

2023-05-11



## Tjänsteskrivelse

### Utvecklingsenheten

Lars Sätterberg  
0563-187 76  
lars.satterberg@hagfors.se

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

## Hagfors kommuns remissvar - Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet - För tillgänglighet och beredskap, Ds 2023:3

### Inledning

Hagfors kommun har utsetts till remissinstans kring den statliga utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet. Utredningsuppdraget har varit att analysera och föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige, så att behoven av en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg tillgodoses i hela landet. Uppdraget har omfattat det nationella basutbudet av flygplatser och de statliga finansiella stöden till icke statliga flygplatser.

Frågan är mycket viktig för sammanhållningen och tillgängligheten i hela landet. Kommuner och regioner har när det gäller flyg under en längre tid fått ett orimligt stort ansvar för att det ska upprätthållas en acceptabel transportinfrastruktur i landet. Staten måste här ta ett större ekonomiskt ansvar. Utredningen lämnar nu några förslag som är steg på vägen för att förbättra situationen. Tyvärr föreslås samtidigt förslag som, för att använda organisationen Sveriges regionala flygplatsers ord, *“är direkt problematiska och som får allvarliga konsekvenser för berörda flygplatser och dess regioners möjlighet till rimlig tillgänglighet. Dessa problematiska förslag bör absolut inte genomföras.”*

I det följande kommer yttrandets fokus att ligga på de delar som Hagfors kommun menar måste justeras om den grundläggande tillgängligheten i hela landet ska tillgodoses.

### Sammanfattning av Hagfors kommuns synpunkter

- Hagfors kommun avvisar utredarens slutsats beträffande allmän trafikplikt och upphandlade flyglinjer. Analysen är bristfällig och ligger dessutom enligt utredaren själv utanför uppdraget. Trafikverket, som är regeringens myndighet inom kompetensområdet, bör fortsatt ha i uppdrag

inför varje upphandling att göra analyser och utvärdera vilka linjer som bör komma i fråga.

- Torsby och Hagfors flygplatser är väsentliga tillgångar i den Nordvärmäländska infrastrukturen och för det Nordvärmäländska näringslivet. Bidraget till BNP är betydande. Möjligheten för kunder och specialister att effektivt ta sig till och från norra Värmland över dagen är en nyckelfråga för utveckling av företagande i denna del av Sverige.
- Upphandlad trafik från Karlstad är ett positivt tillskott för näringslivet i Värmland. Detta är dock ingen lösning för de resor som idag görs från Torsby/Hagfors utan majoriteten av dessa kommer att ersättas med bilresor direkt till Arlanda alternativt Gardermoen alternativt att de helt uteblir. Oavsett alternativ försämrar det konkurrenskraften och utvecklingsmöjligheterna i regionen.
- Samtliga flygplatser med allmän trafikplikt och/eller beredskap bör ersättas med 75 % av driftkostnaderna.
- Snabba transporter av patienter från Torsby akutsjukhus till specialistbehandling vid andra, större sjukhus kräver flyg/helikopter. Det är en nyckelfråga för sjukhusets framtid och utveckling.
- Hagfors kommun menar att utredarens förslag bidrar till en osäkerhet kring vilka kriterier som ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt. vilket försvårar för oss regionala och lokala aktörer att jobba långsiktigt med närings- och platsutveckling och därigenom bidra ytterligare till Sveriges tillväxt. Ytterst kan olika bedömningar medföra att Värmland helt står utan linjetrafik.
- Torsby/Hagfors relationen till Arlanda torde vara en av de mer lämpliga för introduktion av elflyg. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att i nästkommande upphandling se på möjligheterna att upphandla elflyg på sträckan.

### **Allmän trafikplikt och upphandling Arlanda-Torsby/Hagfors**

I utredningen framförs förslag om att allmän trafikplikt ska upphöra att gälla på flyglinjen Torsby/Hagfors till och från Arlanda. I stället ska Trafikverket ges i uppdrag att utreda möjligheterna för anslutningstrafik till Karlstad flygplats med flygbil från Torsby och Hagfors, alternativt anslutningsresor till Karlstad järnvägsstation.

