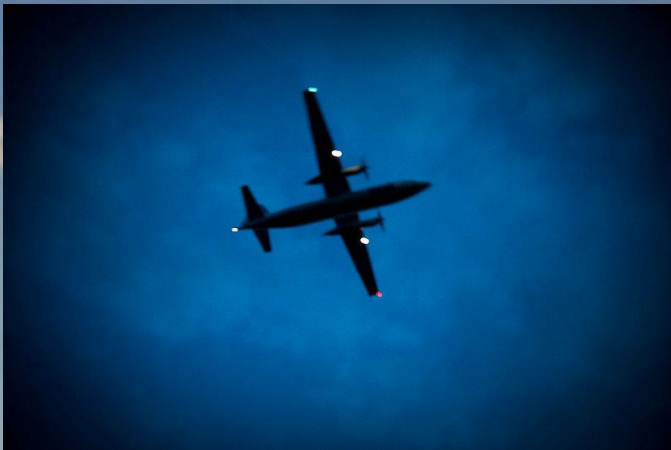


RAPPORT

# Flygutredning 2019-2023

Utredning inför beslut om allmän trafikplikt



**Trafikverket**

Postadress:

Box 186

871 24 Härnösand

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Flygutredning 2019-2023 - utredning inför beslut  
om allmän trafikplikt

Författare: Bosse Andersson, PLnpt Dokumentdatum: 2017-10-11

Ärendenummer: TRV 2016/96125

Version: 1.0

Kontaktperson: Anna Fällbom, PLnpt

Publikationsnummer: 2019:117

ISBN: 978-91-7725-470-6

# Sammanfattning

Trafikverket har utrett behovet av flygtrafik inför att nuvarande flygavtal upphör i oktober 2019. Om behovet kvarstår, eller ytterligare flyglinjer kan motiveras för åtgärd, ska allmän trafikplikt<sup>1</sup> införas och vid behov trafiken upphandlas.

Utredningen visar att följande flyglinjer har starka motiv för allmän trafikplikt:

- Gällivare-Arlanda
- Arvidsjaur-Arlanda
- Lycksele- Arlanda
- Hemavan-Arlanda
- Vilhelmina- Arlanda
- Sveg- Arlanda

För linjen Östersund-Umeå har Trafikverket ett särskilt uppdrag i instruktionen<sup>2</sup> att upprätthålla flygtrafik.

För ytterligare fyra linjer är skälen svagare. Trafikverket har dock i denna utredning bedömt att det finns tillräckliga skäl för att motivera allmän trafikplikt. Det gäller:

- Pajala-Luleå
- Torsby-Arlanda
- Hagfors-Arlanda
- Kramfors-Arlanda

För Pajala ger flygtrafiken stora tillgänglighetsvinster. Flyglinjen har dock till följd av lågt resande en låg kostnadstäckning med biljettintäkter. Resandet har minskat kraftigt till följd av den nedlagda gruvbrytningen i kommunen, men har på senare tid sakta börjat öka.

För Torsby, Hagfors, Kramfors och Sollefteå<sup>3</sup> skulle det kunna vara möjligt att i stället för flygtrafik upphandla en marktransport till annan flygplats. Tidsvinsterna med flygtrafiken är dock betydande och bedöms tillsammans med det lokala näringslivets behov av snabba resor vara tillräckliga skäl för allmän trafikplikt.

---

<sup>1</sup> Allmän trafikplikt fastslår minimikraven som ska uppfyllas för att trafik ska få bedrivas på linjen. Se 1.4 för utförligare beskrivning av vilka bestämmelser som gäller.

<sup>2</sup> Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket; 12 a§ 2 st.

<sup>3</sup> Flygplatsen är gemensam för Kramfors och Sollefteå.

För Kramfors-Arlanda finns idag ingen allmän trafikplikt, men Kramfors flygplats har ansökt om detta och Trafikverkets bedömning är att det finns tillräckliga skäl för detta.

Trafikverket föreslår även ett antal förändringar i utformningen av den allmänna trafikplikten och upphandlingen:

- Fast slingning i förfrågningsunderlaget
- Färdiga produktionsplaner
- Ytterligare förbättrad uppföljning
- Kvalitetskrav i upphandlingen
- Incitament till ökat resande
- Förtydligande av biljettpriser
- Justerade krav på restider eller avgångstider i vissa fall

Förändringarna motiveras av synpunkter och erfarenheter under avtalsperioden och behov som upptäckts under utredningen. Avsikten är att inom ramen för regelverket ge förutsättningar för en ökad kvalitet och stabil flygtrafik vilket skulle ge förutsättningar för ett ökat resande.

# Innehåll

<b>1. INLEDNING .....</b>	<b>8</b>
1.1. Bakgrund.....	8
1.2. Syfte.....	8
1.3. Vad avgör om Trafikverket ska engagera sig i viss kollektivtrafik? .....	9
1.4. Möjligheter och begränsningar .....	10
<b>2. NUVARANDE TRAFIK .....</b>	<b>13</b>
2.1. Beskrivning av dagens flyglinjer .....	13
2.1.1. Arvidsjaur – Arlanda.....	14
2.1.2. Gällivare – Arlanda.....	15
2.1.3. Hagfors – Arlanda.....	16
2.1.4. Hemavan – Arlanda.....	17
2.1.5. Lycksele – Arlanda.....	18
2.1.6. Pajala – Luleå.....	19
2.1.7. Sveg – Arlanda.....	20
2.1.8. Torsby – Arlanda .....	21
2.1.9. Vilhelmina – Arlanda.....	22
2.1.10. Östersund – Umeå .....	23
2.2. Resvaneundersökningar .....	24
2.3. Kundundersökning .....	24
2.4. Uppföljning .....	24
2.5. Erfarenheter från avtalsförvaltning .....	25
<b>3. BEHOVSANALYS.....</b>	<b>26</b>
3.1. Tillgängligheten för kommuner med allmän trafikplikt .....	26
3.1.1. Arvidsjaur kommun .....	27
3.1.2. Gällivare kommun .....	27
3.1.3. Hagfors kommun.....	29
3.1.4. Hemavan (Storumans kommun) .....	29
3.1.5. Lycksele kommun.....	30
3.1.6. Pajala kommun.....	31
3.1.7. Sveg (Härjedalens kommun) .....	32
3.1.8. Torsby kommun .....	32
3.1.9. Vilhelmina kommun .....	33
3.1.10. Östersunds kommun.....	34
3.2. Andra kommuner som får tillgänglighetsförbättringar .....	35
3.3. Tillgängligheten för andra kommuner med önskemål om flygtrafik .....	36
3.3.1. Kramfors.....	36

3.3.2.	Mora.....	37
3.3.3.	Storuman .....	38
3.3.4.	Haparanda.....	38
<b>3.4.</b>	<b>Alternativa möjligheter att klara tillgängligheten.....</b>	<b>39</b>
<b>3.5.</b>	<b>Slutsatser av behovsanalysen .....</b>	<b>44</b>
<b>4.</b>	<b>KOMMERSIELLA FÖRUTSÄTTNINGAR.....</b>	<b>46</b>
<b>5.</b>	<b>AVSTÄMNING MOT TRAFIKVERKETS VILLKOR FÖR TRAFIKAVTAL .....</b>	<b>47</b>
5.1.	En del av resandet är eller kommer att vara interregionalt .....	47
5.2.	Trafiken upprätthålls inte eller ska inte upprätthållas av regional kollektivtrafikmyndighet 47	
5.3.	Resandet är inte av karaktären frekvent pendling.....	48
5.4.	Resenärerna ska stå för en del av kostnaderna för trafiken .....	48
5.5.	Kostnader för trafiken ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal .....	48
<b>6.</b>	<b>SAMLAD BEDÖMNING OCH PRIORITERING .....</b>	<b>49</b>
<b>7.</b>	<b>AVSTÄMNING MOT TRANSPORTPOLITISKA MÅL .....</b>	<b>50</b>
7.1.	Funktionsmål och hänsynsmål .....	50
7.2.	Personer med funktionsnedsättning på flygplatser och flygplan .....	52
<b>8.</b>	<b>AVSTÄMNING MOT REGIONALA MÅL.....</b>	<b>53</b>
8.1.	Regionala trafikförsörjningsprogram.....	53
<b>9.</b>	<b>SAMRÅD .....</b>	<b>57</b>
9.1.	Flygplatser i norr .....	57
9.2.	Workshop .....	58
9.3.	Avtalade operatörers synpunkter på dagens avtal .....	59
<b>10.</b>	<b>TRAFIKUTFORMNING.....</b>	<b>62</b>
10.1.	Avtalsform .....	62
10.2.	Kapacitets- och ersättningsnivåer .....	62
10.3.	Förändringar i allmän trafikplikt och avtal om flygtrafik .....	62
10.4.	Förslag till allmän trafikplikt.....	65
	<b>BILAGOR.....</b>	<b>90</b>
	Bilaga 1 Historik kring det statliga engagemanget i flygtrafiken .....	90
	Bilaga 2 Trafikverkets tillgänglighetsmodell och tillgänglighetsanalysens åtta kriterier .....	95

<b>Bilaga 3 Befolkningsutveckling.....</b>	<b>100</b>
<b>Bilaga 4 Resvaneundersökningar .....</b>	<b>103</b>
<b>Bilaga 5 Nöjd kundundersökning 2017 .....</b>	<b>111</b>
<b>Bilaga 6 Trafikering hösten 2016.....</b>	<b>115</b>

# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund

Trafikverket har ett uppdrag att vid behov avtala om interregional kollektivtrafik som ses som transportpolitiskt motiverad men inte kan bedrivas kommersiellt. Trafikavtal för detta ändamål finns för både tåg, buss, färja och flygtrafik.

Ett större statligt åtagande när det gäller flygtrafik har funnits i ungefär 15 år. Nuvarande avtal om flygtrafik<sup>4</sup> gäller från oktober 2015 till oktober 2019. Trafikverket har beslutat om allmän trafikplikt<sup>5</sup> för flygtrafik på tio flyglinjer. Linjerna är följande:

- Arvidsjaur – Arlanda
- Gällivare – Arlanda
- Hagfors-Arlanda
- Hemavan – Arlanda
- Lycksele – Arlanda
- Pajala – Luleå
- Sveg – Arlanda
- Torsby-Arlanda
- Vilhelmina – Arlanda
- Östersund-Umeå

I flera fall bedrivs trafiken idag med mellanlandning så att två av flygplatserna samslingas. Samslingningen beskrivs i avsnitt 2.1.

Idag har Trafikverket upphandlat flygtrafik på åtta av dessa flyglinjer. De flygbolag som engagerats får en ersättning från Trafikverket för att upprätthålla trafiken. Dessutom bedrivs trafik på linjerna Arvidsjaur-Arlanda och Gällivare-Arlanda kommersiellt enligt den allmänna trafikplikten men utan ersättning från Trafikverket.

Inför beslut om allmän trafikplikt och vid behov upphandling av trafik, görs en utredning som underlag för besluten. I samband med det tas också beslut om eventuella förändringar i trafikplikten.

## 1.2. Syfte

Syftet med utredningen är att utreda vilka brister det finns i tillgängligheten för berörda kommuner och ta ställning till om dessa brister kan åtgärdas av Trafikverket genom att besluta om allmän trafikplikt och vid behov avtala om flygtrafik eller vidta andra, mer ändamålsenliga åtgärder som kan lösa tillgänglighetsproblemen. Om utredningen kommer

---

<sup>4</sup> För en utförligare historik och bakgrund till dagens flygavtal, se bilaga 1.

<sup>5</sup> Allmän trafikplikt fastslår minimikraven som ska uppfyllas för att trafik ska få bedrivas på linjen. Se 1.4 för utförligare beskrivning av vilka bestämmelser som gäller.

fram till att allmän trafikplikt bör införas ska utredningen även lägga fram ett förslag till hur den allmänna trafikplikten ska se ut. Underlaget kommer att ligga till grund för beslut om på vilka sträckor Trafikverket ska besluta om allmän trafikplikt och vid behov avtala om flygtrafik för perioden oktober 2019 till oktober 2023.

Utredningen behandlar endast avtal om regelbunden flygtrafik till berörda flygplatser. T.ex. statliga driftbidrag till flygplatserna är ett särskilt uppdrag som inte behandlas i denna utredning.

### 1.3. Vad avgör om Trafikverket ska engagera sig i viss kollektivtrafik?

Trafikverkets uppdrag, när det gäller interregional kollektivtrafik, är att verka för en grundläggande tillgänglighet<sup>6</sup>. Trafikverket har möjlighet att teckna avtal om transportpolitisk motiverad interregional kollektivtrafik, om trafiken inte upprätthålls i annan regi och om den saknar förutsättningar för att bedrivas kommersiellt.

En förutsättning för att Trafikverket ska engagera sig i en viss kollektivtrafik är att den bedöms vara transportpolitisk motiverad. Det innebär att trafiken måste ge mätbara förbättringar i den interregionala tillgängligheten för kommuner som, utan den aktuella trafiken, har en bristande tillgänglighet<sup>7</sup>.

Om en trafik är transportpolitiskt motiverad eller inte, vilken utformning den bör ha, om det finns förutsättningar att bedriva trafiken kommersiellt eller i samverkan med andra aktörer, vilken eventuell ersättning som är rimlig etc., bedöms efter ett antal olika villkor i olika utredningssteg. Utredningsstegen följer Trafikverkets rutin för utredningar om transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik och listas i bild 1 nedan.

---

<sup>6</sup> Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, 1§

<sup>7</sup> Trafikverket mäter interregional tillgänglighet genom att analysera resmöjligheterna från/till en kommunhuvudort utifrån åtta olika kriterier, se Bilaga 2.

Utredningsprocessens olika steg i utredningar  
om eventuellt engagemang i interregional  
kollektiv persontrafik

- 1. Behovsanalys**
  - Tillgänglighetsanalys
  - Bristanalys
- 2. Bedömning om trafiken kan drivas kommersiellt**
- 3. Bedömning om samverkansinsats**
- 4. Bedömning om insatsens prioritet relativt andra insatser**
- 5. Avstämning mot Trafikverkets villkor för trafikavtal**
  - En del av resandet är eller kommer att vara interregionalt
  - Trafiken upprätthålls inte eller ska inte upprätthållas av regional kollektivtrafikmyndighet
  - Resandet är inte av karaktären frekvent pendling
  - Resenärerna ska stå för en del av kostnaderna för trafiken
  - Kostnader för trafiken ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal
- 6. Avstämning mot transportpolitiska mål**
- 7. Avstämning mot regionala mål**
- 8. Utformning av förslag till insats**
- 9. Remiss**
- 10. Förslag till insats**

Bild 1 Utredningsprocessen

## 1.4. Möjligheter och begränsningar

### EU-lufttrafikförordningen<sup>8</sup>

EU-lufttrafikförordningen reglerar bl.a. under vilka förutsättningar och på vilket sätt en medlemsstat kan köpa regelbunden flygtrafik.

Av artikel 16 i EU-lufttrafikförordningen följer att medlemsstaten först måste införa allmän trafikplikt på flyglinjen. Den allmänna trafikplikten ska införas endast i den utsträckning som är nödvändig för att på flyglinjen säkerställa ett minimiutbud av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, prissättning eller minimikapacitet. EU-lufttrafikförordningen fastställer även ramarna för när den planerade allmänna trafikplikten är att bedöma som nödvändig och adekvat.

---

<sup>8</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning).

När en allmän trafikplikt föreligger på en flyglinje får lufttrafikföretag utöva regelbunden lufttrafik på linjen endast under förutsättning att lufttrafikföretaget uppfyller samtliga krav i den allmänna trafikplikten.

Om inget lufttrafikföretag utövar lufttrafik på en flyglinje i enlighet med den allmänna trafikplikten kan medlemsstaten begränsa tillträdet till flyglinjen till ett lufttrafikföretag. Denna rättighet ska erbjudas genom ett offentligt anbudsförfarande i enlighet med artikel 17 EU-lufttrafikförordningen.

Det är således beslutet om allmän trafikplikt som styr vad det är för trafik som ska/kan åstadkommas dvs. regelbunden flygtrafik kan inte upphandlas utan att beslut om allmän trafikplikt finns och regelbunden flygtrafik kan inte heller köpas i en omfattning som går utöver vad som föreskrivs i den allmänna trafikplikten.

I Sverige har Trafikverket regeringens uppdrag att utföra vad som åligger Sverige enligt artiklarna 16 och 17 i EU-lufttrafikförordningen.<sup>9</sup> Av detta följer således att det är Trafikverket som ska utreda behov av allmän trafikplikt, fatta besluta om allmän trafikplikt enligt artikel 16 och vid behov upphandla flygtrafik i enlighet med artikel 17 (även 12 a § i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket).

Avtalet upphandlas i form av en tjänstekoncession. Av definitionen i LOU<sup>10</sup> framgår att med tjänstekoncession avses ett kontrakt av samma slag som ett tjänstekontrakt men som innebär att ersättningen för tjänsterna helt eller delvis utgörs av rätt att utnyttja tjänsten. Ett avtal om en tjänstekoncession innebär att företaget som utför tjänsten tar på sig driftsansvaret inklusive den ekonomiska risken för verksamheten. Företaget får rätten att ta betalt av de som använder tjänsterna, vilket också kan kombineras med en ersättning från den upphandlande myndigheten. Endast 1 kap 12 § i LOU är tillämplig på tjänstekoncessioner och för flyg finns en särreglering i EU-lufttrafikförordningen. I EU-lufttrafikförordningen är reglerat att ersättningen inte får överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostnaden som uppkommer vid fullgörandet av varje allmän trafikplikt, med hänsyn till lufttrafikföretagets intäkter i samband därmed, samt till en rimlig vinst.<sup>11</sup>

### **Kommuners medverkan i tillhandahållandet av flygtrafiken med allmänna medel**

Synpunkter och förslag har i olika omgångar kommit från flygplatser och kommuner när det gäller att ha möjlighet att medverka i tillhandahållandet av flygtrafiken. Trafikverket har gjort en genomlysning av dessa.

---

<sup>9</sup> 3 § förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område samt 12 a § förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket).

<sup>10</sup> Lag (2007:1091) om offentlig upphandling.

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008-2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, Artikel 17 punkt 8.

Som framgår ovan är det Trafikverket som i nationell förordning fått uppgiften att köpa regelbunden flygtrafik<sup>12</sup>. Så länge inget annat bestäms är det ingen annan än Trafikverket som kan köpa regelbunden flygtrafik.

Trafikverket kan inte ta emot bidrag från kommuner eller regionala kollektivtrafikmyndigheter till upphandlingen av flygtrafik utan uttryckligt författningsstöd.

Eftersom Trafikverket fått uppgiften att vid behov upphandla regelbunden flygtrafik kan Trafikverket inte ge pengar till kommuner eller kollektivtrafikmyndigheterna för att dessa själva ska kunna upphandla flygtrafik.

Trafikverkets tolkning av EU-lufttrafikförordningen är att det inte är möjligt att upphandla mer än den trafik som beslutats i allmän trafikplikt. Däremot står det fritt för en upphandlad operatör att tillhandahålla ytterligare trafik om de ser kommersiella möjligheter för detta.

Det har framförts önskemål från flygplatser och kommuner att ansvara för biljettförsäljning själva istället för operatören. EU-lufttrafikförordningen och utformandet av upphandlingen som en tjänstekoncession ger dock inte någon sådan möjlighet.

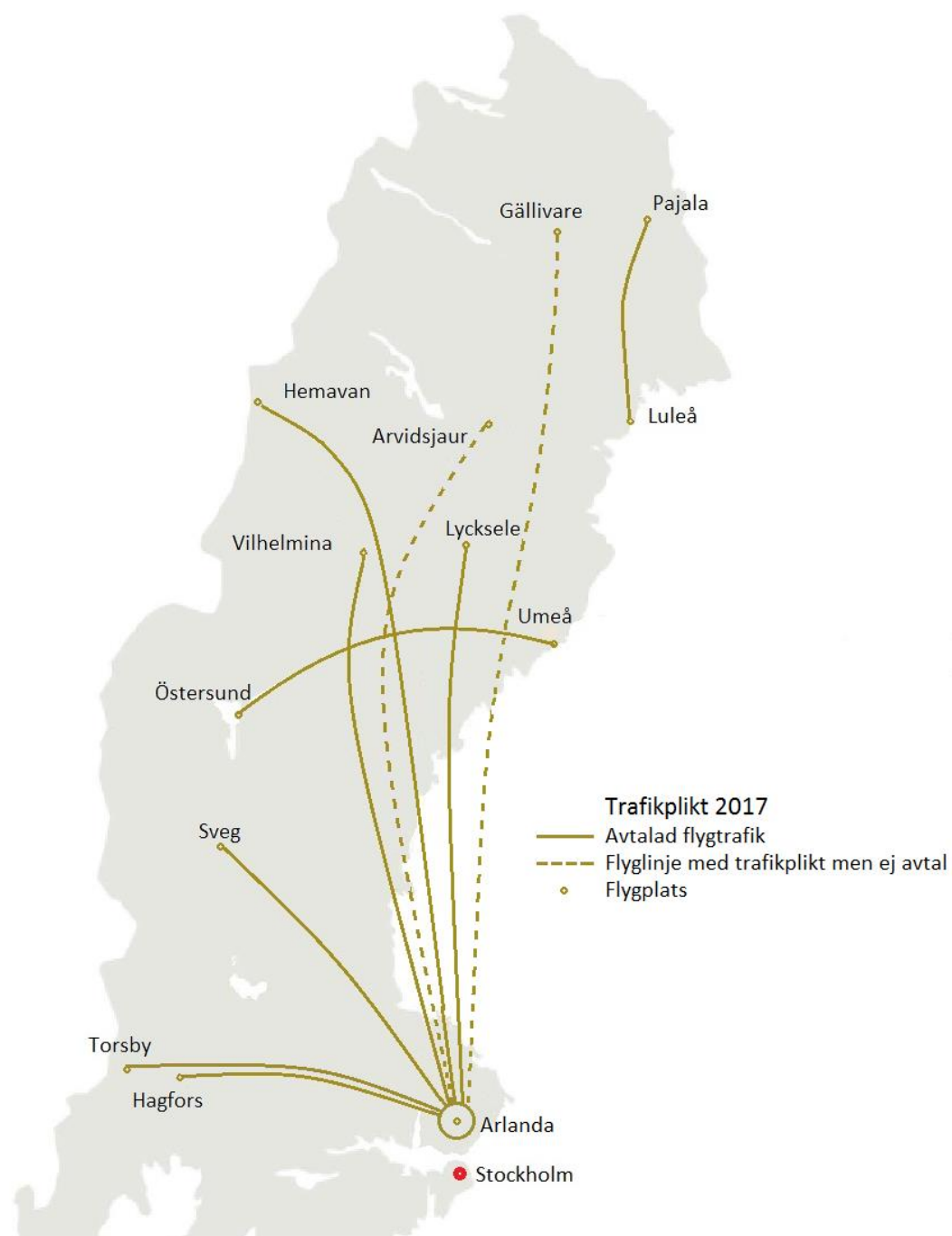
Några flygplatser har ställt frågan om det är möjligt för en flygplats att istället för att ha avtal med den upphandlade operatören få betalt direkt av Trafikverket för tjänster såsom start/landning, ramp och incheckning. De anser att operatören ändå tar höjd för dessa tjänster i sitt anbud och att det skulle minska risken för eventuella betalningsproblem mellan flygplats och upphandlad operatör. Utformningen av upphandlingen som en tjänstekoncession gör att den föreslagna lösningen inte är lämplig. Dessutom ska operatören ha friheten att tillhandahålla flera av de föreslagna tjänsterna själv.

---

<sup>12</sup> Se 1 och 3 §§ förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område. Av 1 § framgår att bestämmelserna i förordningen gäller så länge inte en lag eller en annan förordning innehåller någon bestämmelse som avviker från den.

## 2. Nuvarande trafik

### 2.1. Beskrivning av dagens flyglinjer



Kartan visar de flyglinjer där det finns allmän trafikplikt. Vissa linjer samslingas och samslingningen kan dessutom variera för några av linjerna, se text nedan om respektive flyglinje.

För respektive flyglinje beskrivs nedan vad aktuella trafikplikter ställer för krav på trafikutbudet samt hur utbudet, på en översiktlig nivå, såg ut hösten 2016. Det är utbudet hösten 2016 som legat till grund för tillgänglighetsanalyserna i utredningen. Mer detaljerat trafikutbud redovisas i bilaga 6.

För respektive flyglinje redovisas även resandeutvecklingen för perioden 2000 – 2016. I bilaga 3 redovisas befolkningsutvecklingen; dels över utredningens hela influensområde mellan åren 1950 och 2014, dels för respektive flygplatsort och kommun för åren 2000 till 2016. Sedan 50-talet har befolkningen i området minskat med 22 procent och de senaste 20 åren med 10 procent. Även om fyra av flygplatsorterna har fått ökad befolkning under 2000-talet; Gällivare, Hemavan, Torsby och Östersund, så minskar resandunderlaget i stort, sett över tid. På kommunnivå är det bara Östersund som ökat sin befolkningsmängd mellan 2000 och 2016, övriga kommuner har minskat i befolkning med mellan 7 och 18 procent under perioden.

Totalt sett har resandet minskat under den studerade perioden. År 2000 var det totalt ca 152 000 resor på de studerade linjerna, vilket 2016 minskat till 132 000 eller med ca 13 procent. Det kan jämföras med utvecklingen inom inrikesflyget som helhet, där resandet ökat med ca 7 procent under samma period. De stora flygplatserna vid kusten, Umeå, Luleå och Skellefteå har ökat sitt resande betydligt mer än genomsnittet under perioden. Umeå har ökat resandet med ca 43 procent, från 695 000 till 997 000 resor. Luleå har ökat med ca 20 procent, från 919 000 till 1 108 000 resor. Skellefteå har ökat med ca 10 procent, från 240 000 till 265 000 resor. Även Kiruna har ökat sitt resande under perioden. Kiruna uppvisar den största procentuella ökningen, hela 56 procent, från 162 000 till 253 000 resor.

Orsaken till ökningen varierar. Umeå och Luleå har ökat sin befolkning under perioden, med 18 resp 7 procent, medan Skellefteå och Kiruna minskat med 1 resp 5 procent. Landet som helhet har ökat befolkningen med 13 procent under samma period. För Kiruna är det sannolikt utvecklingen i näringslivet tillsammans med de långa avstånden och bristen på snabba alternativa resmöjligheter som gett den positiva utvecklingen för flyget. Det större befolkningsunderlaget längs kusten har gett möjlighet till konkurrerande flygtrafik som i sin tur gett lägre priser och större utbud, vilket även lockar resande från ett större omland.

För mer detaljer om resandeutvecklingen för det avtalade flyget, se även bilaga 1.

#### 2.1.1. Arvidsjaur – Arlanda

##### Trafikutbud

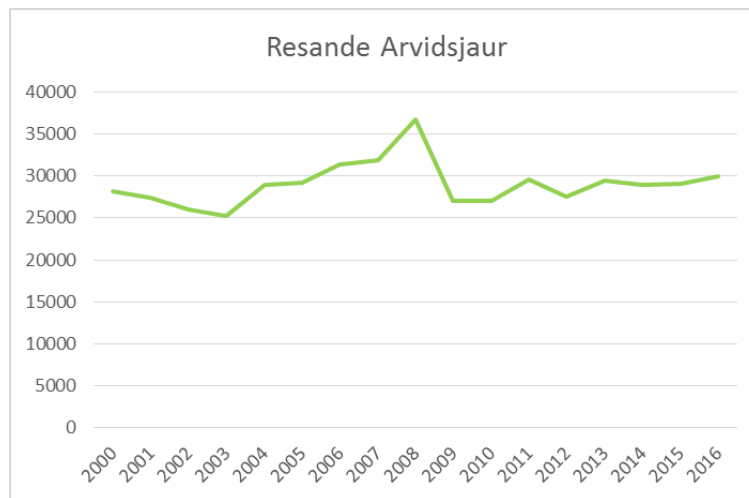
För närvarande finns inget avtal om flygtrafik på Arvidsjaur – Arlanda eftersom NextJet trafikerar sträckan enligt trafikplikten utan ersättning.

