

YTTRANDE

Datum
2026-10-12Referens
RUN-00252-2026

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
LI2026/01127
li.transport.remissvar@regeringskansli
et.se
niklas.lundin@regeringskansliet.se.

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

Sammanfattning

Region Norrbotten välkomnar ambitionen att ge kommuner och regioner större möjlighet att bidra med kunskap om regionala behov och påverka utformningen av flyglinjer med allmän trafikplikt. Regionen tillstyrker att Trafikverket även fortsättningsvis beslutar om allmän trafikplikt och att lokaliseringsprincipen anpassas för att underlätta regional samverkan. Region Norrbotten avstyrker däremot en ordning som innebär att kommuner och regioner i praktiken förväntas finansiera grundläggande tillgänglighet som staten ansvarar för.

Region Norrbotten ser en principiell risk i att öppna för kommunal och regional medfinansiering. Förslaget kan innebära att staten upphandlar en snävt definierad miniminivå, medan kommuner och regioner förväntas finansiera sådana delar som krävs för att trafiken ska vara faktiskt användbar, exempelvis möjlighet att ta med bagage, tillräckligt antal flygstolar, ändamålsenliga avgångstider och ett fungerande trafikupplägg. Även om finansieringen anges vara frivillig kan den därmed i praktiken bli nödvändig för att upprätthålla tillräcklig kapacitet, en användbar tidtabell eller ett ändamålsenligt trafikupplägg. Resurser riskerar då att trängas undan från tågtrafik, busstrafik och sjukresor, samtidigt som tillgängligheten blir beroende av lokal och regional betalningsförmåga i stället för faktiska transportbehov.

Utifrån Region Norrbottens roll och uppdrag vill vi särskilt betona följande perspektiv och tillägg:

- Staten ska ha det fulla ansvaret för att finansiera en trafik som i praktiken säkerställer grundläggande tillgänglighet, inklusive nödvändig kapacitet, bagage, användbara avgångstider och ett ändamålsenligt trafikupplägg,
- kommuner och regioner ska ges ett reellt inflytande över behovsbedömning, destination, kapacitet, tidtabell, trafikupplägg, avtalsperiod, priser, bokningsbarhet och uppföljning utan att detta villkoras av medfinansiering,
- konsekvenserna för regionernas samlade transportansvar och risken för undanträngning ska analyseras,
- bedömningen av tillgänglighet ska utgå från flygets faktiska funktion, trafikens användbarhet och flygplatsens upptagningsområde,

- flygtrafik och flygplatsinfrastruktur ska behandlas som delar av ett sammanhängande system, och
- beredskap, totalförsvar, konnektivitet och industriomställning ska ges större tyngd i den fortsatta beredningen.

Region Norrbottens synpunkter

Statligt ansvar och regionalt inflytande

För regioner med stora avstånd och begränsade alternativa transportmöjligheter är flyget en grundläggande del av transportsystemet. Flyget har stor betydelse för möjligheten att bo, verka och driva företag samt för tillgången till samhällsservice, utbildning och kvalificerad vård.

Region Norrbotten anser därför att den grundläggande tillgänglighet som säkerställs genom systemet med allmän trafikplikt även fortsättningsvis ska vara ett statligt ansvar, såväl när det gäller beslut som finansiering. Kommuner och regioner ska inte behöva finansiera trafik som staten har bedömt vara nödvändig för att säkerställa grundläggande tillgänglighet.

Region Norrbotten är positiv till att kommuner och regioner får ett större inflytande över hur trafiken utformas, eftersom de har kunskap om invånarnas, näringslivets och samhällsservicens behov. Ett större inflytande får dock inte förutsätta att kommuner eller regioner bidrar till finansieringen. Det behöver därför tydliggöras vilka beslut kommuner och regioner faktiskt ska kunna påverka och hur deras synpunkter ska beaktas av Trafikverket.

Trafikverket föreslås även fortsättningsvis besluta om vilka linjer som ska omfattas av allmän trafikplikt och vilka villkor som ska gälla för trafiken. Förslaget kan samtidigt innebära att staten endast finansierar en begränsad grundnivå. Om fler flygstolar, möjlighet att ta med bagage eller mer användbara avgångstider kräver kommunal eller regional medfinansiering, behåller staten beslutsmakten medan kommuner och regioner får betala för att trafiken ska fungera i praktiken. En sådan ansvarsförskjutning är inte rimlig.

