Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Yttrande över promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt

Bakgrund

Er beteckning: LI2026/01127

Hemavan Tärnaby Airport AB, Storumans Kommun, Västerbotten, hädanefter HTAAB, är inte remissinstans för denna remiss men lämnar på eget initiativ ett yttrande.

Sammanfattning

- Tillgängligheten via flyg till och från norra Sverige är en förutsättning för att kunna upprätthålla fungerande kontakter med nationella och internationella marknader, statliga myndigheter, högre utbildning, kvalificerad sjukvård och andra samhällsfunktioner. Så länge övriga transportmedel inte finns, behöver flyget bibehållas och utvecklas.

- Promemorian förslår att kommuner och regioner ska kunna komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt för att bidra till att säkerställa tillgänglighet till områden där regelbunden linjetrafik inte kan bedrivas på kommersiella villkor. HTAAB delar bedömningen att kommuner och regioner bör ges ökade möjligheter att påverka flygutbudet men har farhågor och ansvarsfrågor som måste tas i beaktande.

- Stora avstånd, gles befolkning och långa restider har under lång tid betraktats som nationella utmaningar och inte som lokala eller regionala problem. Mot denna bakgrund har staten tagit ett särskilt ansvar för att säkerställa att människor och företag ges rimliga förutsättningar att leva, verka och utvecklas oavsett geografiskt läge. Statliga investeringar i vägar, järnvägar, flygplatser etc. har inte enbart motiverats av marknadsmässig lönsamhet utan också av målet att skapa likvärdiga möjligheter i hela landet. Flygets roll i norra Sverige måste ses i detta sammanhang.

- Norra Sveriges betydelse för nationell konkurrenskraft, energiförsörjning, gruvnäring, industriproduktion och totalförsvar har ökat under senare år. Investeringar inom gruvnäring, fossilfri stålproduktion, turism, batteritillverkning och energiproduktion är inte enbart av regional betydelse

utan utgör strategiska nationella intressen. Tillgänglighet mellan och till- och från dessa regioner måste därför betraktas som en del av den nationella infrastrukturen.

- HTAAB ifrågasätter om förslaget innebär ett reellt ökat kommunalt- och regionalt inflytande då Trafikverket föreslås även fortsättningsvis fatta de avgörande besluten om allmän trafikplikt, prövning av nya linjer och villkor för trafiken. Samtidigt förväntas kommuner och regioner ta ett ökat ekonomiskt ansvar. Det är ett hot mot framtida mobilitet. Sanningen är ju redan idag att kommuner finansierar en nödvändig del av infratrukturen genom de flygplatser de äger. Detta är ett missförhållande.

- HTAAB ser en risk att regional medfinansiering över tid utvecklas från ett frivilligt instrument för utökad tillgänglighet till en nödvändig förutsättning för att upprätthålla en tillgänglighetsnivå som tidigare finansierats av staten. Det är djupt problematiskt att ”grundläggande tillgänglighet” inte definieras. HTAAB anser att varje reform som syftar till att öka det regionala inflytandet över flygtrafiken måste utgå från principen att staten även fortsättningsvis har huvudansvaret för att säkerställa grundläggande tillgänglighet i hela landet på lägst samma nivå som idag idag. Ökat regionalt och kommunalt inflytande ska inte sammanblandas med ett ökat regionalt och kommunalt finansieringsansvar.

Yttrande

Västerbotten är ett till ytan stort län, en åttondel av Sverige, och vi har 5 flygplatser med trafik till från framförallt Arlanda. För Västerbotten finns det inget annat alternativ än flyg för överdagen resor till Stockholm. Flygbenägenheten till och från våra flygplatser är i ett nationellt perspektiv mycket hög. Tillgängligheten via flyg till och från norra Sverige är nödvändig för att klara ett långsiktigt hållbart näringsliv och för att möjliggöra en fortsatt positiv samhällsutveckling. Nyttan av flygtrafiken har regional, nationell och internationell betydelse.

Så länge övriga transportmedel inte är tillägngliga, behöver flyget bibehållas och utvecklas för att möjliggöra näringslivsutveckling, välfärd och livskvalitet i norra Sverige. Trafikverket bör dessutom tillämpa den i EU stadardiserade tretimmarsgränseen för tillgänglighetsbedömningar och inte en egenn modell med fyra timmar. Det senare är en konkurrensnackdel för Sverige och särskilt de norra delarna av landet.