Kommuner som omfattas av trafikplikten kännetecknas ofta av att ha liten befolkning, negativ befolkningsutveckling, låg tätortsgrad, långa avstånd till olika målpunkter, låg andel arbetspendling och låg medelinkomst. Torsby och Hagfors är två kommuner som uppfyller flera av dessa krav. I tidigare utredningar om trafikplikt har kraven tagits i beaktande. Avsaknaden av en analys där utredaren gör en jämförelse om hur situationen i kommunerna ser ut idag jämfört med tidigare är påtaglig. Med hänsyn till att Torsby och Hagfors fortfarande kännetecknas av ovanstående behöver trafikplikten kvarstå.

Anslutningstrafik till Karlstad flygplats och järnvägsstation, enligt den skiss som utredaren föreslår, skulle förlänga den totala restiden för en enkelresa med mer än en timme. En omedelbar konsekvens av utredarens förslag skulle därmed också

bli nedläggning av flygplatserna, då de förlorar sin roll som målpunkt för upphandlad trafik och inte heller föreslås få status som beredskapsflygplatser.

Hagfors kommun konstaterar med förvåning förslaget om förändringarna i den allmänna trafikplikten. Vi har deltagit i flera av de informationer och hearings som genomförts under utredningens gång och inte uppfattat att frågan om linjetrafiken ingått i utredningsuppdraget. Detta styrks också av att utredaren själv framhåller att denna del, att utreda flyglinjer med allmän trafikplikt som handlas upp utifrån transportpolitiska skäl, ligger utanför utredarens uppdrag<sup>1</sup>. Inte desto mindre föreslås en förändring som går ut över tillgängligheten i norra Värmland. Detta är oacceptabelt.

Utredaren gör genom sitt förslag också en överprövning av den analys som Trafikverket gör inför besluten om allmän trafikplikt och upphandling av trafik. Trafikverket bygger sin analys på en tillgänglighetsmodell där främst restiderna till/från Stockholm, möjligheten till internationella resor samt tillgängligheten till ett antal storstäder vägs in. Vid den senaste analysen som gjordes under 2022, dvs förra året, konstaterades att såväl Hagfors som Torsby uppfyller kraven för att omfattas av allmän trafikplikt. Det kan tyckas anmärkningsvärt att utredaren går emot den statliga myndighet som ansvarar för frågan.

Utredarens förslag rimmar mycket illa med de av regeringen i andra sammanhang uttalade ambitionerna när det gäller landsbygds- och regionalpolitik. Näringslivet, beredskapen, tillgängligheten och den regionala utvecklingen i norra Värmland kommer att påverkas negativt. Det är orimligt att staten genom ett aktivt, men ogenomtänkt, beslut lägger ner lokala flygplatser som garanterar just detta. Att två flygplatser samarbetar i en och samma flyglinje är snarare något som indikerar att vi tar ett större regionalt ansvar.

### **Inflygande är i fokus**

Hagfors har ett rikt näringsliv inom framför allt bygg, industri, skogsverksamhet och handel. I förhållande till antalet invånare är BNP högt, och näringslivet i norra Värmland bidrar därmed i allra högsta grad till svensk välfärd. Ett upphörande av trafikplikt Torsby/Hagfors – Arlanda innebär en direkt förlust för det lokala näringslivet och dess möjligheter till fortsatt utveckling, inte minst för små och medelstora företag. Färre näringslivetableringar och en reducerad besöksnäring är vad restidsförlusterna och i längden en nedläggning av flygplatsen kommer att medföra om trafikplikten upphör. Det är inte vad landsbygden behöver. Restidsförlusterna sänder signalen om att tillgänglighet till Torsby/Hagfors näringsliv och besöksnäring inte är prioriterade av regeringen. Detta är olyckligt när kommunernas företag behöver få tillgång till ännu fler experter, konsulter och specialister.

