

2026-04-23

RUN/174/2026

Berit Eriksson  
Samhällsutveckling  
Tfn: 063-14 66 07  
E-post: berit.eriksson@regionjh.se

trafikverket@trafikverket.se  
Ärendenr:  
TRV 2025/54624

## Yttrande på Trafikverkets rapport ”Upphandling av flygtrafik från 2027 – utredning inför beslut om allmän trafikplikt”

### Övergripande kommentarer

Region Jämtland Härjedalen ser med stor oro på utvecklingen för trafikavtalen generellt med det facto minskade ramar sett till kostnadsutveckling och inflation. Landet dras isär snarare än knyts ihop och olika delar av Sverige och olika transportslag konkurrerar om samma pott ekonomiska medel. Den grundläggande tillgängligheten försämras med färre flyglinjer, neddragningar i nattågstrafiken och obefintlig höjning av medfinansiering till regional tåg och busstrafik. Staten fullgör inte sitt eget uppdrag om tillgänglighet i hela landet, som till delar förskjuts till regioner och kommuner med små ekonomiska marginaler. Detta är allvarligt och kommer att slå mot kompetensförsörjning och tillväxt framför allt i norra Sverige. Satsningar på tillgängligheten till alla Sveriges regioner och kommuner är av största vikt för att långsiktigt stärka landet i alla dess delar. Flyget är i sammanhanget en viktig faktor. En reducerad eller alltför strikt kapacitetsanpassning av trafikavtalen riskerar att försämra både attraktiviteten och den samhällsekonomiska nyttan av flygtrafiken. Detta kan i förlängningen leda till både minskat resande och försämrad regional utveckling. Sneglar vi på vårt grannland Norge kan upphandling av flyg för tillgänglighet även göras där. Det som skiljer är att staten Norge upphandlar mer systematiskt och i större omfattning. Sverige gör det mer selektivt med fokus på systemstöd. Detta behöver i sig inte vara fel men innebär risker i krympande ekonomiska förhållanden.

Region Jämtland Härjedalen tog under 2024 fram en rapport genom konsultbolaget WSP med titeln “Samhällseffekter av flygverksamheter vid Jämtland Härjedalens flygplatser”<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> WSP Samhällseffekter av flygverksamheter vid Jämtland Härjedalens flygplatser. Region Jämtland Härjedalen dnr RUN 2024/415:4.

Resultatet från rapportens samhällsekonomiska analys sammanfattas enligt följande:

- Regionens bägge flygplatser bedöms ha gett länet omkring 3700 fler invånare och 2800 fler sysselsatta, en procentuell effekt på 2,8 respektive 3,8 procent.
- Flygplatsernas samlade regionalekonomiska betydelse, i termer av effekten på bruttoregionprodukten (BRP), beräknas år 2026 vara cirka 2,9 miljarder kr eller 4,8 procent.
- Flygplatsernas klimatavtryck beräknas i monetära termer uppgå till cirka 30 miljoner kr år 2026, det vill säga en mycket blygsam effekt i förhållande till flygplatsernas regionalekonomiska betydelse.
- Flygplatserna genuina (nationella) samhällsekonomiska nettovärde bedöms, beräknad enbart utifrån produktivitetseffekten och klimatavtrycket samt uttryckt som ett nuvärde över perioden 2026–2050, bedöms uppgå till drygt 12 miljarder kr.

Flygplatserna Härjedalen/Sveg flygplats och Åre/Östersund flygplats genererar med andra ord sammantaget nästan 5% av länets bruttoregionprodukt. Vilket visar att flyget har en stor betydelse för samhällsekonomin i Jämtland Härjedalen.

#### **Sammanfattning av yttrande:**

- Region Jämtland Härjedalen ser att nuvarande kapacitet, antalet flygstolar bibehålls för flyglinjen Sveg – Arlanda även om slingningen via Mora försvinner.
- Tillgängligheten till Härjedalen behöver upprätthållas även sommartid. Trafikverket uppmanas därför att även upphandla flyg till Sveg för sommarperioden.
- Utveckla samverkan för utveckling av det upphandlade flyget och dess markanslutningar.
- Region Jämtland Härjedalen motsätter sig Trafikverkets förslag om att flyglinjen Östersund – Umeå inte ska upphandlas från 2027.
- Region Jämtland Härjedalen motsätter sig även Trafikverkets förslag om att föreslå departementet att instruktionen för flyglinjen Östersund – Umeå ska utgå.
- Trafikverket bör se över möjligheten om fler flygstolar inför upphandlingen av linjen Östersund – Umeå, åtminstone i peaktider (måndag, torsdag-fredag).
- Region Jämtland Härjedalen ser att en omställning av flyget behöver påskyndas och att ett aktivt arbete för detta startas med målet att flyglinjen Östersund – Umeå blir pilotprojekt för el-flyg (eller hybridflyg).