Trafikplikten för Arvidsjaur kräver två dubbelturer måndag – fredag, en dubbeltur söndag och helgdag samt en extra dubbeltur per vecka inom specificerade tidtabellsramar. Minst 45 500 flygstolar och 1 226 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske.

Nextjet trafikerade sträckan hösten 2016 med två dubbelturer måndag-fredag samt två dubbelturer på söndagar. Flyglinjen slingas Gällivare – Arvidsjaur – Arlanda, det vill säga all flygtrafik till/från Arvidsjaur kommer från, eller ska vidare till, Gällivare.

#### Resandeutveckling

Resandet för Arvidsjaur – Arlanda har under hela 2000-talet legat stabilt över 25 000 resande per år. År 2008 nåddes en toppnotering på nästan 38 000 resande vilken följdes av en kraftig minskning till cirka 27 000 år 2009. Därefter har resandet ökat svagt men stadigt för att ligga på 30 000 år 2016.



*Resandeutvecklingen på flyglinjen Arvidsjaur – Arlanda.*

#### 2.1.2. Gällivare – Arlanda

##### Trafikutbud

Sedan oktober 2015 avtalas ingen flygtrafik på Gällivare – Arlanda eftersom NextJet trafikerar sträckan enligt trafikplikten utan ersättning.

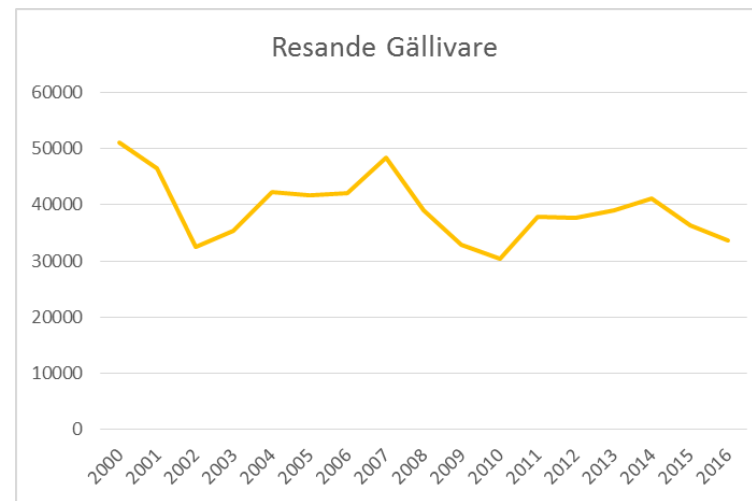
Trafikplikten för Gällivare kräver två dubbelturer måndag – fredag samt en dubbeltur på söndag och helgdag inom specificerade tidtabellsramar. Minst 56 000 flygstolar och 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske.

Nextjet trafikerade sträckan hösten 2016 med två dubbelturer måndag-fredag samt två dubbelturer på söndagar (en dubbeltur mer än vad trafikplikten kräver på söndagar). Flyglinjen slingas Gällivare – Arvidsjaur – Arlanda, det vill säga all flygtrafik till/från Gällivare mellanlandar i Arvidsjaur.

#### Resandeutveckling

Resandet på linjen Gällivare – Arlanda har varierat kraftigt under 2000-talet och den långsiktiga trenden är svagt sjunkande resande. Resandet var högt i början av seklet med

drygt 51 000 år 2000. Efter en minskning ner mot 30 000 resande år 2002 ökade resandet under några år till drygt 48 000 år 2007. Därefter minskade det återigen till cirka 30 000 resande år 2010. Från 2010 till 2014 ökade resandet något för att de två sista åren återigen minska till drygt 33 000 resande år 2016.



*Resandeutvecklingen på flyglinjen Gällivare – Arlanda.*

### 2.1.3. Hagfors – Arlanda

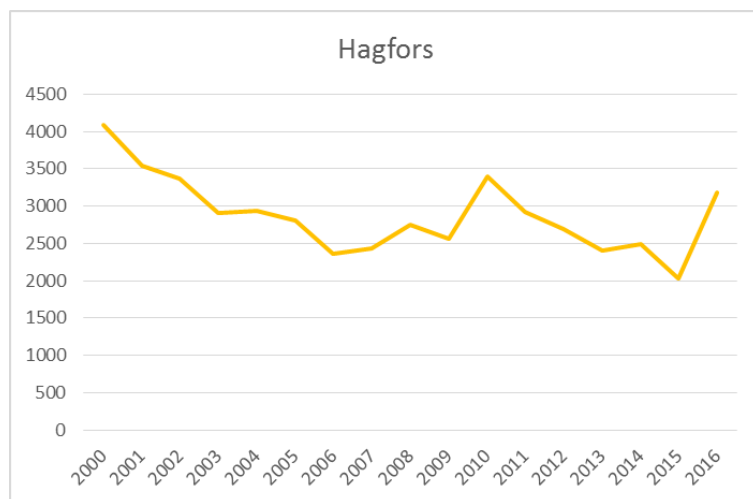
#### Trafikutbud

Trafikplikten för Hagfors kräver två dubbelturer dagligen helgfri måndag – fredag i enlighet med tidtabell. Minst 4 500 flygstolar och 996 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning får ske så länge tidtabellskraven efterlevs.

Flexflight trafikerade sträckan hösten 2016 med två dubbelturer måndag – fredag. Flyglinjen slingas Torsby – Hagfors – Arlanda, det vill säga all flygtrafik till/från Hagfors kommer från, eller ska vidare till, Torsby.

#### Resandeutveckling

Resandet på Hagfors – Arlanda är lågt jämfört med flera av de andra flyglinjerna med allmän trafikplikt. Den långsiktiga trenden för Hagfors är minskat resande. Sedan toppnoteringen på drygt 4 000 resande år 2000 har resandet sjunkit med undantag för en topp år 2010 med cirka 3 400 resande. 2015 låg resandet på en lägsta nivå om cirka 2 000 resande per år, vilket främst berodde på driftsproblem med dåvarande operatör vilket till slut ledde till att Trafikverket sade upp avtalet. Med nytt avtal med annan operatör blev det en markant förändring för år 2016 då resandet ökade kraftigt till nästan 3 200 resor.



Resandeutvecklingen på flyglinjen Hagfors – Arlanda.

#### 2.1.4. Hemavan – Arlanda

##### Trafikutbud

Trafikplikten för Hemavan innefattar olika utbudskrav för perioderna 1 maj – 31 oktober respektive 1 november – 30 april. Det är främst utbudet för sommarperioden som utgör underlag för tillgänglighetsanalyserna i denna utredning. Minst 21 000 flygstolar och 900 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske.

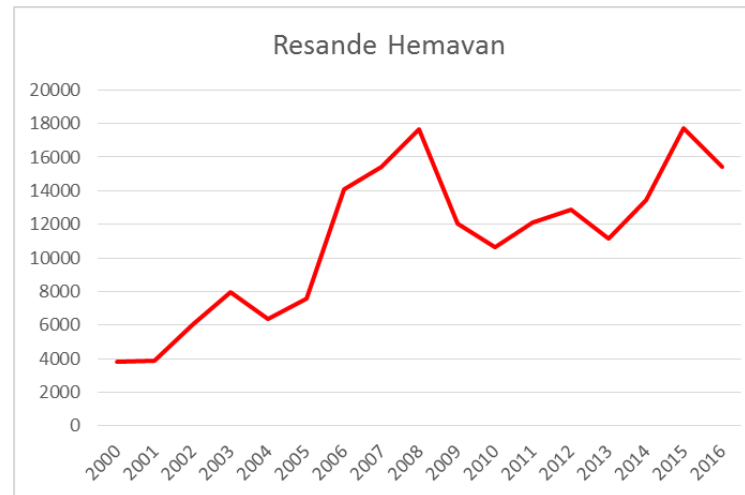
För sommarperioden kräver trafikplikten en dubbeltur dagligen helgfri måndag – fredag i enlighet med tidtabellsram samt en dubbeltur söndag och helgdag.

Nextjet trafikerade sträckan hösten 2016 med fler turer än vad trafikplikten kräver. Förutom en dubbeltur måndag – fredag och en dubbeltur på söndagar så körde de en extra dubbeltur måndag och fredag samt en enkeltur Arlanda – Hemavan på torsdagar. Trafikplikten följdes dock inte helt då eftermiddagsturen från Hemavan avgick 45 minuter tidigare än vad trafikplikten tillåter. I behovsanalysen i kapitel 3 beskrivs hur detta påverkade tillgängligheten.

Alla turer från Hemavan mellanlandar på vägen. De flesta i Vilhelmina men några turer i Lycksele och någon i Kramfors.

##### Resandeutveckling

Resandeutvecklingen på Hemavan har under 2000-talet haft en kraftigt stigande utveckling från cirka 4 000 resenärer per år 2000 till nästan 18 000 resenärer år 2015. En toppnotering nåddes år 2008 då drygt 17 500 resenärer reste på sträckan. Därefter följde två år med minskat resande innan ökningen började igen. Sista året visar ett tapp ner till drygt 15 000 resenärer.



*Resandeutvecklingen på flyglinjen Hemavan – Arlanda.*

Den kraftiga ökningen av antalet resenärer kan åtminstone delvis förklaras med att antalet turer ökat och att trafiken anpassats till turistsäsongen.

#### 2.1.5. Lycksele – Arlanda

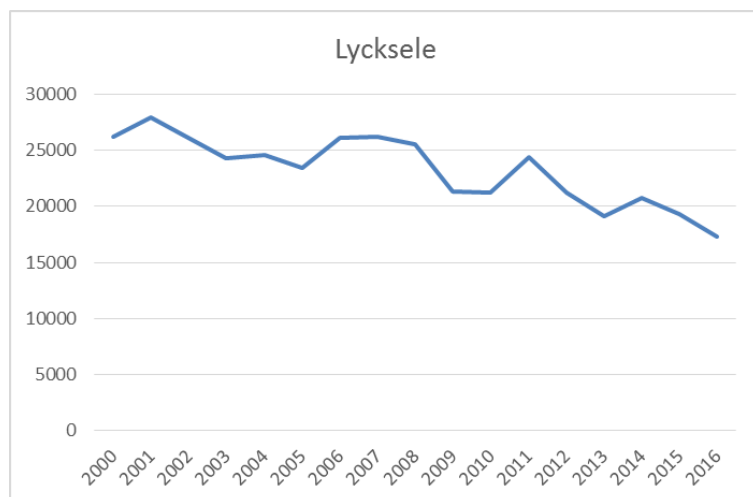
##### Trafikutbud

Trafikplikten för Lycksele kräver två dubbelturer måndag – fredag samt en dubbeltur söndag och helgdag i enlighet med tidtabellsram. Minst 34 000 flygstolar och 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske.

Nextjet trafikerade sträckan hösten 2016 med två dubbelturer måndag – fredag samt en dubbeltur på söndagar. De flesta turer mellanlandar i Kramfors. På vissa turer utgör Lycksele mellanlandning för turer som startat i eller ska vidare till Hemavan eller Vilhelmina.

##### Resandeutveckling

Resandet på Lycksele har, med lite variation, stadigt minskat sedan år 2001. Då låg resandet som högst för 2000-talet på 28 000 resande per år. År 2016 reste drygt 17 000 resenärer på sträckan.



*Resandeutvecklingen på flyglinjen Lycksele – Arlanda.*

En förklaring till det minskade resandet är att många väljer att flyga från Umeå trots en relativt lång anslutningsresa. Det bekräftas också av en undersökning som gjordes 2016 bland företagare i Lycksele. Särskilt bland de som reser ofta är det vanligt att resa från Umeå. Orsaker till valet som nämns i undersökningen är bättre priser, fler avgångar som passar och att de slipper mellanlandning.

#### 2.1.6. Pajala – Luleå

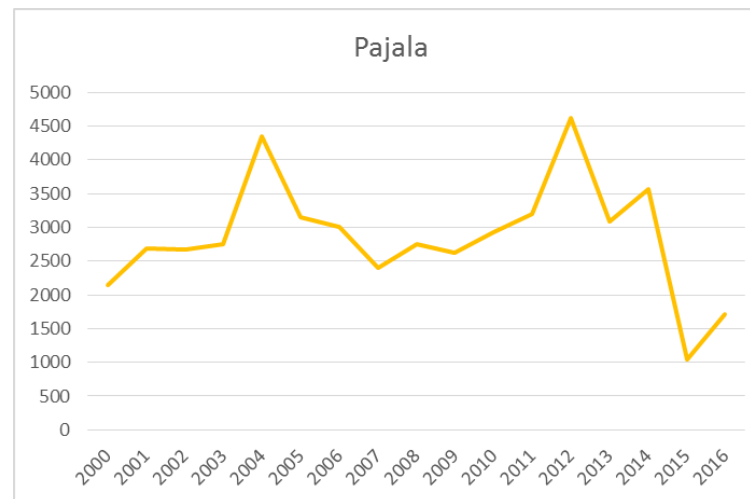
##### Trafikutbud

Trafikplikten för Pajala kräver två dubbelturer måndag – fredag samt en dubbeltur söndag och helgdag i enlighet med tidtabellsram. Minst 6000 flygstolar och 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning får ske så länge tidtabellskraven efterlevs.

Jonair trafikerade sträckan hösten 2016 med två dubbelturer måndag – fredag och en dubbeltur på söndagar.

##### Resandeutveckling

Pajala hör till de flygplatser som har det lägsta resandet, men det har varit relativt stora variationer under den studerade perioden. Från år 2000 till år 2014 ökade resandet på Pajala – Luleå från drygt 2 000 till drygt 3 500 resande per år. Under perioden förekom två rejäla toppar; år 2004 och år 2012, med cirka 4 400 respektive 4 600 resande per år. År 2015 kom ett jätteras från drygt 3 500 till endast 1 000 resande. 2016 ökade resandet igen till cirka 1 700 resande.



Resandeutvecklingen på flyglinjen Pajala – Luleå.

Den stora minskningen på senare år beror till stor del på utvecklingen av gruvnäringen i Pajala. När brytningen av järnmalm i Kaunisvaara lades ner försvann en stor del av resandet på flyglinjen. Det väldigt låga resandet 2015 beror dock även på problem med tidigare operatör. Med det nya avtalet har resandet börjat öka igen, även om det är från en låg nivå.

#### 2.1.7. Sveg – Arlanda

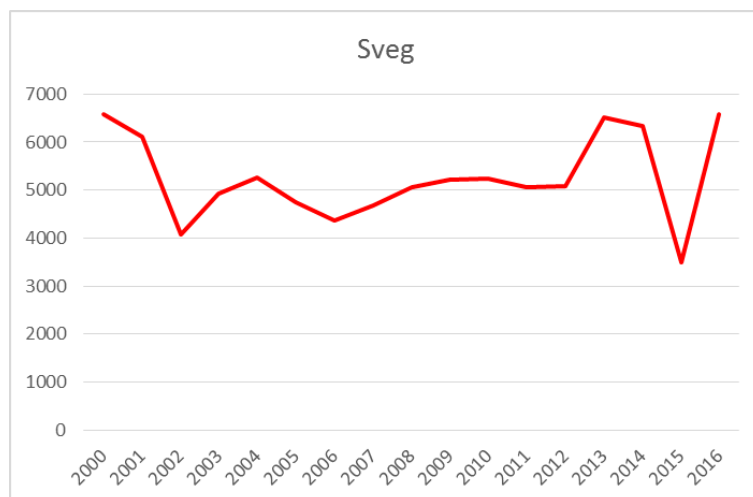
##### Trafikutbud

Trafikplikten för Sveg – Arlanda kräver två dubbelturer måndag – fredag, en dubbeltur på söndagar samt ytterligare en extra dubbeltur per vecka, i enlighet med tidtabellsram. Minst 8 000 flygstolar och 1 226 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske så länge tidtabellskraven efterlevs.

Flexflight trafikerade sträckan hösten 2016 med det utbud som trafikplikten kräver. Alla turer mellanlandar i Mora utom de extra torsdagsturerna som går direkt.

##### Resandeutveckling

Även Sveg-Arlanda hör till de linjer som har relativt lågt resande. Resandet på Sveg var förhållandevis högt åren 2000 och 2001 med över 6 000 resande per år. Efter en rejäl minskning 2003 till 4 000 resande återhämtade det sig något och har under stora delar av 2000-talet legat relativt stabilt runt cirka 5 000 resande per år. 2013 skedde en ökning till 6 500 resande vilket år 2015 tappades helt och bottensiffror med under 3 500 resande per år noterades. En kraftig upphämtning skedde år 2016 då samma nivå som år 2000, dryga 6 500 resande, uppnåddes.



Resandeutvecklingen på flyglinjen Sveg – Arlanda.

Den kraftiga minskningen 2015 berodde på att avtalet med tidigare operatör sades upp efter driftsproblem. Med det nya avtalet från oktober 2015 är resandet åter på tidigare nivåer.

#### 2.1.8. Torsby – Arlanda

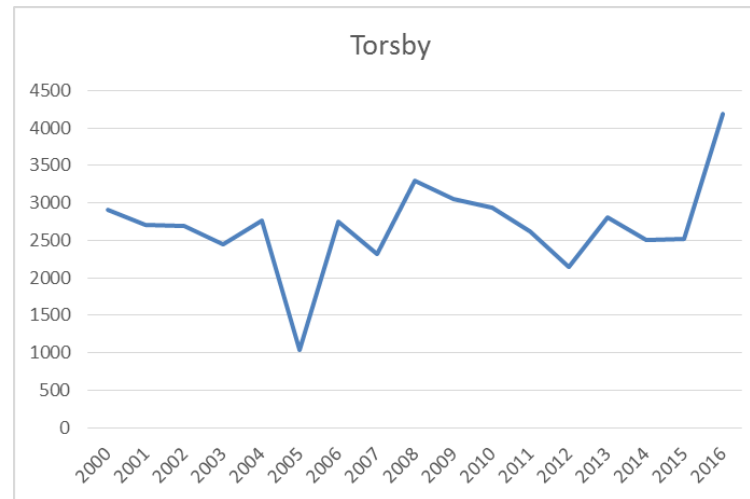
##### Trafikutbud

Trafikplikten för Torsby kräver två dubbelturer dagligen helgfri måndag – fredag i enlighet med tidtabell. Minst 5 000 flygstolar och 996 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning får ske så länge tidtabellskraven efterlevs.

Flexflight trafikerade sträckan hösten 2016 med två dubbelturer måndag – fredag. Flyglinjen slingas Torsby – Hagfors – Arlanda, det vill säga all flygtrafik till/från Torsby mellanlandar i Hagfors.

##### Resandeutveckling

Resandet på sträckan Torsby – Arlanda är i likhet med Hagfors – Arlanda lågt jämfört med flera andra av flyglinjerna med allmän trafikplikt. Resandet har under 2000-talet legat runt 2 500 resande per år med en kraftig minskning år 2005 med endast cirka 1 000 resande samt en ökning år 2008 då cirka 3 300 reste på sträckan. I likhet med Hagfors var det driftsproblem för operatören i föregående avtal vilket till slut ledde till att Trafikverket sade upp avtalet. Dessa problem hämmade resandet. Med ny operatör har resandet ökat kraftigt under 2016 och nådde då 4 200 resande.



Resandeutvecklingen på flyglinjen Torsby – Arlanda.

Den extremt låga resandet 2005 berodde på att flygplatsen var avstängd för ombyggnad under stor del av året.

#### 2.1.9. Vilhelmina – Arlanda

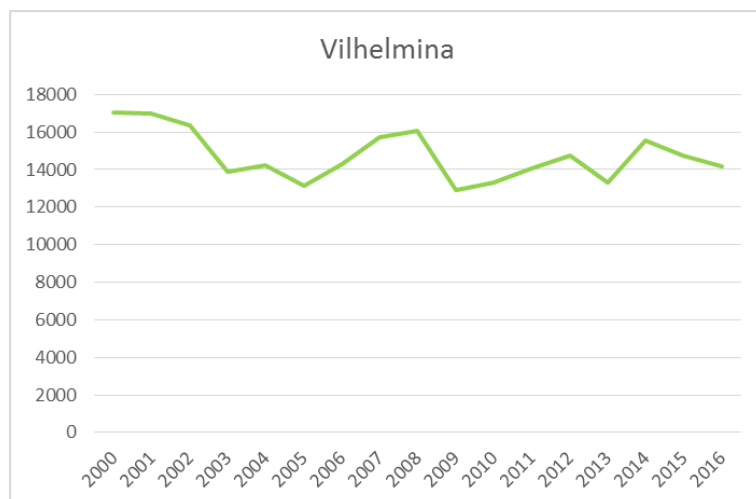
##### Trafikutbud

Trafikplikten för Vilhelmina kräver två dubbelturer måndag – fredag samt en dubbeltur söndag och helgdag i enlighet med tidtabellsram. Minst 22 000 flygstolar och 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske.

Nextjet trafikerade sträckan hösten 2016 med två dubbelturer måndag – fredag samt en dubbeltur på söndagar. Vissa turer går direkt till Arlanda, vissa via Kramfors eller Lycksele och ibland har flighten startat i eller ska vidare till Hemavan. Se bilaga 5 för mer detaljer om utbudet.

##### Resandeutveckling

Resandet på Vilhelmina har på 2000-talet, med lite variation, legat mellan 14 000 och 16 000 resande per år med undantag för år 2000 då resandet var som högst med drygt 17 000 resande. Ytterligare en topp kan noteras för år 2008 då resandet låg strax över 16 000 för att år 2009 minska till strax under 13 000. År 2016 var resandet drygt 14 000.



Resandeutvecklingen på flyglinjen Vilhelmina – Arlanda.

### 2.1.10. Östersund – Umeå

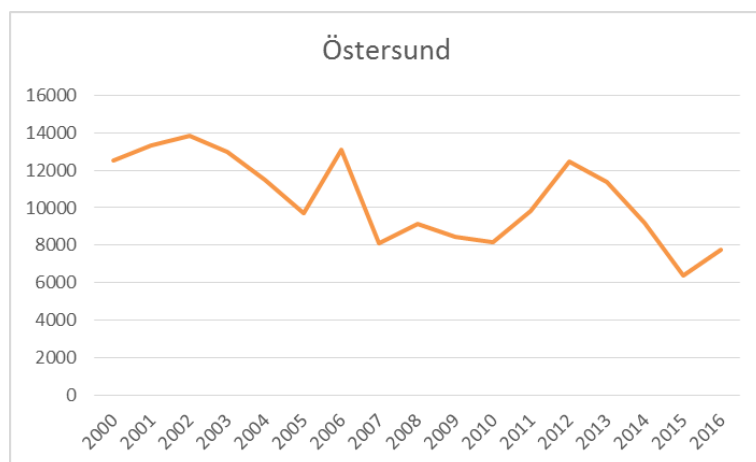
#### Trafikutbud

Trafikplikten för Östersund kräver två dubbelturer måndag – fredag. Minst 7 000 flygstolar och 936 enkelturer ska produceras per kalenderår. Mellanlandning är inte tillåten.

Flexflight trafikerade hösten 2016 sträckan med två dubbelturer måndag – fredag.

#### Resandeutveckling

Resandet på Östersund – Umeå har varierat kraftigt under 2000-talet med en långsiktig trend av minskat resande. Toppar i resandet har varit åren 2002, 2006 och 2012 med resande på nästan 14 000, drygt 13 000 och drygt 12 000 resande per år. Åren 2007-2010 var resandet på jämförelsevis låga nivåer med drygt 8 000 resande per år. Åren 2013-2015 sjönk resandet till en bottennivå på knappt 6 500 resande 2015. 2016 vände trenden och resandet steg till nästan 8 000 resande under året.



Resandeutvecklingen på flyglinjen Östersund – Umeå.

## 2.2. Resvaneundersökningar

Trafikverket har under hösten 2016 låtit genomföra resvaneundersökningar på de flyglinjer som omfattas av den föreliggande flygutredningen för perioden 2019-2023.

Resvaneundersökningar syftar till att bl a ta reda på vilket ärende resenärerna har med sin resa och i fallet med flygtrafik även hur stort upptagningsområde en flygplats kan ha.<sup>13</sup>

Den genomsnittlige resenären i undersökningen är en man i åldern 35-49 år, som är privatanställd i ledande befattning och bor i den kommun där flygplatsen är belägen. Skillnaden mellan könen är dock inte större än att 56 % av resenärerna är män och 44 % är kvinnor. Det vanligaste ärendet är tjänsteresa och resorna till och från Arlanda sker i något högre grad med tåg, men även med bil, buss, taxi eller annat flyg. För de övriga flygplatserna, som ligger ute i landet, bekräftar undersökningen det naturliga i att de flesta resor till och från flygplatsen sker med bil. Resultatet pekar även på att omkringliggande kommuner har nytta av flyglinjerna.

Trafikverket har även undersökt hur det långväga resandet totalt sett ser ut för personer bosatta i flygplatsernas omland, oavsett färdmedel<sup>14</sup>. Bilresor dominerar helt med 72 procent följt av flyg med 15 procent. Privata ärenden står för 64 procent av resorna, tjänsteresor för 36 procent. Även i denna undersökning är det dock männen som gör de flesta resorna, 63 procent.

## 2.3. Kundundersökning

Trafikverket låter varje år genomföra en kundundersökning för att ta rätt på hur kunderna upplever resan och hur nöjda de är med servicen på marken och ombord på flygplanet.

I den senaste undersökningen är sammanlagt 79 procent av resenärerna på de linjer som Trafikverket upphandlar nöjda med resan. Flest nöjda har linjen Pajala-Luleå, följt av Torsby/Hagfors-Arlanda. Även Sveg-Arlanda och Hemavan/Vilhelmina-Arlanda ligger över genomsnittet. Lägst andel nöjda har Gällivare/Arvidsjaur-Arlanda, där det främst är tidhållningen som resenärerna är betydligt mindre nöjda med än för övriga flyglinjer.

De områden som generellt får högst betyg är bemötandet och servicen från personalen, enkelheten att resa med bagage och inköp och hantering av biljetter.

Lägst betyg ger kunderna till biljettpriset, flygplanets bekvämlighet och maten ombord. Synpunkterna på bekvämlighet och maten sammanfaller med de förslag på åtgärder som presenteras av det konsultföretag som har genomfört undersökningarna för att öka nöjdheten. Det är därmed inte sagt att det är enkelt för flygoperatörerna att vidta åtgärder inom dessa område, men det är en bra indikation på vad kunderna tycker är viktigt.

## 2.4. Uppföljning

Trafikverket följer regelbundet upp hur operatörerna efterlever kraven i den allmänna trafikplikten. Alla Trafikverkets avtal, oavsett trafikslag, bygger på att operatörerna själva

---

<sup>13</sup> En utförligare redogörelse för dessa undersökningar återfinns i bilaga 4.

<sup>14</sup> Även denna undersökning återfinns i bilaga 4.

redovisar hur de uppfyller kraven i avtalen. För flygavtalen redovisas kvartalsvis antal producerade turer och stolar, punktlighet och genomsnittspris. Redovisningen till Trafikverket är helt transparent och representanter för flygplatserna är alltid med vid uppföljningsmöten. Under denna avtalsperiod har en utökad uppföljning skett och flygplatserna har börjat rapportera in statistik till Trafikverket.

Den tätare uppföljningen beror på en period av dålig regularitet, bagageproblem, planerade trafikstopp, begränsningar av startbanan, ny certifiering av flygplatser och stängning av bana vid asfaltering.

Punktligheten har varit ett av de stora problemen under perioden. Mest drabbade har flygplatserna med kommersiell trafik varit. Det är i huvudsak den snäva tidtabellen som inte möjliggör att flyga in t.ex. förseningar från Arlanda, långa avisningstider eller andra problem. Det är operatören som ansvarar för att förseningar inte sker.

## 2.5. Erfarenheter från avtalsförvaltning

Trafikverkets erfarenheter av den pågående upphandlade flygtrafikens olika faser: upphandling, trafikstart och uppföljning kan sammanfattas som att det finns stora förbättringspotentialer i hela kedjan. Förutsättningar för stabil, regelbunden och punktlig trafik behöver förbättras inför nästa avtalsperiod. Här följer några exempel på händelser under perioden:

Möjligheten till kommersiell anmälan har under perioden inneburit viss turbulens. I samband med upphandling av trafiken inför avtalsperioden 2015-2019 inkom kommersiell anmälan för tre av linjerna. För både Gällivare-Arlanda och Arvidsjaur-Arlanda inkom kommersiell anmälan från två olika flygbolag, Nextjet och Estonian Air. Dessutom inkom kommersiell anmälan för Lycksele-Arlanda från Nextjet. Nextjet drog tillbaka de kommersiella anmälningarna varefter Estonian Air gick i konkurs. Därefter inkom kommersiell anmälan för Gällivare och Arvidsjaur på nytt. Nextjet bedrev under en period trafiken åt det regionala bolaget AG Travel, som gick i konkurs augusti 2016. Senare återkom Nextjet i egen regi med en kommersiell anmälan efter att Trafikverket påbörjat en förnyad upphandling av trafiken.

