

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Ert dnr: LI2025/00230

Rapport - Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt

Inledning

Regeringens uppdrag till Trafikverket innebär att kommuner och regioner ska ges ett ökat inflytande vad gäller flyglinjer med allmän trafikplikt på två sätt;

- 1) dels genom möjlighet att utöka kraven i den allmänna trafikplikten för de statliga linjerna,
- 2) dels genom möjlighet att införa allmän trafikplikt på ytterligare, icke statliga, linjer.

De två uppdragen kan i sig ses som helt väsensskilda. Det första uppdraget handlar om kommuners och regioners möjligheter att på egen bekostnad köpa till mer kapacitet i de statligt upphandlade linjerna. Det andra uppdraget är mer generellt och handlar om möjligheter för kommuner och regioner att upphandla helt nya linjer. Denna fråga är i sig en större fråga som borde hanteras i särskild ordning då det handlar om hur den interregionala flygtrafiken i Sverige ska utvecklas framåt.

Sammanfattning av yttrandet

- Region Jämtland Härjedalen ställer sig tveksam till utredningens förslag om kommuners och regioners möjligheter att på egen bekostnad stå för en ökad kapacitet i de statligt upphandlade flyglinjerna.
- Förslaget riskerar en övervältring av kostnader och en otydlighet om ansvar och roller för flyget mellan stat och region/kommun.
- En utökad dialog inför upphandlingar om statlig trafik är välkommet.
- Det är orimligt att staten ska lägga över ansvaret för tillräcklig kapacitet i det statligt upphandlade flyget på små kommuner och regioner.
- Det behövs en långsiktighet i statens budget för trafikavtalen rent generellt. Dagens upplägg där staten tar beslut om ekonomiska ramar ett år i taget skapar stora osäkerheter i trafikupphandlingarna, vilket i sin tur kan leda till att korta och därmed också dyrare avtal tecknas.
- Frågan om möjlighet att införa allmän trafikplikt på nya flyglinjer borde hanteras i särskild ordning då den handlar om hur den interregionala flygtrafiken i Sverige ska utvecklas framåt.
- Det blir bekymmersamt när Trafikverket i remissförslaget diskuterar begränsningar i upphandlingar utifrån verkets syn på flyget ur ett nationellt perspektiv. Ett sådant exempel är diskussionen om att all internationell trafik borde styras via Arlanda.

Utveckling av synpunkter

Möjlighet att utöka kraven i den allmänna trafikplikten för de statliga linjerna

Region Jämtland Härjedalen ställer sig tveksam till utredningens förslag om kommuners och regioners möjligheter att på egen bekostnad stå för en ökad kapacitet i de statligt upphandlade flyglinjerna. Brister i den grundläggande tillgängligheten åligger staten att åtgärda. Förslaget riskerar en övervältring av kostnader och en otydlighet om ansvar och roller för flyget mellan stat och region/kommun.

En utökad dialog inför upphandlingar om statlig trafik är dock välkommet. Regioner och kommuner sitter på värdefull information om sin geografis utmaningar när det gäller tillgänglighet, vilka kan behöva beaktas i upphandlingen. I Trafikverkets tillgänglighetskriterier kan ytterligare eller andra parametrar behöva vägas in utifrån en kommuns eller regions speciella förutsättningar.

Ambitionen med förslaget är i grunden bra men problemet är de ekonomiska förutsättningarna för små kommuner och regioner, marginalerna finns inte för ytterligare kostnadsposter. Det är därför orimligt att staten ska lägga över ansvaret för tillräcklig kapacitet i det statligt upphandlade flyget på dessa små kommuner och regioner.

Jämtland är ett geografiskt stort län med långa avstånd och delvis gles befolkning. Länet har för Sverige stora naturtillgångar såsom skogsråvara och energi. Företagen i länet är små till medelstora och många av dessa säljer både på den nationella och internationella marknaden. Tillgängligheten för dessa företag är avgörande inte minst ur ett konkurrensperspektiv. Flyget spelar en stor roll för näringslivet men också för kommunerna och regionen som helhet.

Jämtland har idag två statligt upphandlade flyglinjer, Sveg – Arlanda och Östersund – Umeå.