## **Flyglinjen Sveg – Arlanda**

Flygförbindelsen Sveg–Stockholm är av central betydelse för Härjedalens kommuns långsiktiga utveckling. Flygtrafiken är en avgörande förutsättning för näringslivets konkurrenskraft, den offentliga sektorns funktionsförmåga samt invånarnas möjligheter att bo, arbeta och verka i kommunen. En tillförlitlig och fungerande flygförbindelse till Stockholm är nödvändig för näringslivets affärsresor, den offentliga sektorns tjänsteresor och för kommunens samlade attraktionskraft. Det handlar om att människor och företag ska finnas kvar och fler vill flytta till Härjedalen.

Det statligt upphandlade flyget är en livsnödvändighet. Flyget innebär att invånare och näringsliv i kommunen har möjligheter till ett snabbt resande mot huvudstaden. Det upphandlade flyget innebär också att Härjedalens kommun kan bedriva en flygplats, som också är viktig ur ett beredskapsperspektiv. Kommunen konstaterar att flygtrafiken till och från Sveg utgör en avgörande del av den interregionala tillgängligheten. Utan flygförbindelsen uppvisar kommunen mycket stora tillgänglighetsbrister enligt samtliga kriterier i Trafikverkets modell.

Trafikverket föreslår i rapporten att försämra kapaciteten, det vill säga minska antalet stolar från nuvarande 19 stolar till 9 inför kommande upphandling. Detta utifrån förslaget om att slingningen via Mora tas bort. Slingningen betyder fler stolar och därmed högre kapacitet för antal resenärer. Kapaciteten innebär att bokningsläget inte är lika ansträngt som tidigare när planen var mindre. Tillförlitligheten för transporten blir därmed högre vilket också ökar tryggheten ur ett resenärsperspektiv.

Kontinuiteten och kapaciteten behöver ur ett grundläggande tillgänglighetsperspektiv kunna erbjuda möjligheter till bokning av biljetter även med kortare varsel. När kapacitetsmarginalerna krymper ökar risken för fullbokade avgångar och bortträngning av resenärer, med följderna att tillförlitligheten försämras och tidskostnaderna ökar samtidigt som samhällsnyttan minskar.

Härjedalens kommun och Region Jämtland Härjedalen uppmanar Trafikverket att, vid utformningen av det nya flygavtalet för Sveg–Arlanda, säkerställa tillräckliga kapacitetsmarginaler för att upprätthålla stabil ekonomi, god tillgänglighet och långsiktigt hållbar samhällsnytta. För kommuner med mycket begränsade alternativa transportmöjligheter är robusthet och tillförlitlighet minst lika viktiga som kortsiktig kostnadseffektivitet. Tillgänglighet kan inte enbart bedömas utifrån att en flygförbindelse formellt finns, utan måste värderas utifrån dess faktiska funktionalitet och ändamålsenlighet i praktiken. Därför är det av största vikt att antalet stolar i den kommande upphandlingen inte minskas. Kapacitetsreduktionen riskerar att motverka syftet med den allmänna trafikplikten.

### **Behovet av sommartrafik**

Linjen Sveg – Arlanda trafikeras inte sommartid i nuvarande avtal och någon förändring föreslås inte av Trafikverket inför kommande upphandling. Detta innebär att Härjedalen har en kraftigt försämrad tillgänglighet sommartid. Samhället avstannar inte under sommaren och inte heller invånarnas behov av att resa. Härjedalen har dessutom en stark besöksnäring inte minst på sommaren. Vi uppmanar därför Trafikverket att införa en turlista även för sommarperioden till Sveg.