Kommuner och regioner bör därför kunna påverka behovsbedömning, destination, linjesträckning, kapacitet, tidtabell, priser, bokningsbarhet och trafikupplägg samt uppföljningen under avtalsperioden, utan att detta kopplas till ett finansieringsansvar. Inflytandet ska följa av deras ansvar för den regionala utvecklingen och deras kunskap om de faktiska transportbehoven. Staten ska samtidigt finansiera den kapacitet och kvalitet som krävs för att trafikplikten ska säkerställa grundläggande tillgänglighet.

Risk för undanträngning inom regionernas samlade transportansvar

Promemorian utgår från att kostnader endast uppstår om kommuner eller regioner väljer att medfinansiera trafiken, men analyserar inte konsekvenserna för regionernas samlade transportansvar. Regionerna finansierar redan regional tåg- och busstrafik samt sjukresor. Om de även förväntas finansiera utökad flygtrafik finns en tydlig risk för att resurser trängs undan från dessa verksamheter. Satsningar på

flyg kan då ske på bekostnad av andra delar av transportsystemet och försämra den samlade tillgängligheten i stället för att stärka den.

Statens anslag för trafikavtal behöver dimensioneras utifrån de transportpolitiskt motiverade behoven. Kommuner och regioner ska inte behöva täcka ett statligt finansieringsunderskott. Promemorian bör kompletteras med en analys av hur den föreslagna ansvarsförskjutningen påverkar regionernas möjligheter att upprätthålla ett sammanhållet och hållbart transportsystem samt hur skillnader i skattekraft och betalningsförmåga riskerar att skapa ojämlik tillgänglighet i olika delar av landet.

Bedömningen ska utgå från faktisk tillgänglighet

Bedömningen av behovet av flyglinjer med allmän trafikplikt bör utgå från flygets faktiska funktion i transportsystemet. Hänsyn behöver tas till avstånd, restider, realistiska alternativa transportmöjligheter och flygets betydelse för nationell och internationell konnektivitet.

Bedömningen bör även utgå från flygplatsens faktiska upptagningsområde. Flera regionala flygplatser betjänar betydligt större områden än den kommun där flygplatsen är lokaliserad. Flygplatsens och flyglinjens betydelse bör därför bedömas utifrån funktionen för invånare, företag, samhällsservice och samhällsviktiga verksamheter, inte enbart utifrån administrativa gränser.

Tillgänglighet bör heller inte bedömas enbart utifrån om en flyglinje finns. Trafiken behöver vara praktiskt användbar genom rimliga restider, tillräcklig kapacitet, bokningsbara platser, möjlighet att ta med bagage och biljettpriser som gör det möjligt att nyttja trafiken. Dessa delar ska ingå i den trafik som staten upphandlar och får inte behandlas som regionala tillägg som förutsätter kommunal eller regional medfinansiering.

Trafikupplägget påverkar också den faktiska tillgängligheten. Slingning kan medföra längre restider och innebära att färre flygstolar är tillgängliga för resenärer till och från den berörda flygplatsen. I Norrbotten, med stora geografiska avstånd och få rimliga alternativ till flyget, kan detta försämra tillgängligheten avsevärt. Trafikuppläggets konsekvenser behöver därför ingå i bedömningen av om trafikplikten uppfyller sitt syfte.

Flygplatsinfrastruktur och nationella intressen

Promemorians fokus på flygtrafik behöver kompletteras med ett helhetsperspektiv på den flygplatsinfrastruktur som möjliggör trafiken. Flygtrafik kan inte bedrivas utan flygplatser med stabila förutsättningar för drift, säkerhet, underhåll, beredskap och investeringar. När staten bedömer att flygtrafik behövs för att säkerställa grundläggande tillgänglighet bör ansvaret därför inte enbart omfatta trafiken. Staten behöver också tydliggöra hur den långsiktiga finansieringen av den flygplatsinfrastruktur som krävs för trafiken ska säkerställas.

Kommunal eller regional medfinansiering av en flyglinje löser inte flygplatsens strukturella finansieringsproblem. Tvärtom riskerar samma kommunala och regionala budgetar att belastas med kostnader för både trafik och infrastruktur. Trafikens och flygplatsens långsiktiga finansiering behöver därför bedömas samlat.

Regionala flygplatser i områden med stora avstånd och begränsade transportalternativ är inte enbart lokala angelägenheter, utan delar av den nationella infrastrukturen med betydelse för tillgänglighet, näringsliv, samhällsservice, civil beredskap och totalförsvaret.

Det förändrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato har ytterligare ökat behovet av robusta transportmöjligheter. Samtidigt ställer investeringarna inom industri och energi i Norrbotten höga krav på nationell och internationell tillgänglighet för kompetensförsörjning, affärskontakter och samhällsservice.