Härjedalens kommun är beroende av det upphandlade flyget för sin tillgänglighet. Härjedalen har inte tillgång till tåg för direkta resor till Stockholm utan är hänvisade till bil eller flyg. Härjedalens kommun är en kommun med liten skattebas. Det ekonomiska utrymmet i den kommunala kassan är med andra ord begränsad och möjligheter för att kunna medfinansiera en ökad kapacitet i det statligt upphandlade flyget är obefintlig. Kommunen har återkommande påtalat behovet av en flygkapacitet som motsvarar behovet av tillgänglighet till Härjedalen. Den statligt upphandlade flygtrafiken till Sveg hade under många år en mycket liten kapacitet med få säten vilket var en utmaning utifrån kommunens och näringslivets behov. I den slingning med Mora som i nuvarande avtal har upphandlats av Trafikverket har en större kapacitet kunnat tillgodoses även om konkurrensen om platserna är större. Härjedalen flygplats ägs av kommunen.

Även Region Jämtland Härjedalens ekonomi är ansträngd, där återigen skattebasen är liten med 132 000 invånare och ett geografiskt stort län. Det ekonomiska utrymmet finns inte att kunna bekosta en kapacitetsökning av det statligt upphandlade flyget. Ej heller för upphandling av nya linjer.

Den statligt upphandlade flyglinjen Östersund – Umeå har sin grund i att Jämtland numera har sitt regionsjukhus i Umeå. Linjen medger en restid på 30 - 50 minuter mellan flygplatserna vilket innebär möjligheter till överdagen resande för till exempel specialistpersonal vid sjukhusen, tjänsteresor för näringslivet och utbyte mellan universiteten. Alternativet är resor med tåg eller buss på sträckan på mellan 5,5 och 9 timmar.

Det behövs en långsiktighet i statens budget för trafikavtalen

Det behövs en långsiktighet i statens budget för trafikavtalen rent generellt. Dagens upplägg där staten tar beslut om de ekonomiska ramarna ett år i taget skapar stora osäkerheter i trafikupphandlingarna, vilket i sin tur kan leda till att korta och därmed också dyrare avtal tecknas. Uppräkningen av statens budget för trafikavtalen sker inte heller utifrån index och övriga kostnadsökningar, dessutom innehåller budgetramen alla trafikslag. Det innebär att trafikslagen ställs mot varandra i en begränsad budget.

Möjlighet att införa allmän trafikplikt på ytterligare, icke statliga, linjer

Denna fråga är i sig en större fråga än frågan om tillgänglighet genom statlig upphandlad trafik. Frågan om möjlighet att införa allmän trafikplikt på nya flyglinjer borde hanteras i särskild ordning då den handlar om hur den interregionala flygtrafiken i Sverige ska utvecklas framåt. Utifrån den teknikutveckling som nu sker står vi inför ett paradigmskifte inom flyget. Nya modeller och klimatneutrala energislag öppnar nya möjligheter för flygresandet i framtiden. En framtid som inte är så långt borta. Diskussioner pågår runt om i landet om möjligheter till nya flyglinjer i andra geografiska riktningar än tidigare, utifrån den nya tekniken med till exempel el-flyg. Det borde öppnas för alternativa finansieringslösningar i utvecklingen av nya flyglinjer, precis som diskuteras i direktiven till nationella transportinfrastrukturplanen.

Det blir därför bekymmersamt när Trafikverket i remissförslaget diskuterar begränsningar i upphandlingar utifrån verkets syn på flyget ur ett nationellt perspektiv. Ett sådant exempel är diskussionen om att internationell trafik borde styras via Arlanda. Sådana begränsningar i upphandlingarna skulle hindra en utveckling av den interregionala flygtrafiken mellan framförallt våra nordiska länder, vilket har varit en ambition i andra utredningar om flyget.

Trafikverket tog under 2024 fram en rapport *"Förutsättningar för elflyg i upphandlad flygtrafik Regeringsuppdrag till Trafikverket, TRV 2023/92640"*, där verket pekar ut Östersund - Umeå som en möjlig linje för el-flyg. Utifrån liggande remiss om upphandlat flyg kan man ställa sig frågan vem som tar ansvaret för de sannolikt ökade kostnaderna i samband med omställningen av flyget.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Jonas Andersson

Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Magnus Aspegren

Regional utvecklingsdirektör

Fastställt av regionala utvecklingsnämnden 2025-05-13, § 51