### **Marknadsföring och samverkan**

Utredningen visar på att resenärers huvudsakliga syfte med resan på linjen Sveg–Mora–Arlanda till störst andel är de som reser till/från arbete. Härjedalen har flera orter som är helt beroende av besöksnäringen, såsom Funäsdalen, Vemdalen och Lofsdalen. Detta visar sig till viss del i befintlig flygstatistik men nyttjandegraden tros kunna öka avsevärt med mer marknadsföring samt samarbete med och transfer till destinationer i likhet med avtal från nattåg till övre Norrland.

### **Flyglinjen Östersund – Umeå**

Flyglinjen Östersund – Umeå inrättades efter ett riksdagsbeslut 1993 i samband med att viss specialistsjukvård för boende i Jämtlands län flyttades från Akademiska sjukhuset i Uppsala till Universitetssjukhuset i Umeå. Sjukresor mellan Östersund och Umeå med direktflyg ansågs då som nödvändigt för att patienterna från Jämtland skulle kunna ta sig till Umeå. Idag upphandlar Trafikverket denna trafik.

Ett av de så kallade tillgänglighetskriterier som Trafikverket beslutat om, och använder sig av, handlar om tillgänglighet till region /universitetssjukhus. God tillgänglighet anses finnas om man från varje kommun kan nå det regionsjukhus som man tillhör sju dagar i veckan med ankomst före 12:00 och avresa efter 16:00. Restiden från varje kommuncentrum till tillhörande regionsjukhus ska inte vara längre än tre timmar. Med acceptabel tillgänglighet avses att man från varje kommun kan nå det regionsjukhus som man tillhör fem dagar i veckan med ankomst före 12:00 samt med avresa efter 16:00. Restiden från varje kommuncentrum till tillhörande regionsjukhus ska inte vara längre än fyra timmar. Dagens direktflyg mellan Östersund och Umeå är en förutsättning för att en tillgänglighet på god eller acceptabel nivå ska kunna uppnås.

En tidigare resandeundersökning som Trafikverket genomförde 2022, visar att bara 12 procent av de resande anger sjukvård som syftet med resan. Orsaken är med stor sannolikhet den trafik med den så kallade "Ambus" som Jämtlands läns landsting/Region Jämtland Härjedalen bedriver sedan mer än tio år tillbaka. Denna buss som kan ta fyra bårburna patienter (vilka inte kan transporteras med flyg) tar nämligen även upp till 12 sittande patienter. Patienter som sannolikt annars skulle ha rest med flyget. Då endast 12 procent av resandet utgörs av sjukresor står det

klart att merparten av resandet sker av andra skäl. Ett av dessa är den samverkan som sker mellan Östersunds sjukhus och Universitetssjukhuset i Umeå, både när det gäller läkarutbildning, forskning och personalsamverkan. När det gäller läkarutbildningen bör det påpekas att delar av den läkarutbildning som bedrivs vid Universitetssjukhuset i Umeå är förlagd till fyra andra orter, varav Östersund är en. I Östersund finns för detta ändamål tio lektorer placerade som är anställda av Universitetssjukhuset i Umeå. Dessa har behov av resor till Umeå för examinationer, viss utbildning etc. Det handlar om svårrekryterad arbetskraft där tidsaspekten för dessa resor har stor betydelse. Som redan nämnts sker också ett personalutbyte mellan de bägge sjukhusen. Bland annat reser regelmässigt specialister inom onkologi från Umeå till Östersund. Många läkare från Östersund reser också till Umeå för randutbildningar etc. Även för dessa personalgrupper har tidsaspekten stor betydelse när det gäller val av transportsätt.

Kontakterna mellan Östersund och Umeå utvecklas också inom helt andra verksamheter. Bland annat kan nämnas den nya regionindelningen av de statliga myndigheterna i Sverige och den nya civilförvarsindelningen. Indelningen innebär att de fyra nordligaste länen utgör ”norra” regionen. De stora gruv – och företagsinvesteringar som sker och planeras i både Norrbottens-, Västerbottens- och Jämtlands län ställer också krav på förbättrade kommunikationer mellan kusten och inlandet. Möjligheter till överdagenresor måste finnas mellan de nordligaste länen. I sammanhanget kan nämnas att en tågresor mellan Östersund och Umeå tar mellan 5,5 och 6 timmar.