I Trafikverkets tidigare utredningar har ett av de starkaste skälen till att trafikplikten funnits kvar varit att restidsvinsterna och det lokala näringslivets

---

<sup>1</sup> Sidan 41: "I mitt uppdrag ingår inte explicit att utreda flyglinjer med allmän trafikplikt och som handlas upp utifrån transportpolitiska skäl."

behov av snabba resor varit betydande. Det är märkligt att utredaren inte alls har resonerat kring denna viktiga faktor. Det lokala näringslivet är fortfarande i behov av snabba och flexibla resor både till och från Arlanda/Stockholm, och dagens betydande tidsvinster, i förhållande till alternativten, är en stor fördel.

En stor del av Sveriges glesbygdskommuner har stora utmaningar med en svag befolkningsutveckling. Hagfors kommun är inget undantag. Vi har under en mycket lång tid minskat vår befolkning. Den största förklaringen till detta är en åldrad befolkning vilket medför ett stort negativt födelsenetto. För att motverka detta arbetar vi sedan flera år hårt med att öka platsens attraktion, bl a genom att påvisa hur snabbt och enkelt det går att nå Stockholm och via Arlanda även vidare ut i världen. Vi ser också att detta har haft stor betydelse då vårt flyttnetto har utvecklats på ett mycket positivt sätt. De två senaste åren har detta till och med medfört att trenden med minskad befolkning brutits. En starkt bidragande orsak har varit inflyttning från länder som Nederländerna och Tyskland. Från kontakter med våra fastighetsmäklare vet vi att tillgången på flyg och tillgängligheten till sina gamla hemländer och svenska storstäder har avgörande betydelse för valet av ny bostadsort.

### **Flygbil – ett orealistiskt alternativ**

Utredaren föreslår en flygbilslösning till Karlstad flygplats. Förslaget är kanske teoretiskt möjligt även om det tidsmässigt inte stämmer överens med kriterierna, men i praktiken saknar det realism. I verkligheten bedömer vi att majoriteten riskerar att ta egen bil hela vägen till sin målpunkt, hellre än att åka till Karlstad, checka in och flyga till Stockholm. På motsvarande sätt kommer sannolikt kunder, experter, konsulter och specialister som ska till norra Värmland att resonera – det är betydligt enklare och tidseffektivare att resa med egen bil från Stockholmsregionen än att hitta en lösning med markburen kollektivtrafik via Karlstad.

Utredarens beräkningar om transporttiden mellan Torsby/Hagfors till Karlstad med flygbil får betraktas som osäkra. Resan kan komma att ta betydligt längre tid med tanke på standarden och trafikmängden, inte minst i rusningstid, på aktuella vägar samt att fler stopp kan tillkomma längs vägen (Munkfors, Sunne m fl).

### **Osäkra förutsättningar för långsiktig planering**

Hagfors kommun anser att utredaren helt har förbisett att beakta vad EU-regelverket säger om allmän trafikplikt med flyg och när det är ändamålsenligt med andra trafikslag. I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, står det i Artikel 16 punkt 2b att:

*”Möjligheten att anlita andra transportsätt samt dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven, i synnerhet när befintliga tågförbindelser betjänar den planerade sträckan med en restid på mindre än tre timmar och med tillräcklig frekvens, tillräckliga förbindelser och lämpliga tidpunkter”*

För Torsby/Hagfors innebär detta att det är motiverat att flyget får prioritet före tåget eftersom detta inte uppfyller EU:s rekommendationer om att restiden måste vara mindre än tre timmar.

Som vi tidigare beskrivit har också Trafikverket i sina analyser utgått från en tillgänglighetsmodell som varit transparent och skapat förutsägbarhet kring vilka kriterier som gäller. Genomförs utredarens förslag skapas en osäkerhet för vilka bedömningar som gäller. Är det EU:s skrivningar, Trafikverkets analyser eller enskilda utredningsförslag som väger tyngst när frågan avgörs? I ett värsta scenario för Värmland kan olika bedömningar leda till att varken Torsby/Hagfors eller Karlstad får beslut om allmän trafikplikt. Detta trots att båda behövs för att komplettera varandra om den nationella ambitionen är att hela Värmland ska leva och utvecklas. Ska vi lokalt och regionalt kunna arbeta långsiktigt med närings- och platsutveckling måste den statliga trafik- och regionalpolitiken skapa trygga förutsättningar och underlätta inte bidra till osäkerhet och försämring.

