

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remissyttrande: Remiss av rapporten Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt (LI2025/00230)

Sollefteå kommun har beretts möjlighet att senast den 30 maj 2025 yttra sig över rapporten.

Allmänna synpunkter på utredningen

Sollefteå kommun ställer sig i och för sig positiv till förslagets andemening, dvs att kommuner och regioner får ett ökat inflytande inför beslut om allmän trafikplikt.

Sollefteå anser att utredningen möter upp regeringens uppdrag. Ambitionen är vällovlig men det resultat regeringen vill uppnå kan dessvärre komma på skam.

Kommunen är också positiv till möjligheten att överklaga ett avslagsbeslut beträffande allmän trafikplikt på ytterligare, icke-statliga, flyglinjer

Sollefteå kommun avstyrker dock förslaget mot bakgrund av följande synpunkter.

Finansiering

Tyvärr är uppdraget begränsat på så sätt att det är en förutsättning att eventuella nya flyglinjer fullt ut ska finansieras av kommuner/regioner. Detta kan i många fall innebära mycket omfattande ekonomiska åtaganden för både kommuner och regioner, medan möjligheten att själva påverka de faktorer som styr behovet av flygtrafik är obefintliga. I värsta fall kan vissa delar av landet få försämrad tillgång till flygtrafik, något som i sin tur kan påverka regional och kommunal utveckling och konkurrenskraft i negativ riktning. Detta gäller särskilt mindre kommuner med lågt befolkningsunderlag och i synnerhet kommuner i glesbygd.

Kommunen är tveksam till att regioner i någon större omfattning kommer att vara benägna att bidra ekonomiskt till en icke-statlig flyglinje vid en kommunalägd flygplats då det kan förekomma att de kommunala och regionala perspektiven skiljer sig åt.

Trafikverket har i uppdrag att säkerställa den interregionala tillgängligheten ur ett nationellt perspektiv. Detta torde innebära att ett positivt beslut innefattar nationella aspekter, att linjen är viktig även nationellt sett.

Under rubriken Medfinansiering anges att även om en kommun/region medfinansierar en linje är trafiken på dessa linjer i huvudsak statens.

Vidare åligger det staten att åtgärda brister i den interregionala tillgängligheten.

Mot bakgrund av ovanstående synes det märkligt att en kommun eller region ska ta fullt kostnadsansvar för den tillkommande trafiken och således bekosta förbättrade villkor för att kunna bo, leva och verka i hela landet samt ansvara för att hela Sverige ska fungera.

Detta innebär i realiteten att statens kostnaderna övergår till kommun/region.

Det är därför enligt kommunens förmenande rimligt att staten tar kostnaden.

Beräkningsmodell

Den beräkningsmodell som föreslås baseras på passagerarstatistik och resandebehov. Detta medför en orättvis fördelning av flygstolar. Modellen tar inte hänsyn till de effekter som uppstår vid samslingning med andra flygplatser. Höga Kusten Airport (HKA) är samslingad med Gällivare, där företagare ofta bokar biljetter långt i förväg för att säkerställa platser, vilket i hög grad minskar tillgången på stolar för HKA. Detta gör att den faktiska efterfrågan på biljetter blir missvisande.

Flyglinjer som trafikeras med samslingning måste analyseras mer noggrant. 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.

Samslingningseffekter vid trafik med andra flygplatser, exempelvis Gällivare, riskerar dessutom att leda till missvisande bedömningar av behoven vilket kan medföra en försämring av våra invånares och företags möjligheter att boka flygresor, vilket leder till en försämrad tillgänglighet.

Vidare tas det inte hänsyn till variationer beroende på säsong och peaktider. Vid vissa tider är efterfrågan betydligt högre än vad den genomsnittliga statistiken visar.

Bristerna i modellen får till följd att den fastställda kapaciteten inte alltid motsvarar det verkliga behovet, vilket leder till en underdimensionering av flygutbudet. För invånare och företag medför detta en inte obetydlig risk att tillgången till flyg blir sämre.

Dessutom förväntas kommuner och regioner finansiera de extra stolar som egentligen borde ingå i det grundläggande statliga åtagandet.

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

medlemsstater ska beakta lokala aspekter vid utformningen av allmän trafikplikt. Trafikverkets nuvarande metod lever inte upp till detta krav.

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.

Trafikverket behöver också säkerställa att strategiska intressen, såsom företagens och invånarnas behov, vägs in i besluten och att transparensen i beräkningsunderlaget ökar.

Beräkningsmodellerna för flygstolsbehov måste revideras för att bättre ta hänsyn till regionala förändringar, såsom Försvarsmaktens etablering av Västernorrlands regemente I21 i Sollefteå och näringslivets utveckling.