Exempel finns där bristande kvalitet inneburit uppehåll i trafiken. I mars 2015, innan avtalsperiodens start, sade Trafikverket upp den operatören Avies med omedelbar verkan pga. allvarliga fel i yrkesutövningen. Uppsägningen föranledde omedelbart trafikstopp på sträckorna Sveg-Arlanda, Torsby/Hagfors-Arlanda och Pajala-Luleå, som måste upphandlas på nytt. Det innebar även ett byte av operatör för sträckorna Sveg-Arlanda och Östersund-Umeå från avtalsstart i oktober 2015.

Problem kring begränsningar i operativ licens har inneburit osäkerhet om trafik kommer att kunna bedrivas utan uppehåll. Den 18 augusti 2017 återkallade Transportstyrelsen Nextjets operativa licens på grund av att Transportstyrelsen inte bedömer det som säkert att Nextjet kan uppfylla sina faktiska och potentiella åtaganden. I samma beslut utfärdade Transportstyrelsen en tidsbegränsad operativ licens, giltig till och med den 17 november 2017.

## 3. Behovsanalys

### 3.1. Tillgängligheten för kommuner med allmän trafikplikt

Här redovisas tillgängligheten för samtliga kommuner med beslut om allmän trafikplikt. Tillgängligheten i olika situationer redovisas; dels för en trafikering helt utan Trafikverkets trafikavtal, dels för en trafikering med Trafikverkets avtal för tåg- och busstrafik och slutligen för en trafiksituation med alla Trafikverkets avtal. Den effekt på tillgängligheten som trafikplikten/flygavtalen ger kan därmed utläsas som skillnaden mellan mittersta och översta raden i tabellerna nedan. Trafikutbudet hösten 2016 ligger till grund för analyserna och Trafikverkets tillgänglighetsmodell Reskoll har använts. Information om Reskoll och de tillgänglighetskriterier som används finns i bilaga 2.

För att få ett bredare beslutsunderlag har en fördjupad analys av modellens resultat gjorts för såväl tillgängligheten utan avtal som av tillgänglighetseffekterna av flygavtalen. Om något eller några kriterier ligger nära en kriteriegräns beskrivs detta i text för berörd kommun eller ort. Anledningen är att modellen har skarpa gränser mellan dålig, acceptabel och god tillgänglighet. Varje kriterium innehåller ett antal villkor som *alla* ska vara uppfyllda för att klara kraven. Olika kriterier har olika villkor såsom tidigaste avgångstid, senaste ankomsttid, minsta uppehållstid, antal veckodagar, antal universitetsorter som nås et cetera. Det räcker till exempel med att en avgång går några minuter för tidigt en av veckans dagar för att gränsen inte uppnås, även om alla andra villkor är uppfyllda.

Analysen *utan* trafikavtal beskriver hur nära dålig (röd färg) tillgänglighet kriteriet ligger. Analysen *med* trafikavtal beskriver hur nära acceptabel (gul färg) respektive hur nära god (grön färg) tillgänglighet kriterierna ligger. I utredningen används även färgen orange vid effekter av en så kallad nattågsanalys (se nedan).

För Gällivare och Sveg har särskilda analyser av direktflyg till Arlanda gjorts eftersom det funnits önskemål att få kortare restider. En analys av vilka effekter nattågen får på tillgängligheten<sup>15</sup> har också gjorts. Av flygplatsorterna är det Gällivare och Lycksele som får effekt av nattågen. Som även framgår nedan markeras effekter av nattågen med orange färg i tabellerna.

För alla kommuner eller orter kommenteras huruvida effekterna stämmer överens med eller skiljer sig från förra utredningen som gjordes år 2011.

Många av de kommuner och flygplatsorter som utreds har långt till resmålen i tillgänglighetskriterierna och om det inte finns snabba transportslag som flyg och snabbtåg blir restiderna ofta mycket långa. Det finns också andra orsaker som ger tillgänglighetsbrister och många är kopplade till hur övrig trafik är planerad. Några exempel:

- Långa väntetider uppstår vid byte mellan olika linjer eller trafikslag.
- Avgångstiderna styrs av t ex arbetspendling.

---

<sup>15</sup> För beskrivning se bilaga 2 Tillgänglighetsanalysens åtta kriterier

- Det regionala buss- och tågutbudet stannar ofta vid många hållplatser vilket ger långa restider.
- Extra förflyttningar uppstår t ex mellan tågstation och busshållplats när busslinjerna inte alltid har uppehåll vid tågstationen.
- Regionalt buss- och tågutbud går inte alltid tillräckligt tidigt eller sent på dagen, eller trafikerar inte på helgdagar.
- Det finns inte alltid ett regionalt kollektivtrafikutbud till flygplatserna.

### 3.1.1. Arvidsjaur kommun

I nuvarande period för flygavtalen, sedan oktober 2015, avtalar Trafikverket ingen flygtrafik på Gällivare – Arlanda och Arvidsjaur – Arlanda eftersom NextJet trafikerar sträckorna enligt trafikplikten utan ersättning. För Arvidsjaur-Arlanda var det även i förra avtalsperioden trafik enligt trafikplikten utan ersättning. För att utreda effekten av trafikplikten analyseras tillgängligheten med och utan denna flygtrafik.

Arvidsjaur	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal								
Utan flygtrafik*								
Utan alla avtal								

\* Hösten 2016 fanns inga flygavtal. Avser därför utan kommersiell flygtrafik som drivs enligt trafikplikt.

Arvidsjaur har dålig tillgänglighet i alla åtta kriterier utan Trafikverkets övriga avtal och utan flygtrafiken. I avtalet Samverkande system mellan Trafikverket och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i de fyra nordligaste länen ingår följande busslinjer som berör Arvidsjaur; linje 17, Arjeplog-Piteå, linje 21, Arvidsjaur-Boden-Luleå och linje 26, Arjeplog-Skellefteå. Avtalet för busslinje 45, Mora-Gällivare (Inlandsbussen) samt nattågen till övre Norrland berör också Arvidsjaur. Samverkande system ger effekter i K4, K5 och K7 främst genom linje 26.

Med flygtrafiken, som drivs enligt trafikplikten, får Arvidsjaur tillgänglighetseffekter i återstående fem kriterier och har då minst acceptabel tillgänglighet i alla kriterier.

Jämfört med förra utredningen så ger nu flygtrafiken effekter i fler kriterier. Då enbart i K1, K3 och K8. Nu fås även effekter i K2 och K6.

En fördjupad analys av flygtrafikens effekter visar att K3 ligger nära grön färg. Ankomsten till Arlanda är 30 minuter för sen för att uppnå god tillgänglighet. 20 minuter av dessa skulle kunna kapas genom avgång 06:00 istället för 06:20 från Arvidsjaur.

### 3.1.2. Gällivare kommun

Under nuvarande avtalsperiod sedan oktober 2015 avtalas ingen flygtrafik på Gällivare – Arlanda och Arvidsjaur – Arlanda eftersom NextJet trafikerar sträckorna utan ersättning, enligt trafikplikten. För att utreda effekten av trafikplikten analyseras tillgängligheten med och utan denna flygtrafik.

Gällivare	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med nattåg								
Med alla avtal								
Utan flygtrafik*								
Utan alla avtal								

\* Hösten 2016 fanns inga flygavtal. Avser därför utan kommersiell flygtrafik som drivs enligt trafikplikt.

Gällivare har dålig tillgänglighet i alla åtta kriterier utan Trafikverkets avtal och utan flygtrafiken. Andra trafikavtal som berör Gällivare kommun är busslinjerna 10, Kiruna-Luleå och 44, Gällivare-Luleå (inom Samverkande system), busslinje 45, Mora-Gällivare (Inlandsbussen) samt dagtåg, Luleå-Kiruna (Norrtåg) och nattågen till övre Norrland. Det är dagtågstrafiken som ger god tillgänglighet i K4 genom bra utbud till Luleå som är målpunkt i det kriteriet.

Med flygtrafiken, som drivs enligt trafikplikten, får Gällivare tillgänglighetseffekter i ytterligare tre kriterier; K1, K3 och K8 som alla når acceptabel tillgänglighet.

Det är ingen skillnad jämfört förra utredningen avseende vilka kriterier som får effekt av flygtrafiken.

En så kallad nattågsanalys<sup>16</sup>, där restiden på nattågen tolkas som överhoppningsbar, har gjorts. Vid en sådan analys får Gällivare förbättringar i K2 och K6 vilka går från dålig till acceptabel tillgänglighet. Även denna effekt stämmer överens med förra utredningens effekter.

En fördjupad analys av flygtrafikens effekter i modellen visar att K1 ligger nära grön färg och K2 ligger nära gul färg. K1 har endast 5 minuter för lång restid till Stockholm för god tillgänglighet. K2 har 5 minuter för lång restid till Gällivare och 40 minuter för kort vistelsetid i Gällivare för acceptabel tillgänglighet.

Dessutom har en analys gjorts av vilka effekter som skulle kunna fås vid direktflyg Gällivare – Arlanda. Analysen visar att fyra kriterier påverkas så pass att färgförändringar är inom räckhåll; K1, K2, K3 och K6. K1 och K2 uppnås direkt vid direktflyg medan K3 och K6 kräver matchning av tidtabellerna.

Gällivare	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med direktflyg								
Med alla avtal								
Utan flygtrafik*								
Utan alla avtal								

\* Hösten 2016 fanns inga flygavtal. Avser därför utan kommersiell flygtrafik som drivs enligt trafikplikt.

<sup>16</sup> Nattåg ger en tillgänglighet som inte är fullt jämförbar med trafik på dagen. Därför görs en analys av vilken tillgänglighet som uppnås om natten, som kan tillbringas sovande, räknas som överhoppningsbar tid. Analysen är separat eftersom den inte görs på samma sätt som den övriga tillgänglighetsanalysen. För en utförligare beskrivning av nattågsanalysen se bilaga 2.

Tabellen ovan visar hur tillgängligheten skulle kunna se ut vid optimalt utformat direktflyg från Gällivare till Arlanda.

### 3.1.3. Hagfors kommun

Utan Trafikverkets avtal har Hagfors kommun enligt modellen dålig tillgänglighet i tre kriterier och acceptabel i övriga. Trafikverket har inga andra trafikavtal som berör Hagfors kommun och därför är det ingen skillnad mellan rad två och tre i tabellen.

Hagfors	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal								
Utan flygavtal								
Utan alla avtal								

Vid förra utredningen hade även K6, K7 och K8 dålig tillgänglighet (utöver K2, K3 och K4) utan Trafikverkets avtal.

K6 har nu acceptabel tillgänglighet genom att sex orter nås (fem är gränsen). Detta troligen på grund av bättre helgutbud i övrig kollektivtrafik. Acceptabel tillgänglighet fås nu i K7 genom att både Karlstad och Örebro blir tillgängliga inom kriteriegränserna. I K8 når hela 89 procent av befolkningen Hagfors med acceptabel tillgänglighet och 48 procent når Hagfors med god tillgänglighet så det är nära god tillgänglighet i K8 även utan flygtrafiken.

Flygtrafiken ger stora effekter och god tillgänglighet fås i K1, K2, K3 och K8.

Jämfört med förra utredningen fås effekter i samma kriterier. En skillnad är att det nu blir god tillgänglighet i K3 där det förra gången blev acceptabel tillgänglighet.

Den fördjupade analysen visar att inget kriterium ligger nära någon gräns för färgförändring.

I tidigare flygutredningar har allmän trafikplikt för flygtrafiken för Hagfors och även Torsby ifrågasatts eftersom det skulle kunna vara möjligt att avtala om alternativa transporter som skulle kunna ge en acceptabel tillgänglighet<sup>17</sup>. Ett argument som framförts i diskussionen är att Trafikverkets hastighetsöversyn på väg skulle ge betydligt längre restider för bl a Hagfors och därmed försämra tillgängligheten. En översiktlig analys av hur en hastighetsbegränsning till 80 km/timme skulle påverka restiderna med buss visar på relativt marginella skillnader, en förlängd restid mellan Hagfors och Karlstad på cirka 3 respektive 7 minuter beroende på vilken sträcka bussen går.

### 3.1.4. Hemavan (Storumans kommun)

Hemavan ligger cirka 15 mil från kommunhuvudorten Storuman i kommunen med samma namn. Trafikplikten för Hemavan innefattar olika utbud över året. Analysen med modellen är gjord mot utbudet för maj-oktober (sommarterioden) som är perioden med mindre trafik. Nextjet körde dock en extra dubbeltur måndag och fredag samt en enkeltur Arlanda – Hemavan på torsdagar, utöver trafikplikten. En manuell analys av effekterna av utbud

<sup>17</sup> Se även avsnitt 3.4

enligt trafikplikten vinterperiod med utökad trafik har gjorts. Skillnaden mot sommarperioden är en extra dubbeltur måndag – fredag.

Hemavan (Storumans kommun)	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med vintertidtabell								
Med alla avtal*								
Utan flygavtal								
Utan alla avtal								

\* Sommartidtabell

Hemavan har stora tillgänglighetsbrister utan flygtrafiken. Trafikverket avtalar (inom Samverkande system) busslinje 31, Hemavan – Umeå. Linjen ger dock inga färgförändringar i modellen för Hemavan.

Med flygtrafik enligt Nextjets något utökade (jämfört trafikplikten) sommartidtabell nås acceptabel tillgänglighet i K8. I K6 fås tillgänglighet till Stockholm och Uppsala (ingen ort nås utan flyget) men här krävs fem orter för färgförändring.

Ett större utbud till trots så följdes inte trafikplikten hösten 2016. Eftermiddagsturerna från Hemavan måndag – fredag avgick 15:45 där trafikplikten säger tidigast 16:30. Att eftermiddagsflyget från Hemavan går för tidigt påverkar K2 då det reducerar vistelsetiden i Hemavan. Även om trafikplikten hade följts skulle inte acceptabel tillgänglighet helt ha uppnåtts med sommartidtabellen.

I förra utredningen gav sommartidtabellen även acceptabel tillgänglighet i K2.

En manuell analys baserad på vintertidtabellen visar att K1 och K3 får acceptabel tillgänglighet.

En fördjupad analys av vintertidtabellen visar att K1 ligger nära grön färg och K2 ligger nära gul färg. I K1 är restiden hem 10 minuter för lång för god tillgänglighet. I K2 är vistelsetiden 45 minuter för kort för acceptabel tillgänglighet. Detta under förutsättning att trafikplikten följs (se ovan).

### 3.1.5. Lycksele kommun

Flyget från Lycksele varierar mellan veckodagarna. Vissa dagar går det att åka direkt till Arlanda, andra dagar är det mellanlandning i Kramfors. Vissa dagar utgör Lycksele mellanlandning för flyg från Hemavan och Vilhelmina.

Lycksele	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med nattåg								
Med alla avtal								
Utan flygavtal								
Utan alla avtal								

Lycksele har dålig tillgänglighet i samtliga kriterier utan Trafikverkets avtal. Förutom flygtrafik påverkas Lycksele av Trafikverkets avtal om tågtrafik Umeå-Lycksele (Norrtåg)

busslinje 31, Hemavan-Umeå som ingår i Samverkande system och nattågstrafiken. Dessa avtal (främst linje 31) bidrar till stora tillgänglighetsförbättringar i K4 och K5 samt effekter även i K7 och K8 där acceptabel tillgänglighet fås.

Flygtrafiken ger sedan ytterligare tillgänglighetsförbättringar i K1, K2 och K3. I K6 är det mycket nära färgförändring.

Jämfört med förra utredningen så blir effekterna av flygtrafiken aningen mindre denna gång genom att effekten i K6 inte slår igenom med färgförändring.

En analys av vilka effekter nattågen får på tillgängligheten<sup>18</sup> har också gjorts. Vid en sådan analys får Lycksele effekt i K6.

En fördjupad analys av flygtrafikens effekter visar att K3 ligger nära grön färg. Ankomsttiden till Arlanda är 10 minuter för sen på måndagar och fredagar och 20 minuter för sen tisdagar, onsdagar och torsdagar för god tillgänglighet.

### 3.1.6. Pajala kommun

Pajala kommun har dålig tillgänglighet i alla kriterier utan Trafikverkets avtal.

Pajala	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Red	Red	Yellow	Yellow	Red	Red	Red	Yellow
Utan flygavtal	Red	Red	Red	Yellow	Red	Red	Red	Red
Utan alla avtal	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red

Trafikverkets avtal för busslinje 55, Pajala-Luleå som ingår i Samverkande system ger tillgänglighetsförbättring i K4.

Flygtrafiken ger sedan bra tillgänglighetsförbättringar i K3 och K8. K1 och K2 får också mycket stora tillgänglighetsförbättringar av flygtrafiken (nära genomslag i modellen). Här handlar det om några minuters för kort vistelsetid i Stockholm (K1) och för lång restid från Pajala (K2) för att färgförändring ska fås.

Jämfört med förra utredningen så blir effekterna av flygtrafiken denna gång aningen mindre genom att färgförändringar inte slår igenom i K1 och K2. Den troliga förklaringen till detta är att flyget då passade bättre mot utbudet Arlanda – Luleå. Denna trafik går nu på andra tider måndag och fredag som inte passar med Pajalaflyget. Övriga dagar är det nära att kraven klaras.

En fördjupad analys av flygtrafikens effekter visar att K1 och K2 ligger nära gul färg. I K1 är restiden hem från Stockholm på måndagar och fredagar 25 minuter för lång och i K2 är

<sup>18</sup> Nattåg ger en tillgänglighet som inte är fullt jämförbar med trafik på dagen. Därför görs en analys av vilken tillgänglighet som uppnås om natten, som kan tillbringas sovande, räknas som överhoppningsbar tid. Analysen är separat eftersom den inte görs på samma sätt som den övriga tillgänglighetsanalysen. För en utförligare beskrivning av nattågsanalysen se bilaga 2.

restiden tillbaka från Pajala på måndagar och fredagar 5 respektive 15 minuter för långa för acceptabel tillgänglighet.

### 3.1.7. Sveg (Härjedalens kommun)

Flyget Sveg-Arlanda mellanlandar i Mora med de flesta turer. Någon tur går direkt.

Sveg (Härjedalens kommun)	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Inter- nationella resor	Storstäder	Region- sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks- näring
Med alla avtal								
Utan flygavtal								
Utan alla avtal								

Härjedalens kommun har dålig tillgänglighet i alla kriterier utan Trafikverkets avtal. Förutom avtal för flyg berörs Härjedalen av Trafikverkets avtal för busslinje 56, Sveg-Ljusdal som ingår i Samverkande system samt busslinje 46, Mora-Östersund (södra delen av Inlandsbussen) som avtalas separat. Det är linje 56 som ger färgförändringen i K7 genom bra tillgänglighet till Gävle via tåg till och från Ljusdal.

Flygtrafiken ger stora tillgänglighetsförbättringar för Sveg. Ytterligare fem kriterier når acceptabel eller god tillgänglighet. K2 har restider med grön standard men 45 min för kort vistelsetid för god tillgänglighet. K3 har endast 10 minuter för tidig avgång från Sveg för att uppnå god tillgänglighet.

Jämfört med förra utredningen så blir effekterna av flygtrafiken nu aningen mindre. Då fick K3 och K8 god tillgänglighet. K3 ligger även i denna analys nära grön standard.

En fördjupad analys av flygtrafikens effekter visar att K3 ligger nära grön färg och K5 ligger nära gul färg. I K3 avgår flyget från Sveg 10 minuter för tidigt för god tillgänglighet. I K5 är restiderna till och från Umeå 9 respektive 20 minuter för långa för acceptabel tillgänglighet.

En manuell analys av vilka effekter som skulle kunna fås vid direktflyg Sveg – Arlanda har gjorts. K5 får då acceptabel tillgänglighet. Analysen visar också att K2 ligger nära grön färg. Vistelsetiden förlängs vid direktflyg med 30 minuter, från 5.15 till 5.45 timmar, men fortfarande saknas 15 minuter för god tillgänglighet. Kriteriet kräver 6 timmars vistelsetid.

### 3.1.8. Torsby kommun

Torsby har dålig tillgänglighet i två kriterier, K2 och K4, utan Trafikverkets avtal. K2 ligger nära acceptabel tillgänglighet, restidskraven klaras men inte vistelsetiden. Trafikverket har inga andra trafikavtal som berör Torsby kommun.

Torsby	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Inter- nationella resor	Storstäder	Region- sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks- näring
Med alla avtal								
Utan flygavtal								
Utan alla avtal								

Vid förra utredningen hade K2, K3 och K7 dålig tillgänglighet utan Trafikverkets avtal. K3 får nu acceptabel tillgänglighet genom flyg via Karlstad till Arlanda. K7 får nu acceptabel tillgänglighet genom goda resmöjligheter med tåg och buss till Karlstad och Örebro. K4 ligger mycket nära acceptabel tillgänglighet.

Flygtrafiken ger i princip samma effekter som vid förra utredningen; K1 och K8 går från acceptabel till god tillgänglighet och K2 går från dålig till god tillgänglighet. Med avtalen har Torsby kommun god tillgänglighet i tre kriterier och acceptabel tillgänglighet i fyra. Endast ett kriterium är kvar på dålig tillgänglighet och det är K4 som inte påverkas av flygtrafik.

En fördjupad analys av tillgängligheten *utan* trafikavtal visar att K1, K3 och K5 ligger nära röd nivå. I K1 och K5 är restiderna i ena riktningen 10 respektive 1 minut ifrån dålig tillgänglighet. I K3 sker avresan 20 minuter ifrån dålig tillgänglighet. En fördjupad analys av flygtrafikens effekter visar att K3 ligger nära grön färg. Avresan sker 20 minuter för tidigt för god tillgänglighet.

I tidigare flygutredningar har allmän trafikplikt för flygtrafiken för Torsby och även Hagfors ifrågasatts eftersom det skulle kunna vara möjligt att avtala om alternativa transporter som skulle kunna ge en acceptabel tillgänglighet<sup>19</sup>. Ett argument som framförts i diskussionen är att Trafikverkets hastighetsöversyn på väg skulle ge betydligt längre restider för bl a Torsby. En översiktlig analys av hur en hastighetsbegränsning till 80 km/timme skulle påverka restiderna med buss visar på en förlängd restid mellan Torsby och Karlstad på cirka 14 minuter. För Torsby finns dock även tågtrafik som inte påverkas av hastighetsöversynen.

### 3.1.9. Vilhelmina kommun

Flygtrafiken i Vilhelmina går i lite olika sträckningar. Vissa startar i Hemavan och går via Vilhelmina till Arlanda. Andra går från Vilhelmina via Kramfors eller via Lycksele.

Vilhelmina	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Red	Red	Yellow
Utan flygavtal	Red	Red	Red	Yellow	Yellow	Red	Red	Red
Utan alla avtal	Red	Red	Red	Yellow	Yellow	Red	Red	Red

Vilhelmina kommun har dålig tillgänglighet i sex av åtta kriterier utan Trafikverkets avtal.

Jämfört tillgänglighetssituationen vid förra utredningen så är utgångsläget för Vilhelmina nu bättre genom att busslinje 14 (regional buss) ger acceptabel tillgänglighet i K4 och K5. Vid förra utredningen var tillgängligheten dålig i alla kriterier utom K8 som var acceptabel.

Trafikverket har avtal med berörda RKM om busslinje 45 och 46, Mora-Gällivare (Inlandsbussen) som passerar Vilhelmina. Denna ger dock inga färgförändringar i tillgänglighetsmodellen.

<sup>19</sup> Se även avsnitt 3.4

Flygtrafiken ger bra tillgänglighet i K1 och acceptabel tillgänglighet i K2, K3 och K8. Effekterna av flygtrafiken fås i samma kriterier och i samma storleksordning som vid förra utredningen.

En fördjupad analys av flygtrafikens effekter visar att K6 ligger nära gul färg. fyra universitetsorter nås med god tillgänglighet och ytterligare tre har grön färg på restider dit men rött på hemresan. En ort saknas för acceptabel tillgänglighet.

### 3.1.10. Östersunds kommun

Östersund har dålig tillgänglighet i tre av åtta kriterier utan Trafikverkets avtal.

Östersund	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Grön	Orange	Grön	Orange	Grön	Orange	Grön
Utan flygavtal	Grön	Grön	Orange	Grön	Röd	Grön	Orange	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Orange	Röd	Röd	Grön	Röd	Grön

Trafikverket avtalar även tåg Sundsvall-Trondheim (Norrtåg), busslinje 45, Mora-Gällivare (Inlandsbussen) samt linje 40, Östersund-Örnsköldsvik och linje 164, Östersund-Funäsdalen, vilka ingår i Samverkande system. Det är främst tågtrafiken som ger tillgänglighetseffekter i K4 och K7.

Flygtrafiken till Umeå ger acceptabel tillgänglighet i K5. För att uppnå god tillgänglighet krävs flygutbud alla dagar i veckan. Trafikplikten ställer enbart krav på flygutbud måndag – fredag. Andra resalternativ klarar inte tidskraven.

Jämfört med förra utredningen så är effekten av flygtrafiken densamma.

Den fördjupade analysen visar att inget kriterium ligger nära någon gräns för färgförändring.

I tabellen nedan visas alla flygplatsorters tillgänglighetsförbättringar. Färgen till vänster avser tillgängligheten vid ett trafikutbud *utan* den aktuella flygtrafiken och till höger situationen *med* flygtrafiken, dvs inklusive all avtalad trafik. Orange färg avser effekt som fås vid en nattågsanalys<sup>20</sup>. I kriterium 4 och 7 utesluts flygresor med hänsyn till resans syfte. Flygutbudet kan således inte påverka tillgängligheten i dessa kriterier.

Flygtrafiken ger totalt 30 tillgänglighetsförbättringar från dålig tillgänglighet (röd färg) fördelat på alla 10 orter. Åtta av effekterna är så stora att god tillgänglighet uppnås. Därutöver fås fyra effekter som går från acceptabel till god nivå. Arvidsjaur och Sveg får effekter i hela fem kriterier. Hagfors, Hemavan och Vilhelmina får effekter i fyra kriterier. Gällivare, Lycksele och Torsby får effekter i tre kriterier. Pajala får effekter i två kriterier

<sup>20</sup> Nattåg ger en tillgänglighet som inte är fullt jämförbar med trafik på dagen. Därför görs en analys av vilken tillgänglighet som uppnås om natten, som kan tillbringas sovande, räknas som överhoppningsbar tid. Analysen är separat eftersom den inte görs på samma sätt som den övriga tillgänglighetsanalysen. För en utförligare beskrivning av nattågsanalysen se bilaga 2.

och Östersund får enbart effekt i K5. K1, K3 och K8 är de kriterier som får flest effekter tätt följt av K2.

I nästa avsnitt redovisas effekter som uppstår i angränsande kommuner.

Flygplatsort	K1		K2		K3		K4		K5		K6		K7		K8	
	Till Stockholm		Från Stockholm		Internationella resor		Storstäder		Region-sjukhus		Universitet		Större städer		Besöks-näring	
	utan	med	utan	med	utan	med	utan	med	utan	med	utan	med	utan	med	utan	med
Arvidsjaur	Red	Grön	Red	Orange	Red	Orange					Red	Orange			Red	Orange
Gällivare	Red	Orange	Red	Orange	Red	Orange					Red	Orange			Red	Orange
Hagfors	Orange	Grön	Red	Grön	Red	Orange									Orange	Grön
Hemavan	Red	Grön			Red	Orange			Red	Orange					Red	Orange
Lycksele	Red	Grön	Red	Orange	Red	Orange					Red	Orange				
Pajala					Red	Orange									Red	Orange
Sveg	Red	Grön	Red	Orange	Red	Orange					Red	Orange			Red	Orange
Torsby	Orange	Grön	Red	Grön											Orange	Grön
Vilhelmina	Red	Grön	Red	Orange	Red	Orange									Red	Orange
Östersund									Red	Orange						

### 3.2. Andra kommuner som får tillgänglighetsförbättringar

Tillgänglighetseffekter, av den flygtrafik som är ett resultat av trafikplikterna, uppstår även i kommuner som inte har flygtrafik med allmän trafikplikt. Arjeplog, Dorotea, Kramfors, Krokom, Malå, Mora, Munkfors, Orsa, Sollefteå, Sorsele, Åsele, Älvdalen och Örnsköldsviks kommuner får alla tillgänglighetsförbättringar av den flygtrafik som avtalas av Trafikverket eller som bedrivs utan ersättning i enlighet med trafikplikten.

I tabellen nedan redovisas de effekter som tillgänglighetsmodellen beräknar. Färgen till vänster avser tillgängligheten vid ett trafikutbud utan den aktuella flygtrafiken och till höger situationen med flygtrafiken, dvs. inklusive all avtalad trafik. Orange färg avser effekt som fås vid en nattågsanalys<sup>21</sup>. I kriterium 4 och 7 utesluts flygresor med hänsyn till resans syfte. Flygutbudet kan således inte påverka tillgängligheten i dessa kriterier.

<sup>21</sup> Nattåg ger en tillgänglighet som inte är fullt jämförbar med trafik på dagen. Därför görs en analys av vilken tillgänglighet som uppnås om natten, som kan tillbringas sovande, räknas som överhoppningsbar tid. Analysen är separat eftersom den inte görs på samma sätt som den övriga tillgänglighetsanalysen. För en utförligare beskrivning av nattågsanalysen se bilaga 2.

Flygplatsort	K1		K2		K3		K4		K5		K6		K7		K8	
	Till Stockholm		Från Stockholm		Internationella resor		Storstäder		Region-sjukhus		Universitet		Större städer		Besöks-näring	
Avtalad trafik	utan	med	utan	med	utan	med	utan	med	utan	med	utan	med	utan	med	utan	med
Arjeplog	red	yellow			red	yellow									red	yellow
Dorotea	red	yellow			red	yellow	red	orange			red	orange			red	yellow
Kramfors	yellow	green	red	yellow	red	yellow										
Krokom															yellow	green
Malå	red	orange	red	orange	red	yellow										
Mora					yellow	green									yellow	green
Munkfors			red	yellow												
Orsa	yellow	green														
Sollefteå	red	green	red	yellow	red	yellow					red	yellow				
Sorsele	red	yellow			red	yellow	red	orange							red	yellow
Åsele	red	yellow			red	yellow					red	orange			red	yellow
Älvdalen					red	yellow										
Örnsköldsvik											yellow	green				

21 tillgänglighetseffekter uppstår från röd färg fördelat på nio kommuner.

Tillgänglighetseffekterna för dessa kommuner uppstår av olika anledningar. I Arjeplog ansvarar Regionala kollektivtrafikmyndigheten för en anropsstyrd flygbil mellan Arjeplogs busstation och Arvidsjaur flygplats. Åsele och Dorotea kommuner subventionerar flygtaxi från centralorterna till Vilhelmina flygplats. Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsvik får effekter av att vissa turer till/från Hemavan, Vilhelmina och Lycksele mellanlandar i Kramfors. Krokoms kommun drar nytta av flyget från Östersund till Umeå. Malå kommun subventionerar flygtaxi till Lycksele flygplats från Malå. Mora, Orsa och Älvdalens kommuner får effekter av att de flesta turerna till/från Sveg mellanlandar i Mora. Munkfors kommun drar nytta av flyget till/från Hagfors. I Sorsele pågår ett försök med flygbil från Sorsele busstation till Arvidsjaur flygplats.

En fördjupad analys visar att Kramfors ligger nära grön färg i K2, K3 och K6. Mora får god tillgänglighet i K6 och Sollefteå får god tillgänglighet i K3. Fördjupad analys har inte gjorts för övriga orter i tabellen.

### 3.3. Tillgängligheten för andra kommuner med önskemål om flygtrafik

#### 3.3.1. Kramfors

Kramfors och Sollefteå kommuner har ansökt om trafikplikt för flygplatsen, Höga Kusten Airport, hos Trafikverket<sup>22</sup>. Flygplatsen ligger i Kramfors kommun men är gemensam för bägge kommunerna.

Utan Trafikverkets avtal har Kramfors dålig tillgänglighet i fyra av åtta kriterier; K2, K3, K5 och K6. Kramfors får tillgänglighetseffekter i två av dessa av övrig av Trafikverkets avtalad trafik, främst Norrtågs trafik Sundsvall – Umeå.

<sup>22</sup> Flygplatsen ligger i Kramfors kommun men är gemensam för Kramfors och Sollefteå kommuner.

Sollefteå har dålig tillgänglighet i sex av åtta kriterier utan Trafikverkets avtal. Sollefteå får tillgänglighetseffekter i två av dessa från övrig av Trafikverket avtalad trafik, främst busslinje 40, Östersund – Örnsköldsvik och busslinje 131, Sundsvall – Sollefteå, vilka båda ingår i Samverkande system.

I dagens flygtrafik mellanlandar vissa turer från såväl Hemavan som Vilhelmina och Lycksele i Kramfors. Både Kramfors och Sollefteå får tillgänglighetseffekter av detta och har med dagens trafik acceptabel eller god tillgänglighet i alla kriterier.

Kramfors	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
Utan flygavtal	Grön	Röd	Röd	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
Utan alla avtal	Grön	Röd	Röd	Grön	Röd	Röd	Grön	Grön

Sollefteå	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
Utan flygavtal	Röd	Röd	Röd	Grön	Grön	Röd	Grön	Grön
Utan alla avtal	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Grön	Grön

Tillgänglighetsanalysen visar att såväl Kramfors som Sollefteå kommuner har motiv för allmän trafikplikt.

### 3.3.2. Mora

Mora är en möjlig mellanlandning i nu gällande upphandling. Den avtalade flygtrafiken Sveg-Arlanda mellanlandar på Mora flygplats.

Utan avtalad trafik har Mora enbart dålig tillgänglighet i K3. Med avtalen klaras även K3 och det blir förbättringar till god tillgänglighet i flera kriterier. Tillgängligheten klaras främst genom SJ:s tågtrafik på Dalabanan. Tågtrafiken är delvis finansierad av Trafikverket genom avtal med berörda RKM som upphandlar trafik genom Tåg i Bergslagen. Kommunen har därmed inte motiv för allmän trafikplikt.

Mora	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
	Till Stockholm	Från Stockholm	Internationella resor	Storstäder	Region-sjukhus	Universitet	Större städer	Besöks-näring
Med alla avtal	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
Utan flygavtal	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
Utan alla avtal	Grön	Grön	Röd	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön

### 3.3.3. Storuman

Storuman hade fram till 2008 avtalad flygtrafik. Flygplatsen ligger i Gunnarn, ca 37 km från kommunhuvudorten på vägen mot Lycksele.

Flygplatsen är från början en militär flygplats som lades ner och på 90-talet startade upphandling av trafik. När Rikstrafiken tog över upphandlingen av olönsam flygtrafik ifrågasattes att det var fyra flygplatser med upphandlad trafik i Västerbottens inland för ett underlag på totalt ca 32 000 invånare. Tillgänglighetsanalyser visade att Storuman har i stort sett lika bra tillgänglighet med flyg från Vilhelmina eller Lycksele som från Gunnarn. Rikstrafiken beslutade därför att inte längre upphandla trafiken. Storumans kommun upphandlade dock själva flygtrafik under ytterligare några år, men denna trafik har också upphört. Flygplatsen finns dock kvar och där bedrivs annan verksamhet än reguljärflyg.

Huvudargumentet för att Storuman ska ha reguljär flygtrafik är att start- och landningsbanan, som är dimensionerad för militär flygtrafik, tillåter trafik med alla typer av flygplan. Övriga flygplatser i området har vissa begränsningar. Analyser har därför i tidigare utredningar även gjorts av ett alternativ med Storuman som ensam flygplats. Det skulle ge sämre tillgänglighet för övriga delar av länets inland. Särskilt de sydligaste kommunerna, Dorotea och Åsele, skulle få mycket dålig tillgänglighet. På grund av flygplatsens geografiska läge skulle även Vilhelmina få en betydande försämring av tillgängligheten.

Trafikverkets bedömning är att det inte framkommit något nytt som skulle motivera allmän trafikplikt för linjen Storuman-Arlanda. Tillgängligheten för Storuman som flygplatsort har därför inte analyserats i denna utredning.

### 3.3.4. Haparanda

Haparanda kommun har länge framfört önskemål om en flyglinje till Arlanda från flygplatsen i Kemi, som ligger i Finland men bara ca 29 km från Haparanda. Frågan har studerats i två tidigare utredningar. I den senaste konstaterades att flyglinjen visserligen skulle ge betydande tillgänglighetseffekter, men att motsvarande tillgänglighetseffekter skulle vara möjliga att uppnå för Haparanda och Övertorneå med en anslutningstrafik till Luleå Airport.

Sedan dess har en sådan anslutningstrafik startat som ett försök i samarbete med den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten. Anslutningstrafiken fungerar bra och utvärderas för närvarande inför utlösande av option för ytterligare ett års försök.

Eftersom det finns en trafik som ger de eftersträlvade tillgänglighetseffekterna kan Trafikverket inte motivera ytterligare trafik med motsvarande tillgänglighetseffekter. Tillgängligheten för Haparanda har därför inte analyserats i denna utredning.

### 3.4. Alternativa möjligheter att klara tillgängligheten

För de kommuner/orter som har allmän trafikplikt (förutom Östersund) samt för Kramfors, Sollefteå och Mora har alternativa möjligheter till att klara tillgängligheten studerats. Dels via anslutning med bil/taxi till annan flygplats med kommersiell trafik och dels via anslutning med bil/taxi till tågstation där det är relevant.

Om en resa via en annan flygplats eller järnvägsstation är relevant beror i stor grad på avstånd, restid och därmed även kostnad dit. Tabellen nedan visar avstånd och restid med bil till andra flygplatser och tågstationer där utbud finns för fortsatt resa till Arlanda/Stockholm Centralstation.

Avstånd och restider för anslutning till annan flygplats eller järnvägsstation						
Ort	Alternativ flygplats	Km	Restid med bil	Alternativ jvgstation	Km	Restid med bil
	Skellefteå	151	1.55			
	Lycksele	156	1.57			
				Jörn	76	0.58
				Älvsbyn	95	1.08
<b>Gällivare*</b>	Kiruna	117	1.27			
	Pajala	131	1.37			
	Luleå	247	2.55			
				<i>Boden</i>	188	2.39
<b>Hagfors</b>	Karlstad	90	1.12	Karlstad	85	1.07
<b>Hemavan</b>	Vilhelmina	225	2.56			
	Lycksele	254	3.11			
<b>Lycksele</b>	Vilhelmina	100	1.37			
	Umeå	134	1.52	Umeå	128	1.43
	Skellefteå	174	2.18			
<b>Pajala</b>	Kiruna	180	2.12			
	Gällivare	143	1.47	Gällivare	145	1.49
	Luleå	220	2.44	Luleå	216	2.42
				Boden	215	2.46
<b>Sveg</b>	Östersund	188	2.33			
				Ljusdal	111	1.32
				Hudiksvall	169	2.15
<b>Torsby</b>	Karlstad	90	1.13	Karlstad	102	1.23
	Gardemoen	151	2.07			
<b>Vilhelmina</b>	Lycksele	121	1.42			
<b>Kramfors*</b>	Sundsvall	75	0.58	<i>Sundsvall</i>	95	1.13
	Örnsköldsvik	108	1.28	<i>Örnsköldsvik</i>	85	1.07
<b>Sollefteå</b>	Sundsvall	102	1.19	Sundsvall	118	1.31
	Örnsköldsvik	117	1.41	Örnsköldsvik	94	1.21
				Kramfors	43	0.38
<b>Mora*</b>	Borlänge	109	1.27	<i>Borlänge</i>	100	1.22

\* Orten har egen järnvägsstation med dagligt tågutbud. Alternativen tillför inget extra.

Avstånd och restider med bil hämtade från Google maps med kartdata från 2017.

Restider med tåg hämtade från Resrobot, utbud april 2017.

Kortast restid med bil till annan flygplats har Kramfors, Hagfors, Torsby och Sollefteå med restider från strax under timmen till cirka 1 timme och 20 minuter. För Gällivare tar det cirka 1 timme och 30 minuter till Kiruna. Längst restid har Hemavan med cirka 3 timmar till Vilhelmina flygplats. Flera orter har relativt bra tillgänglighet till en järnvägsstation. Observera att Gällivare, Kramfors och Mora har järnvägsstationer med dagligt tågutbud i sina respektive orter. De utredda alternativen tillför inget extra utan ingår för att visa på en helhetsbild över de alternativ som finns om förutsättningarna skulle ändras. Sollefteå har kortast restid med cirka 40 minuter till Kramfors station. Arvidsjaur når Jörn inom en timme. Hagfors når Karlstad på 1 timme och 7 minuter. Längst restider till en alternativ järnvägsstation utanför den egna orten har Pajala och Lycksele. Från Pajala tar det 1 timme och 49 minuter till Gällivare järnvägsstation och från Lycksele tar det 1 timme och 43 minuter till Umeå.

En bra tillgänglighet handlar framför allt om hur utbudet ser ut för fortsatt resa *från* de alternativa flygplatserna och tågstationerna. Total restid till Stockholm Centralstation har beräknats för resor via anslutning med bil/taxi till de alternativa flygplatserna och/eller tågstationerna. För flygresor har 40 minuter lagts till för incheckning och marginal för förseningar i anslutningen. För tågresor har 15 minuter lagts till för bytet och marginal för förseningar i anslutningen. Färgmarkeringarna visar huruvida restiderna från de orter som utreds till Stockholm Centralstation klarar restidskraven för god (under 4 timmar, grön) eller acceptabel (under 5 timmar, gul) tillgänglighet. Röd markering innebär dålig tillgänglighet. Observera att analysen inte avser *alla* villkor i kriterium 1 (som till exempel ankomsttid eller vistelsetid) utan enbart restider *till* Stockholm Centralstation. Morgonturer har valts vilket inte alltid är det snabbaste alternativet men det mest relevanta för kriteriet.

Restider för dagens utbud är hämtade från TOPP<sup>23</sup> i Reskoll (för att få med alla anslutningar), hösten 2016. Restider utan Trafikverkets flygavtal är hämtade från Resrobot, april 2017.

---

<sup>23</sup> TOPP är ett sökprogram (tidtabellsprogram) som söker snabbaste resealternativ mellan två angivna hållplatser. Det är inlagt som en modul i Trafikverkets tillgänglighetsmodell Reskoll.

Alternativa flygplatser och järnvägsstationer			Totala restider till Stockholm Centralstation			
Ort	Alternativ flygplats	Alternativ jvgstation	Dagens utbud med alla avtal	Utan flygavtal	Bilanslutning till alt. flygplats	Bilanslutning till alt. jvgstation
Arvidsjaur	Luleå	Jörn Älvsbyn	03:10	11:33	04:48	
	Skellefteå Lycksele			(framme 19.38)	04:37 04:52	11:10 12:20
Gällivare*	Kiruna Pajala Luleå	Boden	04:05	14:06	05:24 05:57 05:50	
				(framme 21.38)		14:16
Hagfors	Karlstad	Karlstad	02:30	04:01	03:32	03:47
Hemavan	Vilhelmina Lycksele		04:00	13:38	06:01 06:06	
Lycksele	Vilhelmina Umeå Skellefteå	Umeå	03:05	08:48	04:42	
				(framme 15.38)	04:32 05:00	08:21
Pajala	Kiruna Gällivare Luleå	Gällivare Luleå Boden	04:20	15:18	06:09	
				(framme 21.38)	05:49 05:39	16:10 14:53 14:23
Sveg	Östersund	Ljusdal Hudiksvall	03:02	05:38	05:05	
				(framme 13.38)		04:43 05:03
Torsby	Karlstad Gardemoen	Karlstad	02:50	04:24	03:33	04:03
				(förbeställd taxi)	04:17	
Vilhelmina	Lycksele		03:25	11:08	04:37	
Kramfors*	Sundsvall Örnsköldsvik	Sundsvall Örnsköldsvik	02:55	05:01	03:23	04:48
				(framme 11.38)	04:15	06:59
Sollefteå	Sundsvall Örnsköldsvik	Sundsvall Örnsköldsvik Kramfors	03:20	05:58	03:44	05:06
				(framme 11.38)	04:28	07:13 05:54
Mora*	Borlänge	Borlänge	02:27	03:36	Ej direktflyg	03:37

\* Orten har egen järnvägsstation med dagligt tågutbud. Alternativen tillför inget extra.

Restiden för Hemavan avser vintertidtabell, det vill säga det större utbudet. Kramfors/Sollefteå och Mora har inte trafikplikt idag men utreds eftersom mellanlandning är möjlig idag och för Kramfors/Sollefteå finns även en ansökan om allmän trafikplikt.

Utan flygavtal har Mora god tillgänglighet avseende restid med tåg till Stockholm Centralstation och Hagfors och Torsby har acceptabel tillgänglighet med anslutning till Karlstad med buss respektive tåg.

Med bilanslutning till alternativ flygplats har fyra av de utredda orterna god tillgänglighet avseende restid till Stockholm Centralstation; Hagfors, Torsby, Kramfors och Sollefteå. Med bilanslutning till alternativ tågstation har Hagfors och Mora god tillgänglighet till Stockholm Centralstation.

Acceptabel restid till Stockholm Centralstation med bilanslutning till alternativ flygplats har Arvidsjaur, Lycksele och Vilhelmina. Med bilanslutning till alternativ tågstation når Sveg, Torsby och Kramfors Stockholm Centralstation med acceptabel restid.

Nedan följer en beskrivning av tillgängligheten med bilanslutning till alternativ flygplats och/eller tågstation för respektive ort.

#### Arvidsjaur

För Arvidsjaur kan acceptabel tillgänglighet avseende restid till Stockholm Centralstation uppnås med bilanslutning till någon av de alternativa flygplatserna.

Arvidsjaur når flygplatserna i Luleå, Skellefteå och Lycksele med en restid på strax under två timmar med bil. Tågstationerna i Jörn och Älvsbyn är betydligt mer tillgängliga och nås på strax under respektive strax över en timme. Utbudet från flygplatserna och tågstationerna skiljer sig dock avsevärt. Bästa tillgänglighet till Stockholm Centralstation fås med flyg via Skellefteå med en total restid på 4 timmar 37 minuter. Det är acceptabel tillgänglighet (vilket även uppnås via Luleå och Lycksele även om det där är något längre totala restider) men restiderna ligger nära dålig tillgänglighet och över 1,5 timme längre än flyg från Arvidsjaur. Med flygavtal fås en restid till Stockholm Centralstation på 3 timmar 10 minuter, vilket är god tillgänglighet.

#### Gällivare

För Gällivare kan inte acceptabel tillgänglighet avseende restid till Stockholm Centralstation uppnås med bilanslutning vare sig till alternativ flygplats eller tågstation.

Närmaste alternativa flygplats för Gällivare är Kiruna dit det tar knappt 1,5 timme att resa med bil. Att ta bilen till tågstationen i Kiruna är inte relevant då det inte är bättre utbud där än i Gällivare och dessutom åt fel håll. Till Bodens tågstation tar det över 2,5 timmar så det är inte heller något relevant alternativ. Utan flyg från Gällivare blir restiden till Stockholm Centralstation över 14 timmar. Med bilanslutning till Kiruna flygplats kommer man ner till 5,5 timmars total restid vilket fortfarande är dålig tillgänglighet.

#### Hagfors

Utan flygavtal har Hagfors acceptabel tillgänglighet avseende restid till Stockholm Centralstation genom buss till Karlstad och Snabbtåg till Stockholm, om man kan acceptera en något senare ankomst (06:45-10:46). Det finns även ett tidigare resalternativ men detta har 10 minuter för lång restid för acceptabel tillgänglighet (04:51-10:01).

Med bilanslutning till såväl Karlstad flygplats som Karlstad Centralstation får Hagfors god tillgänglighet avseende restid till Stockholm Centralstation.

#### Hemavan

Hemavan ligger mest otillgängligt av alla utredda orter. Acceptabel tillgänglighet avseende restid till Stockholm Centralstation kan inte uppnås med bilanslutning till alternativ flygplats. Med bilanslutning till Vilhelmina eller Lycksele flygplatser kan restiderna komma ner till drygt 6 timmar vilket fortfarande är dålig tillgänglighet. Utan flygavtal blir restiden över 13 timmar och man kommer fram till Stockholm 19.38 på kvällen.

## Lycksele

För Lycksele kan acceptabel tillgänglighet avseende restid till Stockholm Centralstation uppnås med bilanslutning till Umeå och Vilhelmina flygplatser. Restiderna på 4.32 respektive 4.42 är relativt långa (de närmar sig dålig tillgänglighet) jämfört med 3.05 som restiden till Stockholm Centralstation blir med flygavtal från Lycksele, vilket innebär god tillgänglighet.

Utan flygavtal blir restiden nästan 9 timmar och man kommer fram till Stockholm 15.38 på eftermiddagen. Bilanslutning till Umeå tågstation förkortar denna restid endast marginellt.

## Pajala

För Pajala kan inte acceptabel tillgänglighet avseende restid till Stockholm Centralstation uppnås med bilanslutning vare sig till alternativ flygplats eller tågstation. Utan flygavtal blir restiden till Stockholm Centralstation över 15 timmar och man kommer fram 21.38. Bilanslutning till Boden eller Luleå tågstationer förkortar denna restid endast marginellt.

## Sveg

För Sveg kan acceptabel tillgänglighet avseende restid till Stockholm Centralstation uppnås med bilanslutning till Ljusdals tågstation. Restiden på 4.43 ligger dock nära dålig tillgänglighet och är avsevärt längre än 3.02 (god tillgänglighet) som man uppnår mer flygavtal från Sveg.

Utan flygavtal blir restiden till Stockholm Centralstation 5.38 med ankomst 13.38.

## Torsby

Utan flygavtal kan Torsby nå Stockholm Centralstation med acceptabel tillgänglighet avseende restid. Detta via förbeställd taxi till Sunne, tåg till Karlstad och vidare med Snabbtåg till Stockholm. Restiden blir då 4.24 att jämföra med en restid på 2.50 (god tillgänglighet) vid flyg från Torsby.

Med bilanslutning till Karlstad flygplats får Torsby god tillgänglighet avseende restid till Stockholm Centralstation och via Karlstad Centralstation är restiden endast tre minuter för lång för god tillgänglighet. Restiden via Karlstad flygplats blir cirka 40 minuter längre (3.33) och via Karlstad Centralstation cirka 1.10 timmar längre än med flyg från Torsby.

## Vilhelmina

För Vilhelmina kan acceptabel tillgänglighet avseende restid till Stockholm Centralstation uppnås med bilanslutning till Lycksele flygplats. Restiden på 4.37 ligger dock nära dålig tillgänglighet och är 1.10 timmar längre än med flyg från Vilhelmina, vilket tar 3.25 (god tillgänglighet).

Utan flygavtal blir restiden över 11 timmar med ankomst 17.38.

## Kramfors och Sollefteå

Kramfors och Sollefteå har god tillgänglighet med dagens utbud eftersom fligheter från såväl Hemavan, Vilhelmina som Lycksele mellanlandar där.

Utan flygavtal är Kramfors bara en minut från acceptabel tillgänglighet till Stockholm Centralstation med snabbtåg från Kramfors station. På måndagar går även flyg från Sundsvall som ger en restid på 4.27 för Kramfors. Sollefteå har inga acceptabla alternativ utan flygavtal. Bilanslutning till Sundsvalls flygplats ger både Kramfors och Sollefteå god tillgänglighet avseende restider till Stockholm Centralstation. Kramfors får acceptabel tillgänglighet avseende restider till Stockholm Centralstation med bilanslutning till Sundsvall station medan det inte räcker till för Sollefteå som har fortsatt dålig tillgänglighet.

## Mora

Mora har god tillgänglighet med tåg, antingen med byte i Borlänge eller direkt med vissa turer.

Från Borlänge flygplats finns inget direktflyg till Arlanda så det är inget alternativ för Mora. Bilanslutning till Borlänge station är inget bättre alternativ än att resa med tåg direkt från Mora.

## 3.5. Slutsatser av behovsanalysen

Behovsanalysen visar att följande flygplatskommuner eller orter har stora tillgänglighetsbrister och får med flygtrafiken som finns idag stora tillgänglighetsförbättringar som inte kan uppnås på annat sätt än med flyg:

- Gällivare
- Arvidsjaur
- Lycksele
- Hemavan
- Vilhelmina
- Sveg
- Pajala

Linjen Östersund-Umeå är motiverad utifrån ett särskilt uppdrag, men får också tillgänglighetsförbättringar i det kriterium som linjen avser att förbättra, till regionsjukhus.

Tre (fyra med Sollefteå) flygplatskommuner har svagare skäl ur tillgänglighetssynpunkt. De får tillgänglighetsförbättringar av flygtrafiken som är relativt stora, men där alternativa åtgärder åtminstone teoretiskt skulle kunna klara Trafikverkets tillgänglighetskrav. Restiderna blir betydligt längre med markanslutning till annan flygplats eller i vissa fall järnvägsstation, men kan ändå klara acceptabel tillgänglighet. Se även avsnitt 6. Det gäller:

- Torsby
- Hagfors
- Kramfors
- Sollefteå

För övriga kommuner som analyserats eller berörts i utredningen, Mora, Storuman och Haparanda, finns inga skäl ur tillgänglighetssynpunkt att besluta om allmän trafikplikt.

## 4. Kommersiella förutsättningar

Trafikverket ska bara avtala om trafik när det inte är möjligt att upprätthålla tillgängligheten med kommersiell trafik. Det gäller oavsett trafikslag. Ett mått på den kommersiella gångbarheten för aktuella linjer är hur stor andel av kostnaden som täcks med biljettintäkter. Trafikverket har ingen exakt kunskap om kostnaderna för respektive linje, men operatörerna är ålagda i avtal att rapportera in biljettintäkter. Biljettintäkterna plus den avtalade ersättningen ger en grov uppskattning av den totala kostnaden för trafiken<sup>24</sup>. Det går också utifrån detta att uppskatta vilken andel av den totala kostnaden som täcks av biljettintäkter. Som framgår av tabellen nedan är det stora variationer i andelen som täcks av biljettintäkter för linjerna i dagens avtal.

Lägst andel biljettintäkter har Pajala-Luleå med bara 9 procent, men även Torsby och Hagfors till Arlanda samt Sveg-Arlanda ligger relativt lågt, under 30 procent. Högst andel biljettintäkter av de avtalade linjerna har Lycksele-Arlanda, men även Hemavan-Arlanda och Vilhelmina-Arlanda har en andel som överstiger 50 procent.

Linje	Ersättning 2016	Inrapporterade biljettintäkter	Totalt	Andel biljettintäkter
Arvidsjaur-Arlanda	0	12 808 531	12 808 531	100%
Gällivare-Arlanda	0	37 505 057	37 505 057	100%
Hagfors-Arlanda	8 066 665	2 475 775	10 542 440	23%
Hemavan-Arlanda	12 256 125	13 530 814	25 786 939	52%
Lycksele-Arlanda	11 239 285	16 112 229	27 351 514	59%
Pajala-Luleå	10 800 000	1 011 210	11 811 210	9%
Sveg-Arlanda	17 141 670	5 283 919	22 425 589	24%
Torsby-Arlanda	8 066 665	2 917 237	10 983 902	27%
Vilhelmina-Arlanda	12 256 125	13 453 212	25 709 337	52%
Östersund-Umeå	9 075 000	7 052 764	16 127 764	44%

Två linjer körs idag utan ersättning i enlighet med trafikplikten, Arvidsjaur-Arlanda och Gällivare-Arlanda. Trafikverket gör bedömningen att det är dessa flyglinjer som i första hand kan tänkas bedrivas utan ersättning, även om det gjorts försök på andra linjer. Det krävs ett relativt omfattande resande för att det ska vara möjligt att köra flygtrafik utan ersättning. Gällivare och Arvidsjaur har de största passagerarflödena bland de som har flyglinjer med allmän trafikplikt.

Även för linjen Lycksele-Arlanda lämnades en kommersiell anmälan, men den återkallades innan avtalsperioden. Det ledde till en korttidsupphandling för att säkerställa trafiken fram till juni 2016. De ca 11 Mkr som framgår av tabellen ovan gäller kalenderåret 2016, då avtalet gällde från juni. Det avtal som nu gäller kostar ca 15 Mkr på årsbasis.

<sup>24</sup> Ersättningen från Trafikverket bestäms utifrån vinnande anbud. Ersättningen ska täcka de kostnader för trafiken som inte täcks av biljettintäkter samt skälig vinst. Det är dock inte säkert att operatören räknat rätt i anbudet, särskilt biljettintäkterna kan vara vanskliga att förutsäga. Operatören kan också av konkurrensskäl ha lagt ett anbud som avviker från den beräknade kostnaden. Den verkliga kostnaden för trafiken kan därför avvika både uppåt och nedåt från den beräknade.

## 5. Avstämning mot Trafikverkets villkor för trafikavtal

### 5.1. En del av resandet är eller kommer att vara interregionalt

Trafikverkets definition av interregionalt resande är att en resa ska vara minst 100 km lång och passera minst en länsgräns eller minst två kommungränser. Flyg är ett långväga transportsätt, den kortaste upphandlade linjen är Pajala-Luleå, ca 224 km vägavstånd och ca 195 km flygavstånd och minst två kommungränser passeras. Villkoret uppfylls för samtliga flyglinjer.

### 5.2. Trafiken upprätthålls inte eller ska inte upprätthållas av regional kollektivtrafikmyndighet

Som framgår av avsnitt 1.4 har Trafikverket fått till uppgift att utreda och besluta om allmän trafikplikt och vid behov avtala om flygtrafik.

Flygtrafik ingår inte i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar. Kollektivtrafiklagen<sup>25</sup>, anger att det i varje län ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. Kollektivtrafiklagen gäller ansvaret för regional trafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och tunnelbana.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för sådan kollektivtrafik som

1. äger rum inom ett län eller,
2. om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

Utöver att regionala kollektivtrafikmyndigheter inte har ansvar för flyg, är dessutom flyg till sin utformning långväga och sällan avsett för trafik inom ett län. Endast en linje, Pajala-Luleå, går inom samma län. Utformningen av denna linje är gjord för att medge anslutning till flyg till och från Stockholm i Luleå. Även här är det ytterst få som reser ofta med linjen. Arbetspendling eller annat vardagsresande är sällan förekommande bland resenärerna.

Villkoret uppfylls för samtliga linjer.

---

<sup>25</sup> Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

### 5.3. Resandet är inte av karaktären frekvent pendling

Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar att ge förutsättningar för daglig pendling till och från resenärens eget arbete eller utbildning. Det gäller oavsett reslängd. Om resandet på en sträcka innehåller en större mängd frekvent pendling bör därför RKM ta sitt ansvar för detta. De aktuella flygsträckorna har dock en ytterst begränsad mängd frekvent pendling.

Av den resvaneundersökning som genomförts för flyglinjerna framgår att flyglinjerna främst används för tjänsteresor. Resa till arbete eller skola är som framgår av tabellen nedan relativt ovanligt. Ännu ovanligare är ett frekvent resande. På de linjer där fler än tio resor per månad förekommer rör det sig endast om någon enstaka procent av resenärerna.

Linje	Ärende med resan		Frekvent pendling
	Arbete	Skola	
Gällivare - Arlanda	54	7	-
Hagfors-Arlanda	74	5	1
Hemavan-Arlanda	44	2	1
Härjedalen Sveg-Arlanda	55	5	1
Kramfors-Arlanda	79	5	2
Lycksele-Arlanda	82	2	7
Mora-Arlanda	79	4	1
Pajala-Luleå	68	2	1
Torsby-Arlanda	61	11	1
Vilhelmina-Arlanda	49	3	3
Östersund-Umeå	45	7	6

Villkoret uppfylls för samtliga linjer.

### 5.4. Resenärerna ska stå för en del av kostnaderna för trafiken

Trafikverket ställer krav på en kostnadstäckningsgrad på minst 20 procent för linjen. Kostnadstäckningsgraden är biljettintäkterna dividerat med bruttokostnaden för linjen. Som framgår av avsnitt 4 kan en uppskattning av den totala kostnaden för trafiken göras utifrån den avtalade ersättningen och biljettintäkterna. Beräknat på detta sätt har samtliga linjer utom Pajala-Luleå en kostnadstäckningsgrad på minst 20 procent. Här är kostnadstäckningsgraden endast ungefär hälften, 9 procent, till följd av den kraftiga minskningen av resandet de senaste åren.

Villkoret uppfylls för samtliga linjer utom Pajala-Luleå. För en samlad bedömning se avsnitt 6.

### 5.5. Kostnader för trafiken ryms inom Trafikverkets anslag för trafikavtal

Trafikverket bedömer att kostnader för flygupphandlingen är möjliga att klara inom anslaget.

## 6. Samlad bedömning och prioritering

De linjer som bör få allmän trafikplikt är

- Gällivare-Arlanda
- Arvidsjaur-Arlanda
- Lycksele- Arlanda
- Hemavan-Arlanda
- Vilhelmina- Arlanda
- Sveg- Arlanda
- Östersund-Umeå (särskilt uppdrag)
- Torsby-Hagfors-Arlanda
- Kramfors-Arlanda
- Pajala-Arlanda

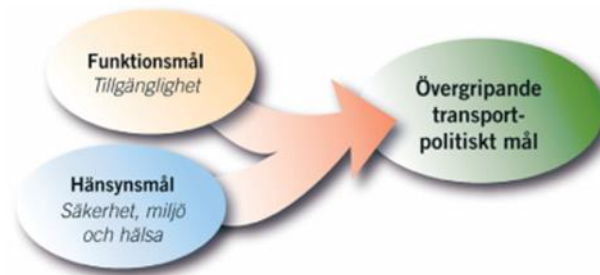
Torsby-Hagfors-Arlanda och Kramfors-Arlanda ger dock inte lika stora tillgänglighetseffekter som övriga prioriterade flyglinjer. De berörda kommunerna ligger betydligt närmare gränsen till att klara tillgänglighetskriterierna och alternativa åtgärder är möjliga att åstadkomma som skulle kunna klara en acceptabel tillgänglighet. Restidsvinsterna med flygtrafiken är dock fortfarande stora jämfört med alternativen och kommunerna framhåller betydelsen för näringslivet.

För Pajala-Luleå är tillgänglighetseffekterna mycket stora. Det är i stället kostnaderna för trafiken i förhållande till biljettintäkterna som kan ifrågasättas. Resandet och därmed även intäkterna är dock ökande från en mycket låg nivå och fortsatta grusatsningar kan ge ytterligare ökning av resandet.

## 7. Avstämning mot transportpolitiska mål

### 7.1. Funktionsmål och hänsynsmål

Trafikverket ska verka för att uppnå de transportpolitiska målen, som regeringen har fastställt.<sup>26</sup> Dessa består av ett övergripande mål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål.



Bilden ovan är hämtad från regeringens proposition 2008/09:93. Regeringen förklarar att funktionsmålet respektive hänsynsmålet bidrar till att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet.

#### Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

Funktionsmålet har även preciserats inom ett antal särskilt prioriterade delområden.

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

---

<sup>26</sup> Prop 2008/09:93

För Trafikverkets avtal om interregional kollektiv persontrafik är funktionsmålet om grundläggande tillgänglighet centralt. Att de flyglinjer som i denna utredning föreslås få allmän trafikplikt ger betydande effekter på den grundläggande tillgängligheten är därför en förutsättning för att de ska avtalas. Därmed bidrar de följaktligen till att uppnå funktionsmålet i avseende om tillgänglighet. Tillgängligheten förbättras främst mellan regioner och mellan Sverige och andra länder med flygavtalen.

I avtalen ställs krav på att resorna ska vara tillförlitliga, trygga och bekväma. Detta för att säkerställa att flygavtalen även bidrar till denna del av funktionsmålet.

Av resvaneundersökningarna framgår att det vanligaste resärendet är en tjänsteresa. En slutsats av detta är att den avtalade flygtrafiken bidrar till delmålet om att stärka den internationella konkurrenskraften genom ökad tillgänglighet för näringslivet. Vissa av de avtalade linjerna är av stor vikt för det lokala näringslivet.

Resandet på de nuvarande avtalade flyglinjerna fördelar sig på 56 procent män och 44 procent kvinnor vilket är en avsevärt jämnare fördelning än hos andra kollektiva trafikslag. Uppdraget innefattar inte att särskilda satsningar görs för någon av grupperna. Istället kan man se det så att trafikavtalen skapar lika förutsättningar för såväl män som kvinnor. Behovet av riktade jämställdhetsåtgärder inom flyg är heller inte så stort, mot bakgrund av ovan nämnda fördelning.

Se avsnitt 7.2 nedan angående målet för personer med funktionsnedsättning.

#### Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökraven uppnås och till ökad hälsa.

Hänsynsmålet handlar således om säkerhet, miljö och hälsa. För att bidra till hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa ställs följande generella krav på trafikuppläggen i Trafikverkets avtal:

- Europeiska och svenska lagar och förordningar för säkerhet ska följas
- i första hand ska icke fossila bränslen användas i trafikupplägget
- målet ska vara att minska utsläppen med 40 procent från 1990 års nivå
- miljökraven får inte äventyra konkurrensen om trafikavtalet eller trafiken i sig
- medtagande av cykel ska uppmuntras (gäller de trafikslag där det är möjligt).

#### Övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Genom att flygavtalen ger effekter, vilket beskrivs ovan, som bidrar till att uppnå såväl funktionsmålet som hänsynsmålet bidrar avtalen även till att uppfylla det övergripande målet (enligt Regeringens intentioner som ses i bilden i inledningen av kapitlet).

Trafikverket arbetar med att utveckla metoder för att framöver kunna göra någon form av samhällsekonomisk bedömning av trafikavtal gällande interregional kollektivtrafik. En traditionell samhällsekonomisk kalkyl är inte tillämplig eftersom den inte är anpassad till ändamålet.<sup>27</sup> Tidigare ansatser har dock inte varit tillräckligt utslagsgivande.

## 7.2. Personer med funktionsnedsättning på flygplatser och flygplan

Enligt förordningen EG 1107/2006 bör personer med funktionsnedsättning ha samma möjligheter som andra medborgare att resa med flyg. Därvid sägs att assistans bör tillhandahållas med hjälp av utrustning och personal på flygplatser och flygplan. Kostnaderna för denna service föreslås fördelas jämnt på alla resenärer som använder flygplatsen.

I förordningen finns även undantag, artikel 4, som ger lufttrafikföretag rätt att neka personer med funktionsnedsättning platsbokning eller ombordstigning. Skälen till detta kan vara säkerhetsmässiga eller flygplansrelaterade.

Exempel på säkerhetsmässiga skäl är en inträffad incident på Arlanda med ett flygplan av typen Beech 1900, vilket sedermera ledde till förbud att lyfta ombord personer på denna flygplanstyp.

Flygplansrelaterade skäl kan bl a vara att rullstolen inte ryms i kabinen. För flygplanstypen Jetstream 32, som idag används på fyra av de statligt avtalade linjerna, finns följande exempel;

- luckan håller ej för belastningen

- öppningen är för trång

Sammanfattningsvis kan konstateras, att på de flygplatser som idag har upphandlad trafik är efterlevnaden av förordningens intentioner god och att det istället är flygplanen som är begränsande. På linjer där det inte är försvarbart med större flygplan gör marknadsutbudet att de mindre flygplanstyperna bör accepteras.

Utredningens förslag är att i samband med den kommande upphandlingen medge att de operatörer som använder sig av flygplan med upp till 19 säten kan åberopa undantaget i förordningen. Operatörerna ansvarar både för att informera om begränsningarna och att föreslå andra alternativ.

---

<sup>27</sup> Till skillnad från en regelrätt samhällsekonomisk kalkyl beaktar vi i fall som detta, inte den alternativa användningen av resurserna inom andra delar av samhället. De bedömda effekterna av åtgärderna kan dock ställas mot vad som kan uppnås vid en alternativ användning av resurserna för att förbättra tillgängligheten med annan interregional kollektiv persontrafik.

## 8. Avstämning mot regionala mål

### 8.1. Regionala trafikförsörjningsprogram

Som framgår ovan i avsnitt 6.2 ingår flygtrafik inte i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar. Men flyget berörs ändå ibland i de regionala trafikförsörjningsprogrammen som en del i trafiksystemet. Nedan beskrivs hur det ser ut i berörda läns regionala trafikförsörjningsprogram. En generell slutsats är att flygets betydelse ökar längre norrut, vilket speglar de långa avstånden till många målpunkter.

#### Dalarnas län (W)

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Dalarnas län 2015-2019 (beslutad 17 september 2014) återfinns inga direkta åtgärder eller mål för flygtrafiken i länet.

I kapitlet om Dalarnas behov av kollektivtrafik, avsnitt om besöksnäringens transportbehov, konstateras att flyget endast står för 0,4 procent av fritidsresorna till länet. I kapitlet om nuvarande kollektivtrafik i och till/från Dalarna nämns att de två flygplatserna Dala Airport i Borlänge och Mora-Siljan flygplats i Mora har reguljärtrafik med inrikesflyg till Göteborg (Blg), Malmö (Blg), Arlanda (Borlänge och Mora) och Ängelholm (Mora).

Ett delmål i målsättningen med kollektivtrafiken är: "Etablera väl fungerande reskedjor med samordnade och så få byten som möjligt såväl mellan som inom olika trafikslag. Detta gäller såväl upphandlad som kommersiell trafik."

#### Jämtlands län (Z)

Inte heller i Jämtlands läns regionala trafikförsörjningsprogram 2016-2020 har flygtrafiken någon central roll. Vid beskrivning av länets interregionala trafik nämns Norrtågstrafiken och busstrafik över länsgräns och en av de utpekade strategiska frågorna för länet lyder: "*Det regionala tågsystemet i Norrland, Norrtåg, utgör grunden för det interregionala trafikutbudet i Norrlandslänen (Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten).*"

I kapitlet om Kollektivtrafikens utveckling, avsnittet om samband mellan regionaltrafik och fjärrtrafik, beskrivs dock flygets betydelse för länet: "*Förutom tågförbindelser behövs flygförbindelser som ger uppehåll över dagen i Stockholm, anslutning till andra destinationer och är attraktiva för besökare till länet. Konkurrens mellan flygbolag är önskvärd. Daglig flygförbindelse till Umeå/Luleå med rimliga priser är nödvändigt. Interregional busstrafik kompletterar tåg- och flygförbindelserna samt ger tillgänglighet till orter utan tåg- och flygförbindelser.*"

## Norrbottnens län (BD)

Av Norrbottens läns regionala trafikförsörjningsprogram (fastställt 1 oktober 2012) framgår att såväl länet som dess kommuner ser flygtrafiken som viktig. I avsnittet om infrastruktur kan man bland annat läsa: *"När det gäller flygtrafik ingår inte den i kollektivtrafikmyndighetens ansvarsområde, men goda möjligheter till kollektivtrafik till och från länets flygplatser är av stor vikt för länets invånare."* I avsnittet om läget i kommunerna står bland annat följande: *"Länets samtliga flygplatser är viktiga noder för länets kommuner när det gäller resor utanför länet och landet" och "En fungerande kollektivtrafik till och från flygplatserna betonas av flera kommuner. Synkroniserade tidtabeller så långt möjligt är en förutsättning för att invånarna ska kunna nyttja kollektivtrafiken."*

Att kommunerna vill arbeta för synkroniserade tidtabeller är intressant och viktigt. Vad gäller anslutning till och från flygplatserna arbetar man en hel del med flygtaxi. I avsnittet om taxi står bland annat följande: *"En del av taxitrafiken har ett kollektivtrafikmässigt upplägg, t.ex. flygtaxi med delat fordon, som står för en stor del av transporterna till och från flygplatserna."*

## Värmlands län (S)

Den regionala trafikförsörjningsplanen för Värmlands län 2017-2021 innehåller inte något som rör länets flygplatser eller flygutbud. Man beskriver att *"Det regionala kollektivtrafiksystemet baseras på ett stomlinjenät för buss- och tågtrafik."* och att *"Den kommersiella trafiken utgörs av interregional tåg- och busstrafik."*

I målområdet Tillgänglighet för regional tillväxt har man definierat följande mål: *"Kollektivtrafiken ska stärka regionens tillgänglighet och utveckling genom ett sammanhållet system av regional trafik och tätortstrafik, förbindelser över länsgräns mot angränsande län och landsgräns mot Norge samt kopplingar mot storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Oslo."* Delmålet om resmöjligheter över länsgräns innehåller nedanstående punkter och har följande kommentar: *"Resmöjligheter över länsgräns tillgodoses genom en kombination av kommersiell och upphandlad trafik."*

- 2021 ska det finnas dagliga resmöjligheter med interregional kollektivtrafik från Karlstad till Örebro och Kongsvinger med max 1,5 timmars restid (Gäller ej förbindelser där tåg utgör stomlinje (linje 100 och 200)).
- 2021 ska det finnas dagliga resmöjligheter med interregional kollektivtrafik från Karlstad till Skövde med maximalt 1,5 timmars restid.
- 2021 ska det finnas dagliga resmöjligheter till och från med interregional kollektivtrafik mellan Karlstad och storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Oslo med fungerande anslutningar till/från länets kommunhuvudorter morgon och eftermiddag.

Mål för restid till/från Karlstad mot:

- Stockholm med max 2 timmar och 10 minuters restid.

- Göteborg med max 2 timmar och 20 minuters restid.
- Oslo med max 2 timmar och 30 minuters restid.

Vad gäller utveckling av infrastruktur kan man läsa att "På Fryksdalsbanan har åtgärder genomförts och ytterligare åtgärder planeras de kommande åren för att höja banans kapacitet och framkomlighet. Målet är att på sikt nå en timmes restid mellan Torsby och Karlstad."

Av ovan framgår att den interregionala kollektivtrafiken och dess utveckling, för Värmlands län, i stor utsträckning handlar om tågtrafik.

Västerbottens län (AC)

I Västerbottens läns regionala trafikförsörjningsprogram för 2016-2019 behandlas även den interregionala kollektivtrafiken vilket framgår av nedanstående stycke från avsnittet med syfte och avgränsningar: *"Interregional kollektivtrafik såsom nattåg, flyg, färja Umeå-Vasa, bussar och dagtåg till Stockholm, behandlas också eftersom regional och interregional kollektivtrafik tillsammans bildar ett helhetsutbud för resenären. Det behövs anslutningar med den regionala och lokala kollektivtrafiken till och från resecentrum och busstationer. Den interregionala kollektivtrafiken matar in resenärer i den regionala kollektivtrafiken, och har betydelse för att nå våra övergripande kollektivtrafikmål. Dessutom fungerar den interregionala kollektivtrafiken som regional kollektivtrafik på vissa delsträckor."*

I avsnittet om kopplingen mellan regional och långväga kollektivtrafik står även: "För tillgängligheten i, till och från länet har den interregionala kollektivtrafiken stor betydelse. Förutom att människor reser till och från länet med den, så används den interregionala tågtrafiken också för mer regionalt resande." I samma avsnitt beskrivs hur man hanterar anslutningsresandet till- och från vissa flygplatser: "Flygbuss som ansluter till avgångar till och ankomster från Stockholm finns i Umeå och Skellefteå. Flygbusstrafik har upphandlats mellan Sorsele och Arvidsjaur flygplats som ett samarbete mellan Trafikverket, kommunen, VLL och kollektivtrafikmyndigheten. Den regionala kollektivtrafiken, t.ex. stomlinjerna till och från Umeå och Skellefteå, är inte anpassade särskilt med tanke på flyg och flygbussar." Vad gäller anpassning till den interregionala trafiken har Trafikverket tidigare konstaterat brister vilket framgår i avsnittet om kopplingen mellan buss, tåg och tätortstrafik där bland annat följande står: "Trafikverket har, för att medfinansiering ska utgå, under 2015 krävt att stomlinjerna ifråga ska anpassas bättre till den interregionala trafiken, framför allt den kommersiella dagtågtrafiken till Stockholm. Det finns även ringbilslinjer som ansluter till avgångar i tåg- och stomlinjetrafik."

En utökad anpassning av den regionala kollektivtrafiken till bland annat flyget kanske är att vänta då ett av flera strategiska ställningstaganden för att nå länets övergripande mål är:

- "I samspel med interregional trafik och övrig samhällsplanering."

Inga åtgärder i programmet berör direkt flyget. Däremot är en åtgärd formulerad enligt: "Utveckla dialogen med dem som berörs av den regionala kollektivtrafiken samt kopplingen mellan regional, kommunal, statlig och internationell utvecklings- och samhällsplanering."

## Västernorrlands län (Y)

I Västernorrlands regionala trafikförsörjningsprogram 2020 (reviderad 18 december 2015) beskrivs, i avsnittet om infrastruktur, länets flygplatser, deras olika funktion och lite om länets syn på utveckling. Bland annat står följande:

”Höga Kustens flygplats har en egen järnvägsstation. Därför finns det förhoppningar i kommunen om att flygplatsen ska bli en knutpunkt för Norrland, både inom tåg och flyg.”  
”De tre flygplatserna i länet, och Umeå flygplats i grannlänet, konkurrerar till stor del med varandra. De två mindre flygplatserna har inte ett lika attraktivt trafikutbud som de större flygplatserna. Många affärsresenärer väljer därför att åka till Sundsvall för att flyga till Stockholm och eventuellt vidare ut i världen därifrån. Affärsresenärer från Örnsköldsvik åker i viss utsträckning till Umeå flygplats och kan förväntas göra det i växande grad i och med att Botniabanan ger goda förbindelser dit. Många affärsresenärer från Sollefteå, Kramfors och Ådalen väljer att åka från Sundsvalls flygplats istället för Kramfors-Sollefteå flygplats på grund av utbudet.” Man skriver också att ”Flygbusstrafik finns mellan flygplatsen och Sundsvall.”

I avsnittet om riksfärdtjänst konstaterar man att det är få personer som inte kan genomföra en resa med tåg eller flyg på egen hand eftersom såväl tåg- som flygtrafiken har tillgänglighetsanpassats.

I kapitlet om Framtidens kollektivtrafik och Etapp 2015 och Etapp 2020 nämns inte flygtrafiken direkt. Däremot skrivs för etapp 2015: *”Viktiga åtgärder som måste genomföras för att skapa en positiv resandeutveckling är att det skapas bra resecentrum i Härnösand och Sundsvall som möjliggör för smidig omstigning mellan olika trafikslag.”* Man beskriver också bytespunkterna: *”Navet i Sundsvall och Sundsvalls central utgör tillsammans med resecentrum i Örnsköldsvik två centrala bytespunkter i Västernorrland: Dess funktion är även viktig för kopplingen till den interregionala trafiken. Även Kramfors resecentrum är ett viktigt nav genom att den utgör kopplingen mellan inlandet och kusten på samma sätt som Sundsvall.”* I detta resonemang kan vi anta att även flygresandet till viss del avses och här noteras Kramfors funktion.

I ett avsnitt om målgruppsperspektiv skriver man följande: *”Dessutom så är det viktigt att fler i regionen utbildar sig och den regionala – och interregionala kollektivtrafiken möjliggör att fler kan bo kvar i Västernorrland och utbilda sig.”* Huruvida man inkluderar flyg i detta tänk framgår inte.

Av programmet kan vi bland annat konstatera att Västernorrland ser Kramfors flygplats som en viktig knutpunkt för såväl tåg- som flygresor men också att länets flygresenärer använder sig av alternativen Sundsvall och Umeå.

## 9. Samråd

Samråd har skett i flera omgångar under utredningens gång, där utredningens förutsättningar redovisats och det varit möjligt att lämna synpunkter.

### 9.1. Flygplatser i norr

I samband med Trafikverkets flygutredning har flygplatserna i Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan, Lycksele, Pajala och Vilhelmina gemensamt framfört synpunkter på hur flygtrafiken bör utformas.

Flygplatserna anser att det finns brister i hur trafikplikten följs på flera punkter och efterlyser en bättre uppföljning.

Flygplatserna har också önskemål om fasta sträckor som är fastställda innan upphandlingens genomförande.

- Pajala önskar även fortsättningsvis flyga till Luleå.
- Gällivare ser två alternativ, turboprop direkt till Arlanda alternativt jetplan via Arvidsjaur.
- Arvidsjaur önskar i första hand trafikeras tillsammans med Gällivare, i andra hand med Lycksele.
- Lycksele önskar i första hand trafikeras tillsammans med Arvidsjaur, i andra hand med Vilhelmina eller Gällivare och i tredje hand Hemavan.
- Vilhelmina önskar i första hand trafikeras tillsammans med Lycksele. Om trafikplikt införs på Kramfors så skulle Kramfors kunna vara ett andrahandsalternativ. Vilhelmina kan även tänkas sig att trafikeras tillsammans med Hemavan under sommaren.
- Hemavan kan tänka sig att trafikeras tillsammans med Vilhelmina alternativt Lycksele, men inte Kramfors.

Att Hemavan inte vill samslingas med Kramfors beror på avståndet. När det blir problem och resenärerna måste transporteras på marken blir det en väldigt lång resa.

Det finns också synpunkter på att restiderna (blocktiderna) är långa och att de bör regleras tydligare i trafikplikten.

Resmöjligheterna i form av antalet flygstolar som erbjuds per år bör ökas till den nivå som gällde innan den nuvarande avtalsperioden.

Det finns även önskemål om att öka antalet turer jämfört med idag.

Flygplatserna pekar även på att bagagevikten (minst 20 kg) är väsentlig, särskilt för utvecklingen av besöksnäringen.

Flygplatserna anser också att kommersiella bud för de aktuella linjerna bara är taktik från de flygbolag som lämnar dem, men om det kommer sådana bör den regleras i ett avtal med en uppsägningstid och även denna trafik måste följas upp så att den följer trafikplikten.

Synpunkterna gäller även upphandlingen, där både flygplanens prestanda och operatörens ekonomiska kapacitet bör utvärderas.

Flygplatserna i Arvidsjaur, Gällivare och Pajala, har även påbörjat en utredning av hur upphandlingen skulle kunna överföras till regional nivå. Flygplatsernas utredning är dock ännu inte slutförd när denna rapport skrivs.

## 9.2. Workshop

I samband med att utredningen inleddes bjöd Trafikverket in till en workshop för att diskutera förutsättningarna för utredningen och inför nästa avtalsperiod. Inbjudna var främst representanter för de olika flygplatserna och flygplatsorterna. Många synpunkter luftades under workshopen. Några av de önskemål och synpunkter som kom fram var:

Det är viktigt att få ett beslut om upphandlingen så tidigt som möjligt för att möjliggöra för nya operatörer att lämna anbud. Den tidsplan som presenterades med utredning under 2017 och upphandling från januari 2018 sågs som bra.

Turistnäringen är en tillväxtmotor som gör stora satsningar, vilket behöver mötas med flygtrafik för att få med turisterna. Här uppfattar Trafikverket dock en förståelse för att detta inte innefattas i Trafikverkets nuvarande uppdrag och budget.

Det finns synpunkter på nuvarande möjligheter till slingning i avtalen. Möjligheten att slinga helt fritt bör ses över.

Det finns önskemål om större lokala säsongsvariationer och i vissa fall andra avgångstider, vilket dock kan påverka tillgängligheten i Trafikverkets tillgänglighetsmodell.

Flygplatserna är villiga att på ett mer enhetligt sätt hjälpa till med uppföljningen av flygtrafiken. Trafikverket kommer att ta till sig detta och styra upp formerna för uppföljningen redan i nu gällande avtal.

Det uppfattades som mycket positivt att Trafikverket reagerat när en operatör inte höll måttet i tidigare avtal och sagt upp avtalet i förtid. Dessutom har det varit bra att Trafikverket vid behov har flexibilitet att ta en tätare uppföljning.

Operatörerna bör utvärderas utifrån om det är rimligt att de klarar åtagandet.

Flygplatserna vill ha möjlighet att vara rådgivare i upphandlingen och därmed få ytterligare inflytande över vilka operatörer som väljs. Trafikverket anser att det kan vara en öppen process i utredningen, sen råder upphandlingssekretess.

### 9.3. Avtalade operatörers synpunkter på dagens avtal

Sammanställningen nedan är synpunkter från de operatörer som idag utför den upphandlade flygtrafiken; Nextjet, Flexflight och Jonair.

#### **Händelser som påverkar trafiken**

Möjligheten att anmäla avsikt att bedriva kommersiell trafik påverkar och skapar osäkerhet för trafiken på flera sätt. Förutsättningarna att planera trafiken inför trafikstart 2015 blev begränsade. Även efter det att trafiken startat har det inträffat händelser som det varit svårt eller omöjligt att planera för och som påverkat negativt. Osäkerheten om trafiken ska vara två eller fyra år, AG Travels konkurs, nya hinderregler för landningsbanorna och asfalteringen av landningsbanan i Gällivare har varit händelser som medfört merkostnader och oönskade störningar i trafiken.

#### **Synpunkter på flygplatserna**

Inför en ny upphandling och ny trafikperiod bör flygplatserna redovisa sina planer för åtgärder som berör trafiken. I det fall t ex om asfaltering planeras skall det beskrivas så att det går att planera in detta intäktsbortfall. Samma sak gäller för ny certifiering av flygplatsen och konsekvenserna av den. Även stängning av flygplatsen för semester eller störningar vid militärövningar måste beskrivas. Flygplatserna bör redovisa vilken service den kan erbjuda under hela avtalsperioden.

#### **Nationell flygplats Arlanda**

Arlanda är idag betydligt mer trafikerad än för 4 eller 8 år sedan. Däremot har inte Trafikverkets förfrågningsunderlag tagit hänsyn till det i tillräcklig utsträckning. Några exempel:

- Säkerhetskraven har ökat vilket betyder att den upphandlade trafiken i allt oftare får parkera långt bort från gaten.
- Den upphandlade trafiken får att allt oftare taxa till en startbana långt från gaten vilket kan betyda senare avgång.

#### **Regionala flygplatser**

Flygplatserna, Sveg, Pajala Torsby/Hagfors och Östersund har stängt eller reducerad kapacitet på sommaren. Det betyder att det inte går att starta eller landa på samma sätt som trafikplikten avser.

En konsekvens av detta är att trafikplikten som idag utgår från 12 månader i dessa fall måste reduceras. Den reduktionen skall dock inte påverka övriga året, då antalet avgångar om dagen per vecka styr utbudet.

### **Krav på Operatörerna**

En operatör anser att alla bolag som bedriver upphandlad trafik bör ha interline agreements dvs. avtal tillåter att passagerare bokar biljetter med både fligheter från XX och YY i samma bokning och att bagage kan skickas vidare.

### **Olika bedömningar av tillsynsmyndigheterna**

Operatörerna är bekymrade över att olika länders tillsynsmyndigheter gör olika bedömningar av flygoperatörernas förmåga. Erfarenheterna från Avies används som ett exempel på där den svenska tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen troligen hade gjort en hårdare bedömning än vad den Estländska myndigheten gjorde. Olika bedömningar av operatörernas möjlighet att utföra trafiken skapar orättvisa konkurrensförhållanden.

### **Trafikverkets förfrågningsunderlag**

Det finns ett behov av att ytterligare tydliggöra Trafikverkets roll och upphandlingarnas syfte externt. Enligt en operatör finns det förväntningar på den upphandlade trafiken som inte överensstämmer med Trafikverkets uppdrag och upphandlingarnas syfte.

### **Mellanlandningar**

Trafikverket bör förtydliga vad som gäller för en operatör som vill mellanlanda på en annan flygplats, fler än en gång eller åt en annan huvudman.

### **Operatörens rapportering**

Idag redovisar operatörerna in sina underlag kvartalsvis, det bör ändras till månadsvis.

### **Verifierade indata eller revisorskontroll**

Det finns en misstro bland operatörerna att vissa operatörer redovisar fel indata. Ett förslag är att de siffror som operatörerna rapporterar in till Trafikverket bör verifieras av en tredje part eller en revisor. I första hand gäller detta biljettens genomsnittspris. Hur ser operatörens underlag ut? Räknas intäkten av en ombokning som intäkt. Räknas antal sålda biljetter eller antal resor mm.

Även underleverantörer till de operatörer som har avtal med Trafikverket bör kunna bli granskade av en revisor.

### **Punktlighet**

Punktlighet mäts idag på ankomst inom 15 minuter den bör kompletteras med avgångstid från Arlanda eller regional flygplats. Det skulle bidra till att lättare se var förseningarna uppstår och också bidra till öka möjligheten att lokalisera och undanröja problem med förseningar. Det är sällan förseningar som uppstår i luften orsakas av operatören.

### **Bränsleersättning**

Formeln för bränsleersättning är en modell som utgår från "råvarupriset" (Platts). Det priset erbjuds möjligen från Arlanda. De flesta operatörerna landar också där men de operatörer som tankar på de regionala flygplatserna får betala ett högre pris. En operatör föreslår att Trafikverket bör ta hänsyn till detta i sin beräkningsmodell.

### **Omförhandling**

Avtalet beskriver inte tydligt om det medger omförhandling vid t ex stängning av flygplats pga. askmoln eller omåsfaltering.

## 10. Trafikutformning

### 10.1. Avtalsform

Som framgår av avsnitt 1.4 får i enlighet med EU:s lufttrafikförordning avtal om flygtrafik endast tecknas för sträcka där allmän trafikplikt beslutats.

Syftet med anbudsförfarandet är att tilldela ett eller flera företag tjänstekoncession för de deluppdrag som företaget har vunnit. Kontraktsformen innebär bland annat att de kommersiella risker som är förknippade med trafikåtagandet på respektive flyglinje bärs av det vinnande företaget som också behåller alla intäkter av trafiken.

### 10.2. Kapacitets- och ersättningsnivåer

Erfarenhet från tidigare upphandlingar visar att kostnaden kan variera kraftigt för avtalen. En av de största anledningarna till högre kostnad är om någon av linjerna bedrivs utan mellanlandning. Skillnaden i anbud kan vara 50 procent eller mer. Det är därför önskvärt att styra slingningen i nästa avtalsomgång.

Trafikverket ser det dessutom som rimligt att ställa kvalitetskrav i upphandlingen som kan öka avtalskostnaden något men ger en stabilare och mer tillförlitlig trafik.

### 10.3. Förändringar i allmän trafikplikt och avtal om flygtrafik

Trafikverket konstaterar att det finns stora brister i hur trafiken fungerat under avtalsperioden. Trafikverket har därför för avsikt att så långt regelverket medger förändra kraven i allmän trafikplikt och trafikavtal för kommande avtalsperiod för att ge förutsättningar för en stabil flygtrafik och ökat resande. Följande förändringar föreslås:

- Fast slingning i förfrågningsunderlaget
- Färdiga produktionsplaner
- Ytterligare förbättrad uppföljning
- Kvalitetskrav i upphandlingen
- Incitament till ökat resande
- Förtydligande av biljettpriser
- Justerade krav på restider eller avgångstider i vissa fall

Bakgrunden till de föreslagna förändringarna beskrivs nedan:

### **Fast slingning i förfrågningsunderlaget**

Trafikverket anser att en fast slingning, där möjlig mellanlandning pekas ut på förhand, ökar konkurrensen i upphandlingen och möjliggör fler anbudsgivare. Allmän trafikplikt gäller dock mellan två flygplatser, vilket gör att det enligt regelverket inte är möjligt att skriva in slingningen direkt i trafikplikten. Däremot kan Trafikverket i upphandlingen ställa krav på en viss slingning.

Det finns flera möjliga alternativ för fasta slingor. Trafikverkets förslag är följande:

- Gällivare-Arvidsjaur-Arlanda
- Vilhelmina-Lycksele-Arlanda
- Hemavan-Kramfors-Arlanda
- Torsby-Hagfors-Arlanda
- Sveg-Arlanda (med möjlig mellanlandning i Mora)
- Östersund-Umeå och Pajala-Luleå slingas ej med annan flygplats.

Bakgrunden är att Gällivare och Arvidsjaur till Arlanda idag körs utan ersättning. Gällivare och Arvidsjaur har också det mest omfattande resandet och kan i kombination möjliggöra större och snabbare flygplan.

Vilhelmina och Hemavan har båda en turistsäsong där efterfrågan är högre. Genom att de inte kombineras undviks överbeläggning under turistsäsongen.

Hemavan har en allmän trafikplikt med färre avgångar än Kramfors under lågsäsong. Det ger en lägre kostnad för relativt många turer då det räcker att flyga den förhållandevis korta sträckan Kramfors-Arlanda.

### **Färdiga produktionsplaner**

För att förtydliga kraven och minska osäkerheten inför uppföljningen kommer färdiga produktionsplaner att slås fast inför fyraårsperioden i samverkan med flygplatserna. Förutom att fastslå vilken trafik som ska köras under periodens alla dagar ska även läggas in eventuella behov av uppehåll i trafiken för semesterstängt, asfaltering eller andra orsaker som är kända i förväg. Så långt det är möjligt ska förutsättningarna vara kända för alla inblandade i förväg.

### **Ytterligare förbättrad uppföljning**

Redan inom ramen för dagens avtal har Trafikverket börjat förbättra uppföljningen. Ett samarbete med flygplatserna är etablerat, där statistik samlas in som kan jämföras med den rapportering operatörerna gör i Trafikverkets webrapporteringssystem. Representanter för flygplatserna deltar också i uppföljningsmöten.

Uppföljningen kommer i nästa avtalsomgång att ske månadsvis. Kraven kommer att förtydligas avseende vad som räknas som en försening (orsakskoder) och krav på producerade stolar och turer. Det kommer även att förtydligas när Trafikverket kommer att ta ut viten från operatören. Det anges också i upphandlingen att revision kommer att utföras under avtalsperioden.

### **Kvalitetskrav i upphandlingen**

De krav som ställs på en operatör som ska bedriva flygtrafik är höga. Drifttillstånd (AOC) ställer krav på finansiella villkor, försäkringskrav och gott anseende. AOC är krav för att få en operativ licens (OL).

Det är möjligt att ställa ge poäng för ytterligare kvalitet i upphandlingen om kraven är transparenta så att alla anbudsgivare förstår hur det påverkar resultatet av anbudsutvärderingen. Tänkbara ytterligare kvalitetskrav som kan premieras kan t ex gälla reservkapacitet eller marknadsföring<sup>28</sup>.

### **Incitament till ökat resande**

Trafikverket överväger förutsättningarna att stimulera operatören att öka antalet passagerare. En direkt bonus är inte möjlig. Däremot kan åtgärder för att öka resandet vara en del i kvalitetskraven.

### **Förtydligande av biljettpriser**

Synpunkter har kommit på att angivna restriktioner för biljettpriser i den allmänna trafikplikten inte är tillräckligt tydliga och att operatören därmed kan ta ut högre priser än vad som varit tanken. I förslagen till allmän trafikplikt har därför vissa förtydliganden införts:

- Det förtydligas vilka myndighetsavgifter som får dras av vid beräkning av genomsnittlig biljettintäkt. Förslaget är att det endast ska gälla Transportstyrelsens myndighetsavgift<sup>29</sup> och säkerhetsavgift<sup>30</sup>.
- Biljettpris för barn, studenter och pensionärer anges med belopp, inte som andel av biljettpriset.

Nuvarande modell för begränsning av biljettpriset, genomsnittlig biljettintäkt, behålls.

---

<sup>28</sup> Enligt EU:s tolkningsriktlinjer för flygförordningen kan kvalitetsaspekterna inbegripa erfarenhet inom området för allmän trafikplikt, underhåll av luftfartyg och backup-system, tidtabellernas lämplighet och vistelsetid vid destinationen vid dagsturer, erbjudna interlining-alternativ, erbjudna genomsnittspriser, försäljning och marknadsföring, främjande av tjänster och lufttrafikföretagets ekonomi.

<sup>29</sup> Avgiften är 5 kr per passagerare med vissa undantag enligt Transportstyrelsen författningssamlings TSFS: 2016:105

<sup>30</sup> Säkerhetsavgiften är för närvarande 43 kr, lika för alla flygplatser genom ett avgiftsutjämningsystem, Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2012:113

## Restider

Gällivare föreslås få en maximal restid på 2 timmar 20 minuter. Det innebär att de långsammaste flygplanstyperna inte är möjliga. Motivet är att förbättra tillgängligheten. Dagens restid är 2.30-2.35 Gällivare-Arlanda beroende på avgång.

För Pajala är det ett problem idag att avgångstiderna mellan Luleå och Arlanda varierar mellan olika veckodagar och kan också variera mellan olika delar av året. Eftersom merparten av resenärerna reser vidare till Arlanda och omvänt behöver avgångstiderna till och från Pajala anpassas. Det ska ske i samråd med Trafikverket för att förbättra tillgängligheten genom att minimera väntetiderna.

## 10.4. Förslag till allmän trafikplikt

### **Allmän trafikplikt flyglinjen Arvidsjaur – Stockholm/Arlanda**

Den allmänna trafikplikt som framgår nedan ska gälla från och med den 26 oktober 2019. Den ersätter då den allmänna trafikplikt på flyglinjen som började gälla den 25 oktober 2015.

Luftrafikföretag som avser utföra bärkraftig regelbunden flygtrafik på flyglinjen i enlighet med den allmänna trafikplikten ska anmäla detta till Trafikverket.

Luftrafikföretag som bedriver regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska uppfylla minst de krav som framgår av detta beslut om allmän trafikplikt.

#### UTBUD OCH TIDTABELL

1. Minst 45 500 flygstolar ska erbjudas på flyglinjen per kalenderår.
2. Minst 1 226 enkelturer ska produceras per kalenderår.
3. Minst två dubbelturer ska produceras dagligen helgfri måndag-fredag i enlighet med tidtabellsram.
4. Minst en dubbeltur ska produceras söndag och helgdag som infaller på veckodag i enlighet med tidtabellsram.
5. Minst en ytterligare dubbeltur ska produceras per vecka.
6. På sträckan ska följande tidtabellsramar on/off block gälla:
  - a. *måndag - fredag*
    - i. Avgång från Arvidsjaur ska, för en morgontur tidigast ske klockan 06.00
    - ii. Ankomst till Arlanda ska för en morgontur senast ske klockan 08.30
    - iii. Avgång för morgontur från Arlanda ska senast ske klockan 09.15
    - iv. Ankomst till Arvidsjaur ska senast ske klockan 11.55
    - v. Avgång från Arvidsjaur ska tidigast ske klockan 16.00
    - vi. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 18.30

- vii. Avgång från Arlanda ska för en kvällstur senast ske klockan 19.15
- viii. Ankomst till Arvidsjaur ska för en kvällstur senast ske klockan 22.00

b. *söndag samt helgdagar.*

- i. Avgång från Arvidsjaur ska tidigast ske klockan 15.00
- ii. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 20.00

7. Trafikverket kan godkänna justering av ovanstående tidtabellsramar efter samråd med berörd kommun.

#### KONTINUITET

Luftrafikföretag som avser upphöra med regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska lämna besked om detta till Trafikverket minst sju månader innan flygtrafiken upphör.

#### FLYGPLANSTYP

Flygplan ska vara utrustade med tryckkabin. Bagage- och lastkapaciteten ska vara minst 20 kilo per passagerare vid fullbelagt flygplan och normala väderförhållanden.

#### BILJETTPRISER

Genomsnittlig biljettintäkt får inte överstiga 1240 SEK för en enkeltur.

Biljettintäkt är det totala biljettpris som en resenär betalar för en biljett med avdrag för mervärdesskatt, Transportstyrelsens myndighetsavgift och säkerhetsavgift. Passagerare som reser med Id-biljett, icke tjänstgörande besättning eller liknande ska inte tas med i beräkning av biljettintäkt eller vid beräkning av antal sålda biljetter.

Genomsnittlig biljettintäkt är biljettintäkter per kvartal dividerat med antalet sålda biljetter under samma tidsperiod.

Luftrafikföretag ska tillhandahålla följande rabatter:

Barn under 2 år i sällskap av vuxen (INF) reser utan avgift.

Barn under 12 år som reser ensamma (UM) betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter

Studenter betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En student är en person som kan uppvisa giltig studentlegitimation.

Pensionärer betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En pensionär är en person som kan uppvisa giltig pensionärslegitimation.

## BOKNINGSSYSTEM

Biljetter ska vara bokningsbara på internet. Biljetter ska dessutom vara bokningsbara i något av de globala distributionssystem som finns på marknaden. Priser, tidtabeller och bokningssystem ska finnas tillgängliga i så god tid att biljetter kan bokas och köpas senast två månader före trafikstart.

## RAPPORTERING

Lufttrafikföretaget ska för varje månad rapportera hur lufttrafikföretaget uppfyllt kraven i den allmänna trafikplikten genom att tillhandahålla följande uppgifter:

1. Antal erbjudna stolar.
2. Antal producerade turer.
3. Den totala biljettintäkten och det totala antalet sålda biljetter. I redovisningen av den totala biljettintäkten ska det tydligt framgå den mervärdesskatt och de myndighetsavgifter som har exkluderats från det totala biljettpris som resenärerna har betalat. Lufttrafikföretaget ska på Trafikverkets begäran även kunna redovisa det enskilda biljettpriset för samtliga sålda biljetter och vilka mervärdesskatter och myndighetsavgifter som tagits ut på respektive biljett.
4. Punktlighetsstatistik med förseningsorsak.
5. Antalet inställda avgångar samt orsak.

Uppgifter ska vara Trafikverkets handläggare tillhanda senast en månad efter sista dag i den månad redovisningen avser.

### **Allmän trafikplikt flyglinjen Gällivare – Stockholm/Arlanda**

Den allmänna trafikplikt som framgår nedan ska gälla från och med den 26 oktober 2019. Den ersätter då den allmänna trafikplikt på flyglinjen som började gälla den 25 oktober 2015.

Lufttrafikföretag som avser utföra bärkraftig regelbunden flygtrafik på flyglinjen i enlighet med den allmänna trafikplikten ska anmäla detta till Trafikverket.

Lufttrafikföretag som bedriver regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska uppfylla minst de krav som framgår av detta beslut om allmän trafikplikt.

## UTBUD OCH TIDTABELL

1. Minst 56 000 flygstolar ska erbjudas på flyglinjen per kalenderår.
2. Minst 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår.
3. Minst två dubbelturer ska produceras dagligen helgfri måndag-fredag i enlighet med tidtabellsram.
4. Minst en dubbeltur ska produceras söndag och helgdag som infaller på veckodag i enlighet med tidtabellsram.
5. På sträckan ska följande tidtabellramar on/off block gälla:

- a. måndag - fredag
  - i. Avgång från Gällivare ska, för en morgontur tidigast ske klockan 06.00
  - ii. Ankomst till Arlanda ska för en morgontur senast ske klockan 08.30
  
  - iii. Avgång för morgontur från Arlanda ska senast ske klockan 09.15
  - iv. Ankomst till Gällivare ska senast ske klockan 11.55
  
  - v. Avgång från Gällivare ska tidigast ske klockan 16.00
  - vi. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 18.30
  
  - vii. Avgång från Arlanda ska för en kvällstur senast ske klockan 19.15
  - viii. Ankomst till Gällivare ska för en kvällstur senast ske klockan 22.00
  
- b. söndag
  - i. Avgång från Gällivare ska tidigast ske klockan 15.00
  - ii. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 20.00

6. Trafikverket kan godkänna justering av ovanstående tidtabellsramar efter samråd med berörd kommun.
7. Maximal flygtid på linjen inklusive mellanlandning får ej överstiga 2 timmar och 20 minuter.

#### KONTINUITET

Luftrafikföretag som avser upphöra med regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska lämna besked om detta till Trafikverket minst sju månader innan flygtrafiken upphör.

#### FLYGPLANSTYP

Flygplan ska vara utrustade med tryckkabin. Bagage- och lastkapaciteten ska vara minst 20 kilo per passagerare vid fullbelagt flygplan och normala väderförhållanden.

#### BILJETTPRISER

Den genomsnittliga biljettintäkten får inte överstiga 1440 SEK per enkeltur.

Biljettintäkt är det totala biljettpris som en resenär betalar för en biljett med avdrag för mervärdesskatt, Transportstyrelsens myndighetsavgift och säkerhetsavgift. Passagerare som reser med Id-biljett, icke tjänstgörande besättning eller liknande ska inte tas med i beräkning av biljettintäkt eller vid beräkning av antal sålda biljetter.

Genomsnittlig biljettintäkt är biljettintäkter per kvartal dividerat med antalet sålda biljetter under samma tidsperiod.

Luftrafikföretag ska tillhandahålla följande rabatter:

Barn under 2 år i sällskap av vuxen (INF) reser utan avgift.

Barn under 12 år som reser ensamma (UM) betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter

Studenter betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En student är en person som kan uppvisa giltig studentlegitimation.

Pensionärer betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En pensionär är en person som kan uppvisa giltig pensionärslegitimation.

#### BOKNINGSSYSTEM

Biljetter ska vara bokningsbara på internet. Biljetter ska dessutom vara bokningsbara i något av de globala distributionssystem som finns på marknaden. Priser, tidtabeller och bokningssystem ska finnas tillgängliga i så god tid att biljetter kan bokas och köpas senast två månader före trafikstart.

#### RAPPORTERING

Luftrafikföretaget ska för varje månad rapportera hur luftrafikföretaget uppfyllt kraven i den allmänna trafikplikten genom att tillhandahålla följande uppgifter.

1. Antal erbjudna stolar.
2. Antal producerade turer.
3. Den totala biljettintäkten och det totala antalet sålda biljetter. I redovisningen av den totala biljettintäkten ska det tydligt framgå den mervärdesskatt och de myndighetsavgifter som har exkluderats från det totala biljettpris som resenärerna har betalat. Luftrafikföretaget ska på Trafikverkets begäran även kunna redovisa det enskilda biljettpriset för samtliga sålda biljetter och vilka mervärdesskatter och myndighetsavgifter som tagits ut på respektive biljett.
4. Punktlighetsstatistik med förseningsorsak.
5. Antalet inställda avgångar samt orsak.

Uppgifter ska vara Trafikverkets handläggare tillhanda senast en månad efter sista dag i den månad redovisningen avser.

#### **Allmän trafikplikt flyglinjen Hagfors – Stockholm/Arlanda**

Den allmänna trafikplikt som framgår nedan ska gälla från och med den 26 oktober 2019. Den ersätter då den allmänna trafikplikt på flyglinjen som började gälla den 25 oktober 2015

Luftrafikföretag som avser utföra bärkraftig regelbunden flygtrafik på flyglinjen i enlighet med den allmänna trafikplikten ska anmäla detta till Trafikverket.

Lufttrafikföretag som bedriver regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska uppfylla minst de krav som framgår av detta beslut om allmän trafikplikt.

1. Minst 4 500 flygstolar ska erbjudas Hagfors-Stockholm tur och retur per kalenderår.
2. Minst 996 enkelturer ska produceras per kalenderår.
3. Minst två dubbelturer ska produceras dagligen helgfri måndag-fredag i enlighet med tidtabell.
4. Ovanstående utbud får anpassas till efterfrågan på veckobasis (turer får flyttas till annan dag inom samma vecka) i samråd med kommunen och efter godkännande av Trafikverket.
5. Med beaktande av ovanstående krav får lufttrafikföretag inte ställa in eller flytta turer.
6. På sträckan ska följande tidtabell on/off block gälla:

a. måndag - fredag

- i. Avgång från Hagfors ska för en morgontur tidigast ske klockan 06.05
- ii. Ankomst till Arlanda ska för en morgontur senast ske klockan 08.30
- iii. Avgång för morgontur från Arlanda ska senast ske klockan 09.15
- iv. Ankomst till Hagfors ska senast ske klockan 11.05
- v. Avgång från Hagfors ska tidigast ske klockan 16.40
- vi. Ankomst Arlanda ska senast ske klockan 18.30
- vii. Avgång från Arlanda ska för en kvällstur tidigast ske klockan 19.15
- viii. Ankomst till Hagfors ska för en kvällstur senast ske klockan 22.00

7. Ovanstående tidtabell får justeras i samråd med berörd kommun och efter godkännande av Trafikverket.

8. En mellanlandning får ske så länge tidtabellkraven efterlevs.

9. Den genomsnittliga biljettintäkten får inte överstiga 840 SEK per enkeltur.

#### KONTINUITET

Lufttrafikföretag som avser upphöra med regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska lämna besked om detta till Trafikverket minst sju månader innan flygtrafiken upphör.

#### FLYGPLANSTYP

Flygplan ska vara utrustade med tryckkabin. Bagage- och lastkapaciteten ska vara minst 20 kilo per passagerare vid fullbelagt flygplan och normala väderförhållanden.

#### BILJETTPRISER

Genomsnittlig biljettintäkt får inte överstiga 840 SEK för en enkeltur.

Biljettintäkt är det totala biljettpris som en resenär betalar för en biljett med avdrag för mervärdesskatt, Transportstyrelsens myndighetsavgift och säkerhetsavgift. Passagerare

som reser med Id-biljett, icke tjänstgörande besättning eller liknande ska inte tas med i beräkning av biljettintäkt eller vid beräkning av antal sålda biljetter.

Genomsnittlig biljettintäkt är biljettintäkter per kvartal dividerat med antalet sålda biljetter under samma tidsperiod.

Luftrafikföretag ska tillhandahålla följande rabatter:

Barn under 2 år i sällskap av vuxen (INF) reser utan avgift.

Barn under 12 år som reser ensamma (UM) betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter

Studenter betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En student är en person som kan uppvisa giltig studentlegitimation.

Pensionärer betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En pensionär är en person som kan uppvisa giltig pensionärslegitimation.

## BOKNINGSSYSTEM

Biljetter ska vara bokningsbara på internet. Biljetter ska dessutom vara bokningsbara i något av de globala distributionssystem som finns på marknaden. Priser, tidtabeller och bokningssystem ska finnas tillgängliga i så god tid att biljetter kan bokas och köpas senast två månader före trafikstart.

## RAPPORTERING

Luftrafikföretaget ska för varje månad rapportera hur luftrafikföretaget uppfyllt kraven i den allmänna trafikplikten genom att tillhandahålla följande uppgifter:

1. Antal erbjudna stolar.
2. Antal producerade turer.
3. Den totala biljettintäkten och det totala antalet sålda biljetter. I redovisningen av den totala biljettintäkten ska det tydligt framgå den mervärdesskatt och de myndighetsavgifter som har exkluderats från det totala biljettpris som resenärerna har betalat. Luftrafikföretaget ska på Trafikverkets begäran även kunna redovisa det enskilda biljettpriset för samtliga sålda biljetter och vilka mervärdesskatter och myndighetsavgifter som tagits ut på respektive biljett.
4. Punktlighetsstatistik med förseningsorsak.
5. Antalet inställda avgångar samt orsak.

Uppgifter ska vara Trafikverkets handläggare tillhanda senast en månad efter sista dag i den månad redovisningen avser.

### **Allmän trafikplikt flyglinjen Hemavan – Stockholm/Arlanda**

Den allmänna trafikplikt som framgår nedan ska gälla från och med den 26 oktober 2019. Den ersätter då den allmänna trafikplikt på flyglinjen som började gälla den 25 oktober 2015.

Lufttrafikföretag som avser utföra bärkraftig regelbunden flygtrafik på flyglinjen i enlighet med den allmänna trafikplikten ska anmäla detta till Trafikverket.

Lufttrafikföretag som bedriver regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska uppfylla minst de krav som framgår av detta beslut om allmän trafikplikt.

