andra flygplatser riskerar dessutom att försämra våra invånares och företags möjligheter att boka flygresor, vilket leder till en försämrad tillgänglighet.

Det finns även en betydande risk att kommuner och regioner tvingas ta på sig ett oproportionerligt ekonomiskt ansvar. Trafikverket föreslår att kommuner ska kunna medfinansiera utökade krav i trafikplikten, men detta bör inte vara en förutsättning för att säkerställa tillräcklig kapacitet. Den ekonomiska bördan måste i grunden ligga på staten.

### **Förslag till förändringar**

För att modellen för ökat regionalt inflytande ska fungera på ett rättvist och långsiktigt hållbart sätt krävs flera förändringar.

Trafikverket bör utveckla en mer differentierad uppföljningsmetodik för flyglinjer som trafikeras med samslingning. Detta bör inkludera en detaljerad analys av passagerarflöden, bokningsmönster och belägningsgrad per destination för att säkerställa att flyglinjer med allmän trafikplikt uppfyller sitt syfte och inte leder till bristande tillgänglighet för enskilda regioner.

Beslutsunderlaget och de modeller som används för att fastställa trafikplikten måste vara helt transparenta. Kommuner och regioner ska ges möjlighet att tydligt granska och ifrågasätta underlagen innan beslut fattas, vilket ökar rättssäkerheten och säkerställer en rättvis fördelning av resurser.

Beräkningsmodellerna för flygstolsbehov måste revideras för att bättre ta hänsyn till regionala förändringar, såsom Försvarmaktens etablering av Västernorrlands regemente I21 i Sollefteå och näringslivets utveckling. Samslingningseffekter med andra flygplatser, exempelvis Gällivare, måste inkluderas i analyserna för att undvika att vår region får en missvisande bedömning av sitt behov.

Slutligen måste Trafikverket ta det fulla ekonomiska ansvaret för eventuella kostnadsökningar och avvikelser under avtalsperioden. Kommuner och regioner ska inte behöva bära ekonomisk risk för ett statligt åtagande.

**Slutsats**

För att Trafikverkets förslag ska bli långsiktigt hållbart krävs en tydlig ansvarsfördelning där staten tar det ekonomiska ansvaret för flygtrafiken. Endast genom en transparent och rättvis modell kan ökat regionalt inflytande bli en verklighet som gynnar hela landet.

**Bilagor**

Rapport Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt, LI2025/00230. KS 2025/235.

Bilaga Höga Kusten Airport. KS 2025/235..