I promemorian lämnas förslag som syftar till att kommuner och regioner ska kunna komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och på så sätt bidra till att säkerställa tillgänglighet till områden där regelbunden linjetrafik inte kan bedrivas på kommersiella villkor. Detta gäller regionala, interregionala eller internationella flyglinjer. HTAAB delar bedömningen att kommuner och regioner bör ges ökade möjligheter att påverka flygutbudet men har farhågor och ansvarsfrågor som måste tas i beaktande.

Historiskt har statens engagemang i flygtrafik och flygplatsinfrastruktur motiverats av behovet att kompensera för de strukturella nackdelar som följer av Sveriges geografi. Stora avstånd, gles befolkning och långa restider har under lång tid betraktats som nationella utmaningar och inte som lokala eller regionala problem. Mot denna bakgrund har staten tagit ett särskilt ansvar för att säkerställa att människor och företag

i norra Sverige ges rimliga förutsättningar att leva, verka och utvecklas oavsett geografiskt läge.

Statliga investeringar i vägar, järnvägar, flygplatser, telekommunikationer och annan infrastruktur har inte enbart motiverats av marknadsmässig lönsamhet utan också av målet att skapa likvärdiga möjligheter i hela landet. Flygets roll i norra Sverige måste ses i detta sammanhang.

För invånare och företag i stora delar av norra Sverige är flyget inte i första hand ett alternativ bland flera transportslag. Flyget är i många fall en nödvändig förutsättning för att kunna upprätthålla fungerande kontakter med nationella och internationella marknader, statliga myndigheter, högre utbildning, kvalificerad sjukvård och andra samhällsfunktioner. De geografiska avstånden har inte minskat. Tvärtom har norra Sveriges betydelse för nationell konkurrenskraft, energiförsörjning, gruvnäring, industriproduktion och totalförsvar ökat under senare år. Investeringar inom gruvnäring, fossilfri stålproduktion, turism, batteritillverkning och energiproduktion är inte enbart av regional betydelse utan utgör strategiska nationella intressen. Tillgänglighet mellan och till- och från dessa regioner måste betraktas som en del av den nationella infrastrukturen. Staten har ett ansvar att säkerställa att människor, företag, myndigheter och samhällsviktiga funktioner kan verka effektivt i hela landet.

HTAAB anser att tillgänglighet till och från norra Sverige fortsatt bör betraktas som en nationell angelägenhet. Stora avstånd är en konsekvens av Sveriges geografi och bör inte i ökad utsträckning hanteras genom regional eller kommunal finansiering.

Det finns en risk för en gradvis förskjutning av ansvar från staten till kommuner och regioner. Även om förslaget formellt beskrivs som en möjlighet till frivillig medfinansiering kan det i praktiken leda till att regioner med stora avstånd och särskilda tillgänglighetsutmaningar förväntas finansiera en allt större del av den trafik som krävs för att upprätthålla funktionella kommunikationer.

HTAAB ser en risk att regional medfinansiering över tid utvecklas från ett frivilligt instrument för utökad tillgänglighet till en nödvändig förutsättning för att upprätthålla en tillgänglighetsnivå som tidigare finansierats av staten. En sådan utveckling skulle innebära en principiell förändring av ansvarsfördelningen mellan staten och den regionala nivån utan att detta analyseras tillräckligt i promemorian. Kommunal och regional finansiering ska vara ett frivilligt verktyg för att förstärka eller utveckla flygutbudet utöver den nivå som staten bedömer nödvändig. Den får aldrig utvecklas till ett krav för att upprätthålla befintliga trafikpliktlinjer.

Trafikverket föreslås även fortsättningsvis fatta de avgörande besluten om allmän trafikplikt, prövning av nya linjer och villkor för trafiken. Samtidigt förväntas kommuner och regioner ta ett ökat ekonomiskt ansvar. HTAAB ifrågasätter därför om förslaget innebär ett reellt ökat kommunalt och regionalt inflytande. Förhållandet mellan beslutsmakt och finansieringsansvar framstår som obalanserat.

För att norra Sverige ska vara en attraktiv plats att leva, bo och verka i krävs god tillgänglighet – för arbete, utbildning, rekrytering och kompetensutbyte, liksom för tillgång till jämlik vård och samhällsservice. HTAAB anser att principen att staten även fortsättningsvis skall ha huvudansvaret för att säkerställa grundläggande tillgänglighet i hela landet. Ökat regionalt inflytande ska inte sammanblandas med ett ökat regionalt finansieringsansvar.

Flygplatschef / VD	Ivan Forsman
Ordf	H-P Carlson