#### UTBUD OCH TIDTABELL

1. Minst 21 000 flygstolar ska erbjudas på flyglinjen per kalenderår.
2. Minst 900 enkelturer ska produceras per kalenderår.
3. Minst en dubbeltur ska produceras dagligen helgfri måndag-fredag under perioden 1 maj – 31 oktober i enlighet med tidtabellsram.
4. Minst en dubbeltur ska produceras söndag och helgdag som infaller på veckodag under perioden 1 maj – 31 oktober i enlighet med tidtabellsram.
5. Minst två dubbelturer ska produceras dagligen helgfri måndag-fredag under perioden 1 november – 30 april i enlighet med tidtabellsram.
6. Minst två dubbelturer ska produceras söndag och helgdag som infaller på veckodag under perioden 31 oktober – 31 mars i enlighet med tidtabellsram.
7. På sträckan ska följande tidtabellramar on/off block gälla:

#### **1 november-30 april**

##### *a. Måndag-fredag*

- i. Avgång från Hemavan ska för en morgontur tidigast ske klockan 06.00
- ii. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 08.30
- iii. Avgång för morgontur från Arlanda ska ske senast klockan 09.15
- iv. Ankomst till Hemavan ska senast ske klockan 11.45
- v. Avgång från Hemavan ska för en eftermiddagstur tidigast ske klockan 16.30
- vi. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 19.00
- vii. Avgång för kvällstur från Arlanda ska ske senast klockan 19.15
- viii. Ankomst till Hemavan ska senast ske klockan 22.00

##### *b. Söndag*

- i. Avgång från Hemavan ska för en eftermiddagstur tidigast ske klockan 15.00
- ii. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 20.00

#### **1 maj-31 oktober**

##### *a. Måndag-fredag*

- i. Avgång för morgontur från Arlanda ska ske senast klockan 09.15
- ii. Ankomst till Hemavan ska senast ske klockan 11.45
- iii. Avgång från Hemavan ska för en eftermiddagstur tidigast ske klockan 16.30
- iv. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 19.00

*b. Söndag*

- i. Avgång från Hemavan ska för en eftermiddagstur tidigast ske klockan 15.00
  - ii. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 20.00
8. Trafikverket kan godkänna justering av ovanstående tidtabellsramar efter samråd med berörd kommun.
  9. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske så länge tidtabellkraven efterlevs.

#### KONTINUITET

Luftrafikföretag som avser upphöra med regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska lämna besked om detta till Trafikverket minst sju månader innan flygtrafiken upphör.

#### FLYGPLANSTYP

Flygplan ska vara utrustade med tryckkabin. Bagage- och lastkapaciteten ska vara minst 20 kilo per passagerare vid fullbelagt flygplan och normala väderförhållanden.

#### BILJETTPRISER

Den genomsnittliga biljettintäkten får inte överstiga 1260 SEK per enkeltur.

Biljettintäkt är det totala biljettpris som en resenär betalar för en biljett med avdrag för mervärdesskatt, Transportstyrelsens myndighetsavgift och säkerhetsavgift. Passagerare som reser med Id-biljett, icke tjänstgörande besättning eller liknande ska inte tas med i beräkning av biljettintäkt eller vid beräkning av antal sålda biljetter.

Genomsnittlig biljettintäkt är biljettintäkter per kvartal dividerat med antalet sålda biljetter under samma tidsperiod.

Luftrafikföretag ska tillhandahålla följande rabatter:

Barn under 2 år i sällskap av vuxen (INF) reser utan avgift.

Barn under 12 år som reser ensamma (UM) betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter

Studenter betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En student är en person som kan uppvisa giltig studentlegitimation.

Pensionärer betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En pensionär är en person som kan uppvisa giltig pensionärslegitimation.

#### BOKNINGSSYSTEM

Biljetter ska vara bokningsbara på internet. Biljetter ska dessutom vara bokningsbara i något av de globala distributionssystem som finns på marknaden. Priser, tidtabeller och bokningssystem ska finnas tillgängliga i så god tid att biljetter kan bokas och köpas senast två månader före trafikstart.

## RAPPORTERING

Lufttrafikföretaget ska för varje kalenderkvartal rapportera hur lufttrafikföretaget uppfyllt kraven i den allmänna trafikplikten genom att tillhandahålla följande uppgifter.

1. Antal erbjudna stolar.
2. Antal producerade turer.
3. Den totala biljettintäkten och det totala antalet sålda biljetter. I redovisningen av den totala biljettintäkten ska det tydligt framgå den mervärdesskatt och de myndighetsavgifter som har exkluderats från det totala biljettpris som resenärerna har betalat. Lufttrafikföretaget ska på Trafikverkets begäran även kunna redovisa det enskilda biljettpriset för samtliga sålda biljetter och vilka mervärdesskatter och myndighetsavgifter som tagits ut på respektive biljett.
4. Punktlighetsstatistik med förseningsorsak.
5. Antalet inställda avgångar samt orsak.

Uppgifter ska vara Trafikverkets handläggare tillhanda senast en månad efter sista dag i den månad redovisningen avser.

### **Allmän trafikplikt flyglinjen Lycksele – Stockholm/Arlanda**

Den allmänna trafikplikt som framgår nedan ska gälla från och med den 26 oktober 2019. Den ersätter då den allmänna trafikplikt på flyglinjen som började gälla den 25 oktober 2015.

Lufttrafikföretag som avser utföra bärkraftig regelbunden flygtrafik på flyglinjen i enlighet med den allmänna trafikplikten ska anmäla detta till Trafikverket.

Lufttrafikföretag som bedriver regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska uppfylla minst de krav som framgår av detta beslut om allmän trafikplikt.

## UTBUD OCH TIDTABELL

1. Minst 34 000 flygstolar ska erbjudas på flyglinjen per kalenderår.
2. Minst 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår.
3. Minst två dubbelturer ska produceras dagligen helgfri måndag-fredag i enlighet med tidtabellsram.
4. Minst en dubbeltur ska produceras söndag och helgdag som infaller på veckodag i enlighet med tidtabellsram.
5. På sträckan ska följande tidtabellsramar on/off block gälla:
  - a. måndag - fredag
    - i. Avgång från Lycksele ska för en morgontur tidigast ske klockan 06.20

- ii. Ankomst till Arlanda ska för en morgontur senast ske klockan 08.30
  - iii. Avgång för morgontur från Arlanda ska senast ske klockan 09.15
  - iv. Ankomst till Lycksele ska senast ske klockan 11.05
  - v. Avgång från Lycksele ska tidigast ske klockan 16.40
  - vi. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 19.00
  - vii. Avgång från Arlanda ska för en kvällstur senast ske klockan 19.15
  - viii. Ankomst till Lycksele ska för en kvällstur senast ske klockan 22.00
- b. söndag
- i. Avgång från Lycksele ska tidigast ske klockan 15.00
  - ii. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 22.00

6. Trafikverket kan godkänna justering av ovanstående tidtabellsramar efter samråd med berörd kommun.

#### KONTINUITET

Luftrafikföretag som avser upphöra med regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska lämna besked om detta till Trafikverket minst sju månader innan flygtrafiken upphör.

#### FLYGPLANSTYP

Flygplan ska vara utrustade med tryckkabin. Bagage- och lastkapaciteten ska vara minst 20 kilo per passagerare vid fullbelagt flygplan och normala väderförhållanden.

#### BILJETTPRISER

Den genomsnittliga biljettintäkten får inte överstiga 1110 SEK per enkeltur.

Biljettintäkt är det totala biljettpris som en resenär betalar för en biljett med avdrag för mervärdesskatt, Transportstyrelsens myndighetsavgift och säkerhetsavgift. Passagerare som reser med Id-biljett, icke tjänstgörande besättning eller liknande ska inte tas med i beräkning av biljettintäkt eller vid beräkning av antal sålda biljetter.

Genomsnittlig biljettintäkt är biljettintäkter per kvartal dividerat med antalet sålda biljetter under samma tidsperiod.

Luftrafikföretag ska tillhandahålla följande rabatter:

Barn under 2 år i sällskap av vuxen (INF) reser utan avgift.

Barn under 12 år som reser ensamma (UM) betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter

Studenter betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En student är en person som kan uppvisa giltig studentlegitimation. Pensionärer betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En pensionär är en person som kan uppvisa giltig pensionärslegitimation.

#### BOKNINGSSYSTEM

Biljetter ska vara bokningsbara på internet. Biljetter ska dessutom vara bokningsbara i något av de globala distributionssystem som finns på marknaden. Priser, tidtabeller och bokningssystem ska finnas tillgängliga i så god tid att biljetter kan bokas och köpas senast två månader före trafikstart.

#### RAPPORTERING

Lufttrafikföretaget ska för varje månad rapportera hur lufttrafikföretaget uppfyllt kraven i den allmänna trafikplikten genom att tillhandahålla följande uppgifter.

1. Antal erbjudna stolar.
2. Antal producerade turer.
3. Den totala biljettintäkten och det totala antalet sålda biljetter. I redovisningen av den totala biljettintäkten ska det tydligt framgå den mervärdesskatt och de myndighetsavgifter som har exkluderats från det totala biljettpris som resenärerna har betalat. Lufttrafikföretaget ska på Trafikverkets begäran även kunna redovisa det enskilda biljettpriset för samtliga sålda biljetter och vilka mervärdesskatter och myndighetsavgifter som tagits ut på respektive biljett.
4. Punktlighetsstatistik med förseningsorsak.
5. Antalet inställda avgångar samt orsak.

Uppgifter ska vara Trafikverkets handläggare tillhanda senast en månad efter sista dag i den månad redovisningen avser..

#### **Allmän trafikplikt flyglinjen Pajala – Luleå Airport**

Den allmänna trafikplikt som framgår nedan ska gälla från och med den 26 oktober 2019. Den ersätter då den allmänna trafikplikt på flyglinjen som började gälla den 25 oktober 2015.

Lufttrafikföretag som avser utföra bärkraftig regelbunden flygtrafik på flyglinjen i enlighet med den allmänna trafikplikten ska anmäla detta till Trafikverket.

Lufttrafikföretag som bedriver regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska uppfylla minst de krav som framgår av detta beslut om allmän trafikplikt.

#### UTBUD OCH TIDTABELL

1. Minst 6 000 flygstolar ska erbjudas på flyglinjen per kalenderår.

2. Minst 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår.
3. Minst två dubbelturer ska produceras dagligen helgfri måndag-fredag i enlighet med tidtabellsram.
4. Minst en dubbeltur ska produceras söndag och helgdag som infaller på veckodag i enlighet med tidtabellsram.
5. Under juli månad får färre turer produceras förutsatt att lufttrafikföretaget meddelat detta till Trafikverket senast den 31 mars det år ändringen planeras. De turer i juli månad som enligt meddelad ändring inte produceras får räknas av från kravet på enkelturer som ska produceras per kalenderår.
6. På sträckan ska följande tidtabellsramar on/off block gälla:
  - a. måndag - fredag
    - i. Avgång från Pajala ska ske så att ankomst till Arlanda ska kunna ske senast klockan 08.30
    - ii. Tidtabell Luleå – Pajala, Pajala – Luleå ska möjliggöra en vistelsetid i Pajala kommunhuvudort på minst fyra men helst sex timmar, beroende på tidtabell i relationen Arlanda - Luleå
    - iii. Senaste ankomst till Pajala ska för en kvällstur ske klockan 20.00
  - b. söndag
    - i. Avgång från Pajala ska tidigast ske klockan 12.40
    - ii. Ankomst till Arlanda (via Luleå) ska senast ske klockan 20.00
7. Trafikverket kan godkänna justering av ovanstående tidtabellsramar efter samråd med berörd kommun.
8. Avgångs- och ankomsttider ska så långt det är möjligt anpassas efter det reguljära flyget till och från Luleå Airport för att möjliggöra resor till och från Arlanda utan onödiga väntetider. Anpassning ska ske i samråd med Trafikverket och kan innebära att tiderna enligt punkt 6 frångås något om en bättre helhetslösning kan uppnås.

#### KONTINUITET

Lufttrafikföretag som avser upphöra med regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska lämna besked om detta till Trafikverket minst sju månader innan flygtrafiken upphör.

#### FLYGPLANSTYP

Flygplan ska vara utrustade med tryckkabin. Bagage- och lastkapaciteten ska vara minst 20 kilo per passagerare vid fullbelagt flygplan och normala väderförhållanden.

#### BILJETTPRISER

Den genomsnittliga biljettintäkten får inte överstiga 780 SEK per enkeltur.

Biljettintäkt är det totala biljettpris som en resenär betalar för en biljett med avdrag för mervärdesskatt, Transportstyrelsens myndighetsavgift och säkerhetsavgift. Passagerare som reser med Id-biljett, icke tjänstgörande besättning eller liknande ska inte tas med i beräkning av biljettintäkt eller vid beräkning av antal sålda biljetter.

Genomsnittlig biljettintäkt är biljettintäkter per kvartal dividerat med antalet sålda biljetter under samma tidsperiod.

Lufttrafikföretag ska tillhandahålla följande rabatter:

Barn under 2 år i sällskap av vuxen (INF) reser utan avgift.

Barn under 12 år som reser ensamma (UM) betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter

Studenter betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En student är en person som kan uppvisa giltig studentlegitimation.

Pensionärer betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En pensionär är en person som kan uppvisa giltig pensionärslegitimation.

#### BOKNINGSSYSTEM

Biljetter ska vara bokningsbara på internet. Biljetter ska dessutom vara bokningsbara i något av de globala distributionssystem som finns på marknaden. Priser, tidtabeller och bokningssystem ska finnas tillgängliga i så god tid att biljetter kan bokas och köpas senast två månader före trafikstart.

#### RAPPORTERING

Lufttrafikföretaget ska för varje månad rapportera hur lufttrafikföretaget uppfyllt kraven i den allmänna trafikplikten genom att tillhandahålla följande uppgifter.

1. Antal erbjudna stolar.
2. Antal producerade turer.
3. Den totala biljettintäkten och det totala antalet sålda biljetter. I redovisningen av den totala biljettintäkten ska det tydligt framgå den mervärdesskatt och de myndighetsavgifter som har exkluderats från det totala biljettpris som resenärerna har betalat. Lufttrafikföretaget ska på Trafikverkets begäran även kunna redovisa det enskilda biljettpriset för samtliga sålda biljetter och vilka mervärdesskatter och myndighetsavgifter som tagits ut på respektive biljett.
4. Punktlighetsstatistik med förseningsorsak.
5. Antalet inställda avgångar samt orsak.

Uppgifter ska vara Trafikverkets handläggare tillhanda senast en månad efter sista dag i den månad redovisningen avser.

#### **Allmän trafikplikt flyglinjen Sveg – Stockholm/Arlanda**

Den allmänna trafikplikt som framgår nedan ska gälla från och med den 26 oktober 2019. Den ersätter då den allmänna trafikplikt på flyglinjen som började gälla den 25 oktober 2015

Lufttrafikföretag som avser utföra bärkraftig regelbunden flygtrafik på flyglinjen i enlighet med den allmänna trafikplikten ska anmäla detta till Trafikverket.

Lufttrafikföretag som bedriver regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska uppfylla minst de krav som framgår av detta beslut om allmän trafikplikt.

#### UTBUD OCH TIDTABELL

1. Minst 8 000 flygstolar ska erbjudas på flyglinjen per kalenderår.
2. Minst 1 226 enkelturer ska produceras per kalenderår.
3. Minst två dubbelturer ska produceras dagligen helgfri måndag-fredag i enlighet med tidtabellsram.
4. Minst en dubbeltur ska produceras på helgdag som infaller måndag-fredag i enlighet med tidtabellsram.
5. Minst en ytterligare dubbeltur ska produceras per vecka.
6. Under juli månad får färre turer produceras förutsatt att lufttrafikföretaget meddelat detta till Trafikverket senast den 31 januari det år ändringen planeras. De turer i juli månad som enligt meddelad ändring inte produceras får räknas av från kravet på enkelturer som ska produceras per kalenderår.
7. På sträckan ska följande tidtabellsramar on/off block gälla:
  - a. *måndag - fredag*
    - i. Avgång från Sveg ska, för en morgontur tidigast ske klockan 06.00
    - ii. Ankomst till Arlanda ska för en morgontur senast ske klockan 08.30
    - iii. Avgång för morgontur från Arlanda ska senast ske klockan 09.15
    - iv. Ankomst till Sveg ska senast ske klockan 11.05
    - v. Avgång från Sveg ska tidigast ske klockan 16.40
    - vi. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 18.30
    - vii. Avgång från Arlanda ska för en kvällstur senast ske klockan 19.15
    - viii. Ankomst till Sveg ska för en kvällstur senast ske klockan 22.00
  - b. *söndag*
    - i. Avgång från Sveg ska tidigast ske klockan 12.40
    - ii. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 20.00
8. Trafikverket kan godkänna justering av ovanstående tidtabellsramar efter samråd med berörd kommun.
9. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske så länge tidtabellkraven efterlevs.

#### KONTINUITET

Lufttrafikföretag som avser upphöra med regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska lämna besked om detta till Trafikverket minst sju månader innan flygtrafiken upphör.

#### FLYGPLANSTYP

Flygplan ska vara utrustade med tryckkabin. Bagage- och lastkapaciteten ska vara minst 20 kilo per passagerare vid fullbelagt flygplan och normala väderförhållanden.

#### BILJETTPRISER

Den genomsnittliga biljettintäkten får inte överstiga 950 SEK per enkeltur.

Biljettintäkt är det totala biljettpris som en resenär betalar för en biljett med avdrag för mervärdesskatt, Transportstyrelsens myndighetsavgift och säkerhetsavgift. Passagerare som reser med Id-biljett, icke tjänstgörande besättning eller liknande ska inte tas med i beräkning av biljettintäkt eller vid beräkning av antal sålda biljetter.

Genomsnittlig biljettintäkt är biljettintäkter per kvartal dividerat med antalet sålda biljetter under samma tidsperiod.

Luftrafikföretag ska tillhandahålla följande rabatter:

Barn under 2 år i sällskap av vuxen (INF) reser utan avgift.

Barn under 12 år som reser ensamma (UM) betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter

Studenter betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En student är en person som kan uppvisa giltig studentlegitimation.

Pensionärer betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En pensionär är en person som kan uppvisa giltig pensionärslegitimation.

#### BOKNINGSSYSTEM

Biljetter ska vara bokningsbara på internet. Biljetter ska dessutom vara bokningsbara i något av de globala distributionssystem som finns på marknaden. Priser, tidtabeller och bokningssystem ska finnas tillgängliga i så god tid att biljetter kan bokas och köpas senast två månader före trafikstart.

#### RAPPORTERING

Luftrafikföretaget ska för varje månad rapportera hur luftrafikföretaget uppfyllt kraven i den allmänna trafikplikten genom att tillhandahålla följande uppgifter.

1. Antal erbjudna stolar.
2. Antal producerade turer.
3. Den totala biljettintäkten och det totala antalet sålda biljetter. I redovisningen av den totala biljettintäkten ska det tydligt framgå den mervärdesskatt och de myndighetsavgifter som har exkluderats från det totala biljettpris som resenärerna har betalat. Luftrafikföretaget ska på Trafikverkets begäran även kunna redovisa det enskilda biljettpriset för samtliga sålda biljetter och vilka mervärdesskatter och myndighetsavgifter som tagits ut på respektive biljett.
4. Punktlighetsstatistik med förseningsorsak.
5. Antalet inställda avgångar samt orsak.

Uppgifter ska vara Trafikverkets handläggare tillhanda senast en månad efter kalenderkvartalets slut.

### Allmän trafikplikt flyglinjen Torsby – Stockholm/Arlanda

Den allmänna trafikplikt som framgår nedan ska gälla från och med den 26 oktober 2019. Den ersätter då den allmänna trafikplikt på flyglinjen som började gälla den 25 oktober 2015

Lufttrafikföretag som avser utföra bärkraftig regelbunden flygtrafik på flyglinjen i enlighet med den allmänna trafikplikten ska anmäla detta till Trafikverket.

Lufttrafikföretag som bedriver regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska uppfylla minst de krav som framgår av detta beslut om allmän trafikplikt.

1. Minst 5 000 flygstolar ska erbjudas Torsby-Stockholm tur och retur per kalenderår.
2. Minst 996 enkelturer ska produceras per kalenderår.
3. Minst två dubbelturer ska produceras dagligen helgfri måndag-fredag i enlighet med tidtabell.
4. Ovanstående utbud får anpassas till efterfrågan på veckobasis (turer får flyttas till annan dag inom samma vecka) i samråd med kommunen och efter godkännande av Trafikverket.
5. Med beaktande av ovanstående krav får lufttrafikföretag inte ställa in eller flytta turer.
6. På sträckan ska följande tidtabell on/off block gälla:
  - a. *måndag - fredag*
    - i. Avgång från Torsby ska för en morgontur tidigast ske klockan 06.05
    - ii. Ankomst till Arlanda ska för en morgontur senast ske klockan 08.30
    - iii. Avgång för morgontur från Arlanda ska senast ske klockan 09.15
    - iv. Ankomst till Torsby ska senast ske klockan 11.05
    - v. Avgång från Torsby ska tidigast ske klockan 16.40
    - vi. Ankomst Arlanda ska senast ske klockan 18.30
    - vii. Avgång från Arlanda ska för en kvällstur tidigast ske klockan 19.15
    - viii. Ankomst till Torsby ska för en kvällstur senast ske klockan 22.00
7. Ovanstående tidtabell får justeras i samråd med berörd kommun och efter godkännande av Trafikverket.
8. En mellanlandning får ske i Hagfors så länge tidtabellkraven efterlevs.
9. Den genomsnittliga biljettintäkten får inte överstiga 890 SEK per enkeltur.

### KONTINUITET

Lufttrafikföretag som avser upphöra med regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska lämna besked om detta till Trafikverket minst sju månader innan flygtrafiken upphör.

### FLYGPLANSTYP

Flygplan ska vara utrustade med tryckkabin. Bagage- och lastkapaciteten ska vara minst 20 kilo per passagerare vid fullbelagt flygplan och normala väderförhållanden.

#### BILJETTPRISER

Genomsnittlig biljettintäkt får inte överstiga 890 SEK för en enkeltur.

Biljettintäkt är det totala biljettpris som en resenär betalar för en biljett med avdrag för mervärdesskatt, Transportstyrelsens myndighetsavgift och säkerhetsavgift. Passagerare som reser med Id-biljett, icke tjänstgörande besättning eller liknande ska inte tas med i beräkning av biljettintäkt eller vid beräkning av antal sålda biljetter.

Genomsnittlig biljettintäkt är biljettintäkter per kvartal dividerat med antalet sålda biljetter under samma tidsperiod.

Lufttrafikföretag ska tillhandahålla följande rabatter:

Barn under 2 år i sällskap av vuxen (INF) reser utan avgift.

Barn under 12 år som reser ensamma (UM) betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter

Studenter betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En student är en person som kan uppvisa giltig studentlegitimation.

Pensionärer betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En pensionär är en person som kan uppvisa giltig pensionärslegitimation.

#### BOKNINGSSYSTEM

Biljetter ska vara bokningsbara på internet. Biljetter ska dessutom vara bokningsbara i något av de globala distributionssystem som finns på marknaden. Priser, tidtabeller och bokningssystem ska finnas tillgängliga i så god tid att biljetter kan bokas och köpas senast två månader före trafikstart.

#### RAPPORTERING

Lufttrafikföretaget ska för varje kalenderkvartal rapportera hur lufttrafikföretaget uppfyllt kraven i den allmänna trafikplikten genom att tillhandahålla följande uppgifter:

1. Antal erbjudna stolar.
2. Antal producerade turer.
3. Den totala biljettintäkten och det totala antalet sålda biljetter. I redovisningen av den totala biljettintäkten ska det tydligt framgå den mervärdesskatt och de myndighetsavgifter som har exkluderats från det totala biljettpris som resenärerna har betalat. Lufttrafikföretaget ska på Trafikverkets begäran även kunna redovisa det enskilda biljettpriset för samtliga sålda biljetter och vilka mervärdesskatter och myndighetsavgifter som tagits ut på respektive biljett.
4. Punktlighetsstatistik med förseningsorsak.

5. Antalet inställda avgångar samt orsak.

Uppgifter ska vara Trafikverkets handläggare tillhanda senast en månad efter sista dag i den månad redovisningen avser.

### **Allmän trafikplikt flyglinjen Vilhelmina – Stockholm/Arlanda**

Den allmänna trafikplikt som framgår nedan ska gälla från och med den 26 oktober 2019. Den ersätter då den allmänna trafikplikt på flyglinjen som började gälla den 25 oktober 2015

Lufttrafikföretag som avser utföra bärkraftig regelbunden flygtrafik på flyglinjen i enlighet med den allmänna trafikplikten ska anmäla detta till Trafikverket.

Lufttrafikföretag som bedriver regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska uppfylla minst de krav som framgår av detta beslut om allmän trafikplikt.

#### UTBUD OCH TIDTABELL

1. Minst 22 000 flygstolar ska erbjudas på flyglinjen per kalenderår.
2. Minst 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår.
3. Minst två dubbelturer ska produceras dagligen helgfri måndag-fredag i enlighet med tidtabellsram.
4. Minst en dubbeltur ska produceras söndag och helgdag som infaller på veckodag i enlighet med tidtabellsram.
5. På sträckan ska följande tidtabellsramar on/off block gälla:
  - a. måndag - fredag
    - i. Avgång från Vilhelmina ska, för en morgontur tidigast ske klockan 06.00
    - ii. Ankomst till Arlanda ska för en morgontur senast ske klockan 08.30
    - iii. Avgång för morgontur från Arlanda ska senast ske klockan 09.15
    - iv. Ankomst till Vilhelmina ska senast ske klockan 11.35
    - v. Avgång från Vilhelmina ska tidigast ske klockan 16.40
    - vi. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 19.00
    - vii. Avgång från Arlanda ska för en kvällstur senast ske klockan 19.15
    - viii. Ankomst till Vilhelmina ska för en kvällstur senast ske klockan 22.00
  - b. söndag
    - i. Avgång från Vilhelmina ska tidigast ske klockan 15.00
    - ii. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 20.00
6. Trafikverket kan godkänna justering av ovanstående tidtabellsramar efter samråd med berörd kommun.

7. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske i Lycksele så länge tidtabellkraven efterlevs.

#### KONTINUITET

Lufttrafikföretag som avser upphöra med regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska lämna besked om detta till Trafikverket minst sju månader innan flygtrafiken upphör.

#### FLYGPLANSTYP

Flygplan ska vara utrustade med tryckkabin. Bagage- och lastkapaciteten ska vara minst 20 kilo per passagerare vid fullbelagt flygplan och normala väderförhållanden.

#### BILJETTPRISER

Den genomsnittliga biljettintäkten får inte överstiga 1120 SEK per enkeltur.

Biljettintäkt är det totala biljettpris som en resenär betalar för en biljett med avdrag för mervärdesskatt, Transportstyrelsens myndighetsavgift och säkerhetsavgift. Passagerare som reser med Id-biljett, icke tjänstgörande besättning eller liknande ska inte tas med i beräkning av biljettintäkt eller vid beräkning av antal sålda biljetter.

Genomsnittlig biljettintäkt är biljettintäkter per kvartal dividerat med antalet sålda biljetter under samma tidsperiod.

Lufttrafikföretag ska tillhandahålla följande rabatter:

Barn under 2 år i sällskap av vuxen (INF) reser utan avgift.

Barn under 12 år som reser ensamma (UM) betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter

Studenter betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En student är en person som kan uppvisa giltig studentlegitimation.

Pensionärer betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En pensionär är en person som kan uppvisa giltig pensionärslegitimation.

#### BOKNINGSSYSTEM

Biljetter ska vara bokningsbara på internet. Biljetter ska dessutom vara bokningsbara i något av de globala distributionssystem som finns på marknaden. Priser, tidtabeller och bokningssystem ska finnas tillgängliga i så god tid att biljetter kan bokas och köpas senast två månader före trafikstart.

#### RAPPORTERING

Lufttrafikföretaget ska för varje månad rapportera hur lufttrafikföretaget uppfyllt kraven i den allmänna trafikplikten genom att tillhandahålla följande uppgifter.

1. Antal erbjudna stolar.
2. Antal producerade turer.

3. Den totala biljettintäkten och det totala antalet sålda biljetter. I redovisningen av den totala biljettintäkten ska det tydligt framgå den mervärdesskatt och de myndighetsavgifter som har exkluderats från det totala biljettpris som resenärerna har betalat. Lufttrafikföretaget ska på Trafikverkets begäran även kunna redovisa det enskilda biljettpriset för samtliga sålda biljetter och vilka mervärdesskatter och myndighetsavgifter som tagits ut på respektive biljett.
4. Punktlighetsstatistik med förseningsorsak.
5. Antalet inställda avgångar samt orsak.
6. Uppgifter ska vara Trafikverkets handläggare tillhanda senast en månad efter sista dag i den månad redovisningen avser.