### **Säkerställ civil och militär beredskap vid alla befintliga trafikflygplatser**

Statens bedömning för huruvida flygplatser är av nationellt intresse kan inte enbart utgå från att de ska ha regelbunden passagerartrafik. Andra variabler kopplade till civil beredskap som samhällsviktigt brandflyg och ambulansflyg behöver också vägas in.

Inte minst Torsby flygplats, med kopplingen till akutsjukhuset, är en resurs som staten behöver säkerställa. Svensk Luftambulans, med bland annat Region Värmland som ägare, ser Torsby flygplats med möjlighet till flyginformationstjänst, navigationshjälpmedel och bränsleservice som en värdefull förutsättning för verksamheten – avancerad akutsjukvård och intensivvård utanför sjukhus, samt intensivvårdstransporter av patienter mellan sjukhus.

I händelse av skogsbränder är brandflyget extremt viktigt för att snabbt kunna komma till undsättning, inte minst med tanke på de stora avstånden till alternativa flygplatser.

Sveriges ansökan om medlemskap i Nato reser också frågan om hur flygplatsstrukturen i ett större nordiskt perspektiv bör se ut. Hagfors kommun anser att det av försvars- och säkerhetspolitiska skäl vore fördömande om staten inte genom statlig delfinansiering av verksamheten säkerställer att befintliga flygplatser även framöver finns tillgängliga för försvaret. Vid ett Nato-medlemskap är det rimligt att flygplatser i våra gränstrakter ses som en gemensam tillgång och värderas i ett större sammanhang, jämfört med utredarens fokusering på regelbunden passagerartrafik i fredstid.

### **Elflyg förändrar marknaden**

Flygbolag verksamma i Sverige har som målsättning att använda elflyg i kommersiell drift före år 2030. I samband med introduktionen av dessa kan man förutse en helt ny struktur på linjenätet. Elflygplanen kommer initialt att ha en kapacitet på 12–30 säten, vilket gör att ekonomin i flera nya relationer kan generera tillräcklig lönsamhet. Det vore därför klokt att elflygplanens utveckling påbörjas på mindre flygplatser och flyger mindre sträckor. Torsby/Hagfors är utmärkta platser för detta.

Som utredaren själv skriver kan elflygets intåg på flygmarknaden öppna upp för nya linjer. Några genomgående analyser av hur detta skulle kunna påverka marknaden görs dock inte, vilket förvånar.

Det internationella forskningscentret Nordregio publicerade förra året en tillgänglighetsstudie i syfte att undersöka hur regioner och lokalområden i Norden kommer att påverkas av implementeringen av elflyg. Studien svarade även på frågan vilka rutter som gynnas mest i termer av tidsbesparing med elflygplan. Både Torsby och Hagfors flygplatser lyfts fram som intressanta för framtiden.

Torsby – Moss

Torsby – Sandefjord

Hagfors – Hamar

Hagfors-Trollhättan/Vänersborg

Hagfors-Moss

[http://nordregio.org/wp-content/uploads/2023/01/Appendix-B\\_All-possible-routes-with-significant-time-benefit.pdf](http://nordregio.org/wp-content/uploads/2023/01/Appendix-B_All-possible-routes-with-significant-time-benefit.pdf)

Inför upphandlingen efter 2027 bör Trafikverket därför överväga om linjen Arlanda – Torsby/Hagfors bör kunna vara en pilotsträcka för elflyg.

### **Slösa inte bort långsiktiga investeringar**

Staten har under flera år investerat stora summor i såväl Torsby som Hagfors flygplats, för att dessa även framöver ska kunna vara i drift. Att flygplatserna, som utredaren skriver, i framtiden genom upphandling skulle kunna drivas på ren kommersiell grund, utan statligt stöd, är dessvärre inte troligt.

Torsby/Hagfors kommun menar att all logik talar för att flygplatserna, genom att linjetrafiken Torsby/Hagfors – Arlanda blir föremål för allmän trafikplikt, även framöver ska erhålla statligt stöd.

Jens Fischer  
kommunstyrelsens ordförande

Richard Bjöörn  
kommunchef

Beslutet skickas till:  
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet