

Trafikverket
Bosse Andersson
Transportsystem och utredning, PLnpt
Box 786
871 24 Härnösand

Diarienummer
Utr 2017/81
Datum
2017-11-28

Yttrande över Trafikverkets flygutredning

Trafikverket har genomfört en flygutredning inför beslut om allmän trafikplikt mot bakgrund av att nuvarande avtal om flygtrafik går ut i oktober 2019. Utredningen resulterar i att de nuvarande flyglinjerna med trafikplikt (10 st) även fortsättningsvis ska ha det. Till dessa läggs även linjen Kramfors – Arlanda.

Att upphandla flyg är ett av statens verktyg för att ge alla en *grundläggande tillgänglighet* i enlighet med det transportpolitiska funktionsmålet. Trafikverket har närmat sig frågan genom att ta fram åtta stycken kriterium för grundläggande tillgänglighet. De olika kriterierna fångar enligt Trafikanalys mening viktiga aspekter av vad som kan vara grundläggande tillgänglighet. Vi kan också notera att varken riksdag eller regering uttalat någon annan uppfattning under alla år som de olika kriterierna varit i bruk. Något politiskt ställningstagande kring rimliga målnivåer på de olika kriterierna saknas. Istället är de olika målnivåerna i Tillgänglighetsmodellen snarast valda för att ge viss spridning av olika tillgänglighetsnivåer över landet. En annan oklarhet är hur de olika tillgänglighetskriterierna vägs samman? Är de lika viktiga? Trafikverket ställs onekligen inför en grannliga uppgift exempelvis när tillgänglighet till regionsjukhus ska ställas mot besöksnäringens betydelse för regional utveckling.

I flygutredningen utgår Trafikverket från nuvarande linjer med Trafikplikt med tillägget Kramfors då kommunen där uttryckt en önskan om trafikplikt. Trafikanalys hade föredragit en mera förutsättningslös utgångspunkt utifrån den behovsanalys som nämns i rapporten, istället för att ta befintliga trafikupplägg som utgångspunkt. Visade behovsanalysen att tillgängligheten är som mest bristfällig i de områden där flygplatserna föreslås få trafikplikt. Det är inte osannolikt att så är fallet, men det borde uttalas tydligt i rapporten.

Trafikverkets utredning visar att flygtrafik på de föreslagna linjerna i de flesta fall påtagligt förbättrar tillgängligheten, men att det också finns ett antal flygplatskommuner (Torsby, Hagfors, Kramfors och Sollefteå) där tillgänglighetsförbättringar skulle kunna åstadkommas med andra åtgärder. Det är positivt att Trafikverket på detta vis försökt att prova alternativa trafiklösningar och möjligen mer miljövänliga sådana. Trafikanalys delar bedömningen att upphandlat flyg ur ett strikt tillgänglighetsperspektiv är bättre än de alternativ som analyserats.

Trafikanalys finner det intressant att hela 63 procent av resenärerna på flyglinjer med trafikplikt reser i tjänsten enligt Trafikverkets undersökning. Det kan sättas i relation till att

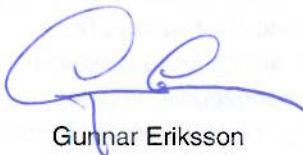
tjänsteresor utgör mindre än hälften av alla inrikes flygresor enligt Trafikanalys resvaneundersökning. Det understryker flygets betydelse för näringsliv och offentlig verksamhet i dessa områden.

Trafikverket gör en avstämning mot de transportpolitiska målen. När det gäller hänsynsmålet berättas om de generella krav som Trafikverket ställer på trafikuppläggen i den avtalade trafiken (s. 51). Det är dock oklart vilka av dessa som tillämpas vid flygupphandlingar. Trafikanalys efterlyser en ökad tydlighet på detta område. Vi kan också konstatera att vissa flygplansmodeller väljs bort på grund av att de är alltför långsamma. Väljs några modeller bort på grund av för dålig miljöprestanda? Trafikverket bör också vara tydlig med om de gör avkall på krav på miljöprestanda till förmån för att möjliggöra konkurrens vid flygupphandlingarna. När det gäller anpassning till personer med funktionsnedsättning är Trafikverket tydliga med att på linjer med få passagerare där det inte är rimligt att köra större flygplan som kan ta ombord personer med funktionsnedsättning.

Trafikverket konstaterar utifrån erfarenheter av pågående upphandlade flygtrafik att det finns förbättringspotential i hela kedjan från upphandling, trafikstart och uppföljning (s. 25). Det har varit problem kring kommersiell anmälan, bristande kvalitet med efterföljande uppsägning av avtal och problem kring begränsningar i operativ licens. Det är dock inte tydligt vilka förändringar som planeras för att förbättra den framtida trafiken.

En detaljsynpunkt gäller analysen av andra kommuner som får tillgänglighetsförbättringar utan att husera en egen flygplats. Där konstateras mycket riktigt att Mora, Älvdalen och Orsa får förbättrad tillgänglighet som en följd av att Svegflyget mellanlandar i Mora. Hur är det med Malung-Sälens kommun? Det är trots allt nära en femtedel av resenärerna från Mora flygplats som har sin startpunkt där.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschef Gunnar Eriksson efter föredragning av Backa Fredrik Brandt.



Gunnar Eriksson
Avdelningschef