Om den nuvarande modellen genomförs utan justeringar kan det få allvarliga konsekvenser. En av de största riskerna är att antalet flygstolar inte möter behoven, vilket skapar en snedfördelning där vissa områden kan få bättre tillgång till flygtrafik än andra.

Utredning och prövning

Trafikverket ska utreda och pröva att den föreslagna ändringen inte påverkar statens flyglinjer

Vid bedömningen av om trafiken är lämplig kommer Trafikverket att utgå ifrån till exempel:

- Påverkan på statliga linjer med allmän trafikplikt.
- Resmöjligheter med andra transportmedel.
- Alternativa resmöjligheter med flyg från den aktuella flygplatsen.
- Avstånd till andra flygplatser med alternativa resmöjligheter.

Till detta kommer även en övergripande bedömning av hur tillgängligheten ser ut för den aktuella kommunen/regionen i ett nationellt perspektiv. Beträffande resmöjligheter med andra transportslag, exempelvis tåg, så är det typiskt sett inte motiverat med flyg om det finns tågförbindelse med en restid på ca *fyra timmar* till den huvudsakliga målpunkten. Då det finns en resmöjlighet bör inte förutsättningarna för en befintlig tåglinje, som är ett miljövänligt resealternativ jämfört med flyget idag, undergrävas. Även resmöjligheter med buss ska beaktas

Kommunen har följande synpunkter beträffande utredning och prövning.

Av Artikel 16. 3 b) i EU:s lufttrafikförordning framgår att frågan om huruvida en planerad allmän trafikplikt är nödvändig och adekvat ska bedömas med beaktande av möjligheten att anlita andra transportsätt samt dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven, i synnerhet när befintliga tågförbindelser betjänar den

planerade sträckan med en restid på mindre än *tre timmar* och med tillräcklig frekvens, tillräckliga förbindelser och lämpliga tidpunkter.

Kommunen ställer sig frågande till varför TRV fortfarande tillämpar denna nationella regel då EU:s lufttrafikförordning sätter gränsen vid tre timmar. Det medför sämre förutsättningar för svensk flygtrafik än för EU:s övriga medlemsländer beträffande icke-statliga linjer. Sverige borde följa EU:s lufttrafikförordning och anamma tretimmarsregeln, så även för de statliga linjerna.

Trafikverket utreder behovet av allmän trafikplikt vart fjärde år. Trafikverket förordar att ansökningar beträffande allmän trafikplikt på ytterligare, icke-statliga, flyglinjer hanteras löpande. En sådan hantering ökar flexibiliteten för kommuner och regioner och ger bättre förutsättningar för att kunna anpassa uppstarten av nya flyglinjer till deras behov.

Utvecklingen i världen sker snabbare än någonsin tidigare. Detta ställer krav på en flexibla process för att säkerställa tillgänglighet i hela landet, vilket idag inte kan uppnås genom att förlita sig på kommersiella flygbolag. Allt fler flygbolag lägger ned sin trafik på de regionala flygplatser med få passagerare per år men där flyget fortfarande är nödvändigt för att klara tillgängligheten. Kommunen anser därför att systemet med utredning kring allmän statlig trafikplikt måste ses över och anpassas för att bli mer flexibelt och följa de snabba förändringar som sker idag.

Beträffande internationella linjer anser TRV att det typiskt sett inte bör vara aktuellt med en flyglinje om det finns befintlig trafik ifrån Sverige till den andra medlemsstatens flygplats. Detta för att inte undergräva resandeunderlaget för den befintliga trafiken. Det kan även påverka flygmarknadens uppbyggnad negativt till exempel genom att förutsättningarna för Arlanda försämrats. I första hand bör därför förutsättningar att knyta ihop resandet nationellt övervägas innan allmän trafikplikt på en internationell linje kan bli aktuell.

Kommunen har förståelse för att det är viktigt att behålla Arlanda som en central hubb för Sverige och säkerställa att nya regionalt upphandlade flyglinjer inte påverkar negativt.

Samtligt bör man beakta de positiva effekter som regional flygtrafik kan ha för det lokala näringslivet, inklusive ökad ekonomisk tillväxt genom fler investeringar, ökad turism, förbättrad konkurrenskraft och möjligheter till regional utveckling. Kommunen menar att Arlandaperspektivet inte får ges sådan dignitet att det riskerar att stoppa en för regionen, eller för den delen statlig, mycket viktig förbindelse.

Mot bakgrund av ovanstående kan kommunen inte ställa sig bakom förslaget.

På uppdrag av kommunstyrelsen

Niklas Nordén
kommundirektör