Trafikverket har tidigare pekat på det relativt svaga resandeunderlaget på sträckan. Siffror från Åre-Östersunds flygplats ger dock vid handen att resandet är på kraftig uppgång. Under år 2022 var antalet resande på sträckan 3 611 medan det under både år 2023 och 2024 har varit cirka 5 000. Det bör också noteras att antalet resande under perioden januari - mars 2024 var 1 357 medan det motsvarande period detta år, 2025, var 1 513. Detta har inneburit att den så kallade ”kabinfaktorn” stigit kraftigt under senare tid. Under perioden januari – mars 2025 uppgick den till drygt 66 procent. Kabinfaktorn är beroende av två faktorer; antalet resenärer och antalet säten. Mindre flygplan med färre säten ger således högre ”kabinfaktor”.

Region Jämtland Härjedalen motsätter sig Trafikverkets förslag om att flyglinjen Östersund – Umeå inte ska upphandlas från 2027. Regionen motsätter sig också Trafikverkets förslag om att förslå departementet att flyglinjen inte ska ingå i Trafikverkets instruktion.

Liksom linjen Svea – Arlanda är linjen Östersund – Umeå beroende av en kapacitet som motsvarar efterfrågan, åtminstone i peaktider. Sträckan har under den senaste avtalsperioden trafikerats med 9 sätessplan vilket inneburit att bokningsläget under vissa veckodagar varit utmanande. Resenärer behöver vara ute i mycket god tid för

att kunna erhålla en biljett. Kapaciteten avgör tillförlitligheten och hur många resenärer som kan använda sig av transportslaget. Trafikverket behöver därför se över möjligheten att ompröva förslaget i rapporten till att omfatta fler flygstolar åtminstone i peaktider (måndag, torsdag-fredag).

### **Omställning av flyget**

Omställningen av flyget behöver påskyndas och här har staten en viktig roll att gå bränschen. Trafikupphandlingarna är ett konkret verktyg för att ta klivet mot ett fossilfritt flyg. De trafikupphandlade sträckorna är ofta lagom långa för att kunna trafikeras med exempelvis el-flyg. Trafikverket har i rapporten "Förutsättningar för elflyg i upphandlad trafik"<sup>2</sup> också pekat ut flyglinjen Östersund – Umeå som en lämplig el-flygsträcka. Trafikverket skriver i rapporten, citat "om samtliga förutsättningar, såväl juridiska som praktiska är realiserade, eller i vart fall att de praktiska är möjliga att stödja ekonomiskt för att de ska realiseras, och regeringen önskar införa krav på elflyg i upphandlingarna rekommenderar Trafikverket att i första hand linjen Östersund-Umeå". Trafikverket menar att sträckan också är lämplig utifrån att både Östersund och Umeå flygplatser är statliga vilket troligen skulle underlätta byggande av nödvändig infrastruktur för elflyg.

Erfarenheterna från andra transportslag visar att offentliga upphandlingar ofta har påskyndat utvecklingen av fordon för fossilfria förnybara bränslen. En utveckling av eldrivna flygplan är en viktig pusselbit för att nå klimatmålen. Att utnyttja offentliga upphandlingar för att påskynda denna utveckling är därför högst angeläget. Sträckan Östersund – Umeå skulle vara en mycket lämplig sträcka för en sådan upphandling. Sträckan är relativt kort (fågelvägen cirka 350 km) och resandet är inte större än att små lätta flygplan kan användas. Det bör också noteras att Åre – Östersunds flygplats inom ramen för Interregprojektet "Green Flyway" har förberetts för att kunna ta emot el-flyg. En upphandling av el-flyg på denna sträcka bör dock vara ett statligt ansvar. Både när det gäller att möjliggöra en rimlig tillgänglighet enligt ovan och när det gäller att stimulera utvecklingen av miljömässigt bättre flygplan.

Region Jämtland Härjedalen ser att ett aktivt arbete påbörjas från Trafikverket för att realisera att flyglinjen Östersund – Umeå kan bli pilotsträcka för el-flyg eller hybridflyg.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Jonas Andersson  
Ordförande Regionala utvecklingsnämnden

Magnus Aspegren  
Regional utvecklingsdirektör

---

<sup>2</sup> Rapport Förutsättningar för elflyg i upphandlad trafik. TRV 2023/92640

