



2023-04-19

FÖRSLAG

RUN/111/2023

Ert dnr: LI2023/01786

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

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

## Yttrande gällande rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Region Jämtland Härjedalen ser positivt på förslagen om ett tydligare statligt ansvar för det svenska flygplatssystemet. Regionen ser att utredningen beaktar både de transportpolitiska målen om ökad tillgänglighet i hela landet och över lag ger förslag som ökar robustheten i det svenska flygplatssystemet. Den utökning av det nationella basutbudet av flygplatser som utredningen föreslår är bra, det ger en bättre stomme av flygplatser och möter utvecklingen på ett bra sätt.

Nedan några synpunkter och inspel på utredningen från Region Jämtland Härjedalen.

### Synpunkter

#### Utökning av antalet beredskapsflygplatser

Förslaget om en utökning av antalet beredskapsflygplatser där även flygplatser med allmän trafikplikt ska ingå är mycket positivt. I Jämtland Härjedalen innebär detta att Svegs flygplats kommer bli en beredskapsflygplats om utredningens förslag går igenom. Detta är viktigt och riktigt då Svegs flygplats redan idag har en samhällsviktig uppgift för sitt omland. Inte minst under de stora skogsbränderna sommaren 2018 bidrog Svegs flygplats mycket i den stora insats kring brandbekämpningen som genomfördes då.

Den kostnadsersättning som föreslås för ökade kostnader för personal och infrastruktur i samband med utökat uppdrag som beredskapsflygplats är bra. De nya kraven om införande och upprätthållande av fossilfri infrastruktur som föreslås kan dock bli en utmaning för mindre flygplatser. Möjligheter till utbyggnad och investeringar i fossilfria energislag både för flygplatsens behov, dess besökare och för flygfarkosters behov kräver både tillgång och möjligheter till investeringar och byggnation. Driften av dessa anläggningar för förnyelsebara energislag kommer dessutom troligen att innebära nya kostnader. Ribban för dessa krav behöver således hållas begränsade i nuläget.

## Flyglinjer med allmän trafikplikt

Att regionerna föreslås få ett större inflytande genom att kunna föreslå kompletteringar av den allmänna trafikplikten är steg i rätt riktning om det hanteras rätt. Det kan finnas risker för en förskjutning på sikt till att överlåta ansvaret och kostnaderna för den allmänna trafikplikten på regionala myndigheterna. Statens ansvar för tillgängligheten behöver regelbundet prövas utifrån nya förutsättningar och förändringar i samhället och omvärlden. Denna omprövning behöver ske med i intervaller med minimum inför varje upphandlingsperiod.

Trafikverkets tillgänglighetskriterier för allmän trafikplikt behöver utvecklas precis som utredaren beskriver. Förändringar i omvärlden, nya arbetsmarknadsstrukturer och den nya organiseringen av myndighetssverige kan vara exempel på nya tillgänglighetskriterier att beakta inför utredning av flyglinjer för statligt stöd.

Under pandemin upprättades temporär allmän trafikplikt för att upprätthålla flygtrafiken i landet, men det tog en relativt lång tid innan det kunde genomföras. Flygtrafiken handlar inte bara om flyg som kategoriseras som samhällsviktigt, det handlar också om tjänste- och affärsresor, inte nog så viktiga att upprätthålla i kris. Med erfarenheten, Trafikverket eller annan lämplig myndighet borde ges i uppdrag att ta fram en handlingsplan för upprätthållande av flygförbindelser även för civilsamhälle- och näringsliv vid händelse av kris.

## Flyglinjen Östersund – Umeå

Flyglinjen inrättades efter ett riksdagsbeslut år 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. I utredningen redovisas, enligt en resandeundersökning som Trafikverket genomfört år 2022, att bara 12 procent av de resande anger sjukvård som syftet med resan. Orsaken är med stor sannolikhet den trafik med den så kallade "Ambuss" som Region Jämtland Härjedalen bedriver sedan år 2009. Denna buss som tar bårburna patienter (vilka inte kan transporteras med flyg) tar nämligen även sittande patienter. Patienter som sannolikt annars skulle ha rest med flyget.

Då endast 12 procent av resandet utgörs av sjukresor står det dock 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 också 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.

Men kontakterna mellan Östersund och Umeå utvecklas också inom helt andra verksamheter. Något som behöver tas i beaktande är den ny-industrialisering som sker i norr och den nya regionindelningen av de statliga myndigheterna i Sverige inklusive den nya civilförsvarsindelningen. Indelningen innebär att de fyra nordligaste länen utgör ”norra” regionen. Interaktionen mellan länen kommer därmed att öka och antalet resor och möjligheterna till över-dagen-resor behöver finnas mellan de nordligaste länen. Att flygresor ska ske via Arlanda är varken försvarbart eller rimligt. I sammanhanget kan nämnas att en tågresor mellan Östersund och Umeå tar mellan 5,5 och 6 timmar.

I utredningen redovisas det relativt svaga resandeunderlaget på sträckan. Bland annat anges att antalet resenärer per tur har legat på runt fem resenärer per resa efter pandemin. Siffror från Åre-Östersunds flygplats ger dock vid handen att resandet är på uppgång. Redan under 2022 låg genomsnittet per månad över 300 passagerare. Under januari 2023 var antalet resenärer på sträckan 343, under februari var antalet 478 och under mars 2023 uppgick antalet resande till 595. Detta har givetvis inneburit att den så kallade ”kabinfaktorn” stigit kraftigt under senare tid. Under februari månad 2023 var ”kabinfaktorn” drygt 64 procent. Kabinfaktorn är beroende av två faktorer; antalet resenärer och antalet säten. Mindre flygplan med färre säten ger således högre ”kabinfaktor”.

När det gäller elflyg bedömer utredningen att elflygplan som kan ta 19 passagerare med en räckvidd på 400 km kan finnas tillgängliga på marknaden redan år 2026. Erfarenheterna från andra transportslag visar att offentliga upphandlingar har påskyndat utvecklingen av fordon för fossilfria förnybara bränslen. En utveckling av eldrivna flygplan är en mycket viktig pusselbit för att nå klimatmålen. Att utnyttja offentliga upphandlingar för att påskynda denna utveckling är därför högst angelägen.

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. Region Jämtland Härjedalen föreslår därför att Trafikverket får i uppdrag att förbereda en upphandling av eldriven flygtrafik mellan Östersund och Umeå inför nästa avtalsperiod, dvs från oktober 2027.

## Klimatfrågan och omställningen av flyget

Utredningen föreslår inrättande av en flygbränslekommission. En energikommission skulle ge ett bredare anslag i arbetet med energislag som i hög grad är fossilfria. En energikommission skulle samlat och kraftfullt kunna föreslå hur flyget och andra transportslag kan tillgodoses med fossilfri energi framöver. Tillgänglighet är också konkurrenskraft och Sverige behöver bygga ett system kring fossilfri energi till transportsektorn som är robust.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Jonas Andersson

Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Magnus Aspegren

Regional utvecklingsdirektör