

2025-05-27

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
LI2025/00230

Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt

Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av den svenska transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Det nationella basutbudet består av flygplatserna Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Malmö, Stockholm Bromma, Kiruna, Luleå, Umeå, Åre Östersund, Visby och Ronneby.

Samtliga flyglinjer som idag omfattas av allmän trafikplikt trafikerar minst en av Swedavias flygplatser. Merparten har Arlanda som destination.

Övergripande synpunkter

Det är positivt att kommuner och regioner föreslås få utökat inflytande över flyglinjer med allmän trafikplikt. Sådana linjer kan spela en stor roll för tillgängligheten till vissa regioner. Regionala och lokala perspektiv kan få ett större utrymme i analyser av allmän trafikplikt om ansvarsfördelning justeras enligt Trafikverkets förslag.

Det är ett bra förslag kommuner och regioner får möjlighet att göra tillköp till de statliga linjerna eftersom det medför potential inflytande samtidigt som statens ansvar för allmänna trafikplikter bibehålls.

Det är också positivt för tillgängligheten att ett flexibelt införande av icke-statliga linjer möjliggörs, under kommunalt och regionalt ansvar. Swedavia menar att det är bra att staten även för sådana linjer ansvarar för allmän trafikplikt.

Stockholm Arlanda Airport som transportnav i Sverige

Swedavia anser att det är centralt att Arlandas funktion som nationellt transportnav beaktas av Trafikverket vid bedömning av både statliga och icke-statliga linjer. Dagens modell för utredning av allmän trafikplikt gör det i hög grad vilket är positivt.

Eftersom dagens regelverk och riktlinjer tillåter internationella linjer ser vi en risk att Arlandas funktion kan försvagas om icke-statliga flyglinjer införs till exempelvis Kastrup. Swedavia uppmanar därför regeringen och Trafikverket att överväga en uppdatering av Trafikverkets riktlinjer kring allmän trafikplikt. Det är viktigt för Arlandas funktion som nationellt nav att linjer med allmän trafikplikt i så stor omfattning som möjligt slingas via Arlanda.

Vi instämmer i att det bör utredas om icke-statliga linjer bör få reserverade ankomst- och avgångstider och i sådana fall under vilka förutsättningar. Det finns tidpunkter på dygnet då kapaciteten är ansträngd på Arlanda och slottider behöver då i hög grad vara reserverade för kommersiella flyglinjer. Det är viktigt att Swedavia i tidiga skeden kontaktas om våra flygplatser berörs, både för statliga och icke-statliga linjer.

Trafikverkets riktlinjer för allmän trafikplikt

Trafikverkets riktlinjer har ett nationellt perspektiv. Det är centralt när det gäller marknaden för flyglinjer och för Swedavias tio flygplatser, särskilt för Arlanda som nav i transportsystemet.

Det är samtidigt så att regionala och lokala perspektiv är nödvändiga för att det ökade kommunala/regionala inflytandet ska bli verkningsfullt. Trafikverket behöver hitta sätt att väga de olika perspektiven mot varandra i myndighetens arbete med allmänna trafikplikter.

Det kan vara nödvändigt att se över Trafikverkets metod för utredning av allmänna trafikplikter och metod för hur nationella behov av tillgänglighet analyseras. Trafikverket gjorde ingen sådan översyn inom uppdraget. Swedavia menar att en översyn kan vara behövlig när det kommunala och regionala inflytandet eventuellt ökas. I betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3) föreslås flera kriterier för allmän trafikplikt. De förslagen kan vara en del i en grund för utveckling av Trafikverkets riktlinjer och tolkning av förordning 1008/2008.

I rapporten redogörs för utgångspunkter för Trafikverkets prövning och beslut. På sida 25 och 26 anges att allmän trafikplikt inte är motiverad på en flyglinje om det finns tågförbindelse med en restid på ca fyra timmar till samma huvudsakliga målpunkt. I tolkningsriktlinjens artikel 39 anges i stället tre timmars restid med tåg. Skillnaden i utgångspunkt bör klargöras av Trafikverket.

Stöd till kommuner och regioner

I det fall Trafikverkets förslag genomförs bör det övervägas om vägledning kring allmän trafikplikt ska tas fram till kommuner och regioner. Vägledning bör inkludera Trafikverkets riktlinjer, Trafikverkets nationella bristanalyser, Trafikverkets beräkningsmodell för avtalskostnader samt förordning 1008/2008 och tolkningsriktlinjerna.

Fredrik Jaresved

Direktör Strategiska initiativ och innovation

jan.eklund@swedavia.se

Tel: 073-867 73 17