### **Allmän trafikplikt flyglinjen Östersund Åre Airport– Umeå Airport**

Den allmänna trafikplikt som framgår nedan ska gälla från och med den 26 oktober 2019. Den ersätter då den allmänna trafikplikt på flyglinjen som började gälla den 25 oktober 2015.

Lufttrafikföretag som avser utföra bärkraftig regelbunden flygtrafik på flyglinjen i enlighet med den allmänna trafikplikten ska anmäla detta till Trafikverket.

Lufttrafikföretag som bedriver regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska uppfylla minst de krav som framgår av detta beslut om allmän trafikplikt.

#### **UTBUD OCH TIDTABELL**

1. Minst 17 000 flygstolar ska erbjudas på flyglinjen per kalenderår.
2. Minst 936 enkelturer ska produceras per kalenderår.
3. Minst två dubbelturer ska produceras dagligen helgfri måndag-fredag i enlighet med tidtabellsram.
4. Under juli månad får färre turer produceras förutsatt att lufttrafikföretaget meddelat detta till Trafikverket senast den 31 mars det år ändringen planeras. De turer i juli månad som enligt meddelad ändring inte produceras får räknas av från kravet på enkelturer som ska produceras per kalenderår.
5. På sträckan ska följande tidtabellsramar on/off block gälla:
  - a. måndag - fredag
    - i. Ankomst till Umeå ska för en morgontur senast ske klockan 08.30
    - ii. Avgång från Umeå ska för en kvällstur senast ske klockan 19.30
6. Övriga avgångs- och ankomsttider ska anpassas till efterfrågan.
7. Trafikverket kan godkänna justering av ovanstående tidtabellsramar efter samråd med berörd kommun.
8. Mellanlandning är ej tillåten.

#### **KONTINUITET**

Lufttrafikföretag som avser upphöra med regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska lämna besked om detta till Trafikverket minst sju månader innan flygtrafiken upphör.

## FLYGPLANSTYP

Flygplan ska vara utrustade med tryckkabin. Bagage- och lastkapaciteten ska vara minst 20 kilo per passagerare vid fullbelagt flygplan och normala väderförhållanden.

## BILJETTPRISER

Den genomsnittliga biljettintäkten får inte överstiga 910 SEK per enkeltur.

Biljettintäkt är det totala biljettpris som en resenär betalar för en biljett med avdrag för mervärdesskatt, Transportstyrelsens myndighetsavgift och säkerhetsavgift. Passagerare som reser med Id-biljett, icke tjänstgörande besättning eller liknande ska inte tas med i beräkning av biljettintäkt eller vid beräkning av antal sålda biljetter.

Genomsnittlig biljettintäkt är biljettintäkter per kvartal dividerat med antalet sålda biljetter under samma tidsperiod.

Lufttrafikföretag ska tillhandahålla följande rabatter:

Barn under 2 år i sällskap av vuxen (INF) reser utan avgift.

Barn under 12 år som reser ensamma (UM) betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter

Studenter betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En student är en person som kan uppvisa giltig studentlegitimation.

Pensionärer betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En pensionär är en person som kan uppvisa giltig pensionärslegitimation.

## BOKNINGSSYSTEM

Biljetter ska vara bokningsbara på internet. Biljetter ska dessutom vara bokningsbara i något av de globala distributionssystem som finns på marknaden. Priser, tidtabeller och bokningssystem ska finnas tillgängliga i så god tid att biljetter kan bokas och köpas senast två månader före trafikstart.

## RAPPORTERING

Lufttrafikföretaget ska för varje månad rapportera hur lufttrafikföretaget uppfyllt kraven i den allmänna trafikplikten genom att tillhandahålla följande uppgifter.

1. Antal erbjudna stolar.
2. Antal producerade turer.
3. Den totala biljettintäkten och det totala antalet sålda biljetter. I redovisningen av den totala biljettintäkten ska det tydligt framgå ska det tydligt framgå den mervärdesskatt och de myndighetsavgifter som har exkluderats från det totala biljettpris som resenärerna har betalat. Lufttrafikföretaget ska på Trafikverkets begäran även kunna redovisa det enskilda biljettpriset för samtliga sålda biljetter och vilka mervärdesskatter och myndighetsavgifter som tagits ut på respektive biljett.

4. Punktlighetsstatistik med förseningsorsak.
5. Antalet inställda avgångar samt orsak.

Uppgifter ska vara Trafikverkets handläggare tillhanda senast en månad efter sista dag i den månad redovisningen avser.

### **Allmän trafikplikt flyglinjen Höga Kusten Airport– Stockholm/Arlanda**

Den allmänna trafikplikt som framgår nedan ska gälla från och med den 26 oktober 2019.

Lufttrafikföretag som avser utföra bärkraftig regelbunden flygtrafik på flyglinjen i enlighet med den allmänna trafikplikten ska anmäla detta till Trafikverket.

Lufttrafikföretag som bedriver regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska uppfylla minst de krav som framgår av detta beslut om allmän trafikplikt.

#### UTBUD OCH TIDTABELL

1. Minst 18 000 flygstolar ska erbjudas på flyglinjen per kalenderår.
2. Minst 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår.
3. Minst två dubbelturer ska produceras dagligen helgfri måndag-fredag i enlighet med tidtabellsram.
4. Minst en dubbeltur ska produceras söndag och helgdag som infaller på veckodag i enlighet med tidtabellsram.
5. På sträckan ska följande tidtabellsramar on/off block gälla:
  - a. *måndag - fredag*
    - i. Avgång från Kramfors ska, för en morgontur tidigast ske klockan 06.00
    - ii. Ankomst till Arlanda ska för en morgontur senast ske klockan 08.30
    - iii. Avgång för morgontur från Arlanda ska senast ske klockan 09.15
    - iv. Ankomst till Kramfors ska senast ske klockan 11.55
    - v. Avgång från Kramfors ska tidigast ske klockan 16.00
    - vi. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 18.30
    - vii. Avgång från Arlanda ska för en kvällstur senast ske klockan 19.15
    - viii. Ankomst till Kramfors ska för en kvällstur senast ske klockan 22.00
  - b. *söndag samt helgdagar.*
    - i. Avgång från Kramfors ska tidigast ske klockan 15.00
    - ii. Ankomst till Arlanda ska senast ske klockan 20.00
6. Trafikverket kan godkänna justering av ovanstående tidtabellsramar efter samråd med berörd kommun.

## KONTINUITET

Lufttrafikföretag som avser upphöra med regelbunden flygtrafik på flyglinjen ska lämna besked om detta till Trafikverket minst sju månader innan flygtrafiken upphör.

## FLYGPLANSTYP

Flygplan ska vara utrustade med tryckkabin. Bagage- och lastkapaciteten ska vara minst 20 kilo per passagerare vid fullbelagt flygplan och normala väderförhållanden.

## BILJETTPRISER

Genomsnittlig biljettintäkt får inte överstiga 1050 SEK för en enkeltur.

Biljettintäkt är det totala biljettpris som en resenär betalar för en biljett med avdrag för mervärdesskatt, Transportstyrelsens myndighetsavgift och säkerhetsavgift. Passagerare som reser med Id-biljett, icke tjänstgörande besättning eller liknande ska inte tas med i beräkning av biljettintäkt eller vid beräkning av antal sålda biljetter.

Genomsnittlig biljettintäkt är biljettintäkter per kvartal dividerat med antalet sålda biljetter under samma tidsperiod.

Lufttrafikföretag ska tillhandahålla följande rabatter:

Barn under 2 år i sällskap av vuxen (INF) reser utan avgift.

Barn under 12 år som reser ensamma (UM) betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter

Studenter betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En student är en person som kan uppvisa giltig studentlegitimation.

Pensionärer betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter. En pensionär är en person som kan uppvisa giltig pensionärslegitimation.

## BOKNINGSSYSTEM

Biljetter ska vara bokningsbara på internet. Biljetter ska dessutom vara bokningsbara i något av de globala distributionssystem som finns på marknaden. Priser, tidtabeller och bokningssystem ska finnas tillgängliga i så god tid att biljetter kan bokas och köpas senast två månader före trafikstart.

## RAPPORTERING

Lufttrafikföretaget ska för varje månad rapportera hur lufttrafikföretaget uppfyllt kraven i den allmänna trafikplikten genom att tillhandahålla följande uppgifter:

6. Antal erbjudna stolar.
7. Antal producerade turer.
8. Den totala biljettintäkten och det totala antalet sålda biljetter. I redovisningen av den totala biljettintäkten ska det tydligt framgå den mervärdesskatt och de myndighetsavgifter som har exkluderats från det totala biljettpris som resenärerna har betalat. Lufttrafikföretaget ska på Trafikverkets begäran även kunna redovisa det enskilda biljettpriset för samtliga sålda biljetter och vilka mervärdesskatter och myndighetsavgifter som tagits ut på respektive biljett.
9. Punktlighetsstatistik med förseningsorsak.
10. Antalet inställda avgångar samt orsak.

Uppgifter ska vara Trafikverkets handläggare tillhanda senast en månad efter sista dag i den månad redovisningen avser.

# Bilagor

## Bilaga 1 Historik kring det statliga engagemanget i flygtrafiken

### Historik kring det statliga engagemanget i flygtrafiken

När Rikstrafiken bildades 1999 sammanfördes all statlig upphandling av interregional trafik i den nya myndigheten. Då fanns bara en upphandlad flyglinje, Östersund-Umeå.

Beslutet att överföra Jämtlands län till Umeå sjukvårdsregion togs 1980. Riksdagen krävde i det sammanhanget snabba och bra kommunikationer mellan Jämtlands län och Umeå. Då fanns möjlighet att upprätthålla olönsamma linjer genom korssubventionering inom Linjeflyg.

När inrikes luftfart avreglerades 1992 fick Luftfartsverket i uppdrag att utreda transportförsörjningen i Norrlands inland med särskilt fokus på flygtrafikförsörjningen till regionsjukhuset i Umeå.

I proposition 1992/93:150 lades förslag om flygtrafik mellan Östersund och Umeå. I propositionen framhölls att det för närvarande med tanke på avståndet mellan Östersund och Umeå krävs en direkt flygförbindelse, att staten genom upphandling i konkurrens mellan olika flygoperatörer bör säkra en fortsatt flygtrafik mellan Östersund och Umeå och att riktlinjen bör vara ett utbud på lägst två dubbelturer per dag för att säkerställa en god trafikförsörjning för patienter och övriga resenärer.

När Rikstrafiken bildades 1999 tog myndigheten över statens ansvar för att teckna avtal med lufttrafikföretag om flygtrafik på sträckan Östersund-Umeå.

År 2002 utvidgades Rikstrafikens ansvar att teckna avtal om flygtrafik med följande tio sträckor:

- Torsby – Arlanda
- Hagfors – Arlanda
- Sveg – Arlanda
- Lycksele – Arlanda
- Arvidsjaur – Arlanda
- Vilhelmina – Arlanda
- Storuman – Arlanda
- Hemavan – Arlanda
- Gällivare – Arlanda
- Pajala – Luleå.

Den 19 februari 2007 beslutade Rikstrafiken att inte fortsätta teckna avtal om flygtrafik på sträckan Storuman – Arlanda efter att avtalet löpte ut i oktober 2008. Övriga sträckor avtalades på nytt.

I utredning 2010 inför avtalsperioden oktober 2011 till oktober 2015 lades förslag om att i första hand avtala om följande sträckor:

- Gällivare – Arlanda
- Arvidsjaur – Arlanda
- Lycksele – Arlanda
- Hemavan – Arlanda
- Vilhelmina – Arlanda
- Sveg – Arlanda
- Pajala – Luleå

Utredningen föreslog som huvudförslag att sträckan Östersund-Umeå inte skulle upphandlas på nytt och sträckorna Torsby samt Hagfors till Arlanda föreslogs ersättas med anslutningstrafik till Karlstad flygplats. Utredningen hade ett budgettak på 100 Mkr och tre prioriteringsgrupper för åtgärder. Eftersom avtalen blev mindre kostsamma än befarat avtalades flygtrafik för samtliga linjer som tidigare hade trafik. Trots att överklaganden av upphandlingen ledde till kostnadsökningar jämfört med ursprungliga anbud blev den totala kostnaden endast 89 Mkr per år. Arvidsjaur - Arlanda trafikerades i enlighet med trafikplikten utan ersättning.

I utredning 2013 inför avtalsperioden oktober 2015 till oktober 2019 föreslogs även denna gång att sträckan Östersund-Umeå inte skulle upphandlas på nytt och sträckorna Torsby samt Hagfors till Arlanda föreslogs ersättas med anslutningstrafik till Karlstad flygplats. Resultatet blev dock att Östersund-Umeå lades in som ett fast uppdrag i Trafikverkets instruktion. Dessutom beslutade regeringen i Trafikverkets regleringsbrev för 2014 att den allmänna trafikplikten för Torsby/Hagfors-Arlanda skulle bestå från oktober 2015 och att se till att det fanns regelbunden flygtrafik i ytterligare två år, med möjlighet att förlänga åtagandet ytterligare två år om antalet resenärer som nyttjar trafiken ökar markant och stabilt. Trafikverket har därefter utvärderat trafiken. Eftersom resandet ökat relativt kraftigt under det första avtalsåret utlöstes option i trafikavtalet för ytterligare två års trafik.

Inför den nya avtalsperioden inkom kommersiell anmälan för sträckorna Arvidsjaur-Arlanda, Gällivare-Arlanda och Lycksele-Arlanda. Sträckan Lycksele-Arlanda trafikerades dock inte utan ersättning, utan den kommersiella anmälan drogs tillbaka innan trafikstart. För sträckan Gällivare-Arlanda gick bolaget bakom den kommersiella anmälan i konkurs efter en kort tids trafikering. Nextjet trafikerade vidare i avvaktan på upphandling men inkom senare med en egen kommersiell anmälan.

Nextjet har även valt att variera sina slingningar. Kramfors, som är en möjlig mellanlandning, har slingats med flera av flygplatserna.

Flera av linjerna slingas, vissa med andra linjer som omfattas av trafikplikt och vissa linjer har mellanlandning på orter som tillåtits i upphandlingen. Slingningen har varierat över åren. För innevarande period är sträckningarna enligt följande. De orter som åtgärden avser i fet stil, Arvidsjaur och Gällivare kursivt eftersom orterna trafikeras utan ersättning:

**Gällivare – Arvidsjaur**–Arlanda

**Hemavan** slingas oftast med **Vilhelmina** men ibland även med **Lycksele** och Kramfors.

**Lycksele** slingas oftast med Kramfors till Arlanda, men kan ibland även vara mellanlandning för **Hemavan** och **Vilhelmina**

**Sveg** – Mora – Arlanda. Vissa turer går direkt till Arlanda.

**Vilhelmina** är ofta mellanlandning till eller från Hemavan, men kan även ibland slingas med Kramfors eller **Lycksele** till Arlanda.

**Pajala** – Luleå

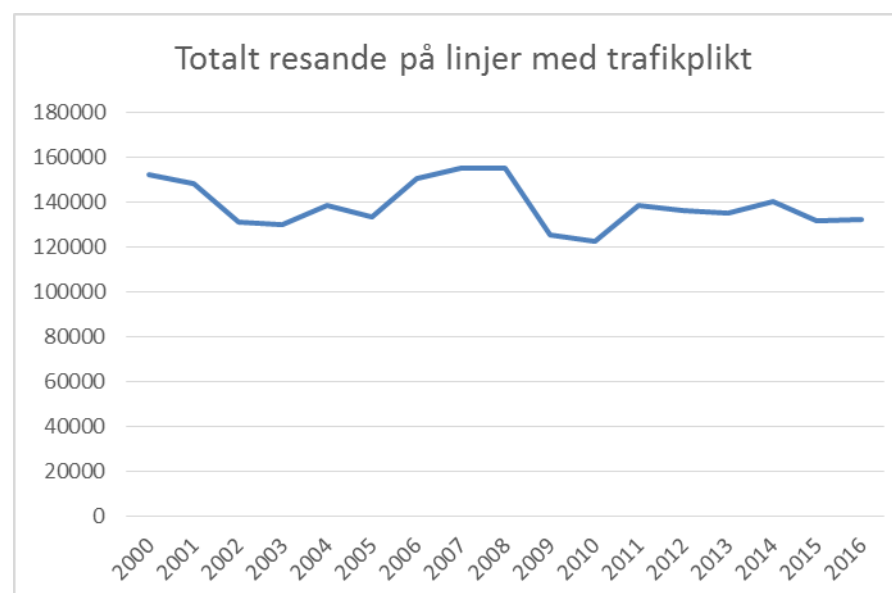
**Östersund** – Umeå

**Torsby – Hagfors** – Arlanda

Antal resenärer

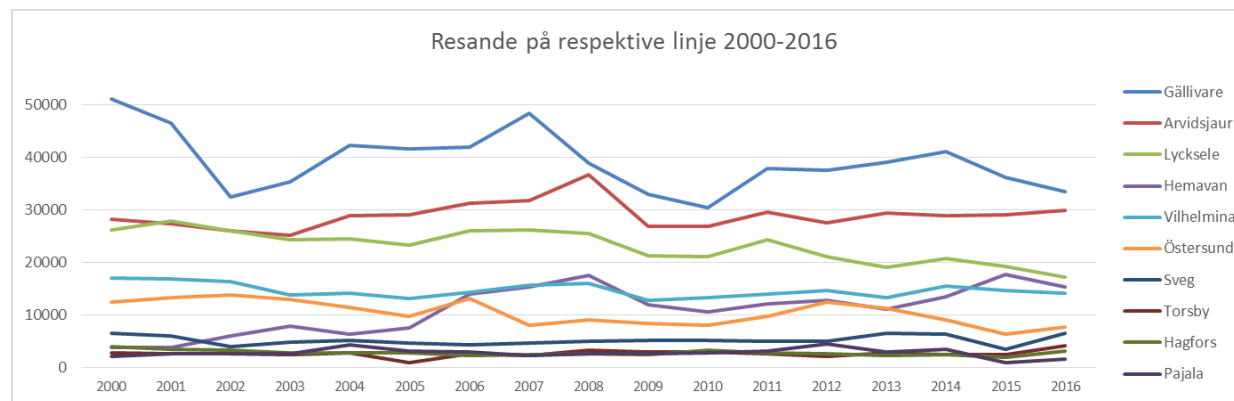
Resandet i den trafik Trafikverket och tidigare Rikstrafiken tecknat avtal om har varierat över tiden och resandet varierar även kraftigt mellan de olika linjerna. Variationerna i den avtalade flygtrafiken överensstämmer i stort med allmänna upp- och nedgångar inom svenskt inrikesflyg, som bland annat följer av konjunktursvängningar.

Diagram 1: Utveckling av totalt resande på linjer med allmän trafikplikt 2000-2016.



Som framgår av diagrammet har det totala resandet för linjer med allmän trafikplikt varierat en del mellan åren. Det lägsta resandet var 2010 med ca 122 000 resor och det största 2008 med ca 155 000 resor. 2016 var det ca 132 000 resor.

Diagram 2: Utveckling av antal resenärer för Trafikverkets avtalade flygtrafik.



Resandet varierar både mellan linjerna och över tid. De största variationerna har Gällivare, som även är den linje som har de flesta resorna samtliga år sedan 2000.

I tabell 1 nedan redovisas resandet på avtalade linjer under åren 2000-2016.

År /Flygplats	Gällivare	Arvidsjaur	Lycksele	Hemavan	Vilhelmina	Östersund	Sveg	Torsby	Hagfors	Pajala	Summa alla flygplatser
2000	51104	28207	26202	3790	17018	12531	6574	2913	4086	2145	152425
2001	46510	27429	27968	3892	16981	13302	6108	2705	3534	2683	148429
2002	32499	26068	26061	6057	16339	13826	4075	2698	3370	2668	130993
2003	35391	25248	24317	7936	13888	12965	4918	2453	2914	2755	130030
2004	42272	28954	24535	6379	14237	11477	5260	2770	2930	4354	138814
2005	41610	29179	23403	7605	13152	9732	4743	1039	2805	3153	133268
2006	42044	31399	26137	14102	14305	13116	4359	2743	2368	3013	150573
2007	48450	31825	26187	15451	15725	8086	4672	2313	2439	2404	155148
2008	38942	36776	25564	17666	16039	9151	5059	3291	2744	2749	155232
2009	32949	26991	21363	12051	12909	8471	5207	3049	2564	2620	125554
2010	30446	26990	21230	10671	13287	8178	5239	2939	3392	2923	122372
2011	37898	29620	24340	12110	14049	9836	5071	2614	2917	3192	138455
2012	37671	27567	21225	12905	14746	12453	5090	2153	2686	4616	136496
2013	39068	29455	19150	11162	13329	11398	6508	2809	2407	3088	135286
2014	41149	28886	20745	13453	15572	9190	6337	2500	2496	3566	140328
2015	36248	29069	19314	17749	14743	6405	3494	2519	2032	1050	131573
2016	33576	29946	17271	15403	14171	7789	6588	4190	3177	1706	132111
Snitt 10 år	37640	29713	21639	13862	14457	9096	5327	2838	2685	2791	137256
Snitt sedan 2000	39284	29036	23236	11081	14735	10465	5253	2688	2874	2864	138652
Max	51104	36776	27968	17749	17018	13826	6588	4190	4086	4616	155232

2000-2011: Siffror från Transportstyrelsen (kan innehålla enstaka flyg utöver de upphandlade)  
2012-2016: Siffror från TRV Webbuppföljningssystem (endast upphandlade flyg)

Det framgår av tabellen och diagrammet ovan att resandet varierat relativt mycket mellan åren. Resandet var totalt sett för alla dagens avtalade linjer störst 2008 för att sedan minska kraftigt 2009 och 2010 och åter öka relativt mycket till 2011 och fortsätta på en relativt hög nivå, med en viss minskning till 2015 och 2016. För de olika flyglinjerna varierar utvecklingen.

Största procentuella ökningen under perioden står Hemavan för, som ökat resandet från 3 790 till 15 403 resor. Nivåerna var dock ännu något större 2015 och 2008. Den första stora ökningen kom 2002, då Rikstrafiken tagit över avtalen och beslutat om trafik hela året.

Största minskningen har Gällivare, från 51 104 resor till 33 576. Lägst resande hade linjen 2010, bara 30 446, men sen har resandet ökat igen. Linjen har också fortfarande det största resandet av linjerna med allmän trafikplikt.

Arvidsjaur har inte fullt så stora svängningar mellan åren, men hade en topp 2008 med 36 776 resor. I övrigt har resandet varierat mellan drygt 25 000 och knappt 32 000 resor. Sedan några år är resandet relativt stadigt något under 30 000 resor per år.

Lycksele har minskat och hade 2016 det lägsta resandet under perioden, 17 271 resor. Högsta noteringen var 2001 med 27 968 resor, men det var över 26 000 resor även 2006 och 2007. En del av minskningen kan troligen tillskrivas konkurrens från det större utbudet av flyg i Umeå.

Vilhelmina har haft en relativt stabil utveckling med betydligt mindre svängningar i resandet än övriga linjer. Lägst antal resor var 2009, men sen har resandet ökat igen.

Pajala hade en topp 2012 men resandet har sedan mer än halverats till följd av utvecklingen inom gruvverksamheten. Den mycket låga siffran för 2015 beror på problem med dåvarande operatör.

Sveg har inte haft fullt så stora svängningar som vissa av de andra linjerna. Resandet minskade i början av perioden men har ökat på senare år, med undantag för 2015. 2016 var det faktiskt några fler som reste än 2000, nära 6 600 passagerare. Högst nivå var 2000 och lägst 2002, därefter har svängningarna varit mindre, mellan ca 4 400 och 5 200 resor

Torsby och Hagfors hade tillsammans den högsta nivån år 2000, därefter har det varierat mellan åren. Den extremt låga nivån år 2005 förklaras av att Torsby flygplats byggdes om under en del av året. 2016 års resande är för Torsby det största under perioden och även Hagfors hade en relativt hög nivå jämfört med tidigare.

Östersund har haft ganska stora variationer i resandet. 2007-2010 var det betydligt lägre resande än tidigare år, men sedan ökade resandet igen för att åter minska kraftigt. 2015 och 2016 visade de lägsta passagerartalen med den lägsta siffran för 2015, endast ca 6 400 passagerare jämfört med 13 800 toppåret 2002.

## Bilaga 2 Trafikverkets tillgänglighetsmodell och tillgänglighetsanalysens åtta kriterier

### Tillgänglighetsmodell

Som en grund för analys om vilka åtgärder som behövs bedömer Trafikverket tillgängligheten till olika interregionala resmål i en tillgänglighetsmodell som kallas Reskoll. Modellen bygger på Samtrafikens databas och uppdateras en gång per år. Samtliga tidtabeller för en höstvecka, vecka 41, används i modellen. I modellen jämförs resmöjligheterna för enskilda kommuner med de kriterier som beskrivs nedan. Utgångspunkten är normalt en central punkt i kommunhuvudorten, men det går att mäta tillgängligheten från vilken hållplats som helst. Detta används i de fall tillgängligheten behöver mätas från någon annan del av kommunen. Hittills har det främst handlat om turistorter som inte utgör kommunhuvudort. Resultatet redovisas både på karta och i tabeller.

### Kriterier för interregional tillgänglighet

Kriterierna är framtagna i en process under flera år med flera utredningar. Till utredningarna har varit kopplat en referensgrupp som lämnat synpunkter på föreslagna kriterier.

Referensgruppen har innehållit både statliga och regionala representanter. I den senaste omgången innehöll referensgruppen representanter för Trafikanalys, Tillväxtanalys, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, trafikhuvudmän, Länsstyrelser/regioner, Tillväxtverket, Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket. Tillgänglighetsanalyserna har sedan automatiserats i en datamodell kallad ResKoll. I samband med automatiseringen har vissa preciseringar gjorts av kriterierna med t ex gränser för när resan kan göras.

#### **Kriterium 1: Till Stockholm**

God tillgänglighet (grön färg): Möjlighet att måndag till fredag nå centrala Stockholm (ej Arlanda eller Bromma) över dagen med vistelsetid på minst sex timmar så att man är framme före 10.00 och kan resa hem efter 16.00. Restiden ska inte vara längre än fyra timmar.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Möjlighet att måndag till fredag nå centrala Stockholm (ej Arlanda eller Bromma) över dagen med vistelsetid på minst sex timmar. Restiden ska inte vara längre än fem timmar.

#### **Kriterium 2: Från Stockholm**

God tillgänglighet (grön färg): Möjlighet att på vardagar ta sig från Stockholm till kommunen med vistelsetid minst sex timmar och sedan kunna resa hem samma dag. Man

ska kunna resa ut efter 06.00 och vara tillbaks före 24.00. Restiden ska inte vara längre än fyra timmar.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Möjlighet att på vardagar ta sig från Stockholm till varje kommun med vistelsetid minst fyra timmar och sedan kunna resa hem samma dag. Man ska kunna resa ut efter 06.00 och vara tillbaks före 24.00. Restiden ska inte vara längre än fem timmar.

### **Kriterium 3: Internationella resor**

God tillgänglighet (grön färg): Möjlighet att ta sig vidare internationellt, genom att ta sig till någon av flygplatserna Arlanda, Landvetter, Kastrup, Gardemoen eller Vaernes på vardagar med en ankomsttid senast 08.30. Resan ska inte behöva starta tidigare än 06.00.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Möjlighet att ta sig vidare internationellt, genom att ta sig till någon av flygplatserna Arlanda, Landvetter, Kastrup, eller Gardemoen på vardagar med en ankomsttid senast 09.00. Resan ska inte behöva starta tidigare än 04.00.

I modellen har kriteriet preciserats till att ankomsten till hemorten för både god och acceptabel tillgänglighet ska ske senast 24.00. För god tillgänglighet ska återresan från flygplatsen inte börja tidigare än 17.00 och för acceptabel tillgänglighet ska återresan inte börja tidigare än 15.00.

### **Kriterium 4: Storstäder och storstadsalternativ**

Tillgänglighet till Stockholm, Göteborg, Malmö, Sundsvall, Umeå, Luleå, Linköping, Köpenhamn, Oslo eller Trondheim.

God tillgänglighet (grön färg): Det ska vara möjligt att nå dessa orter en enkeltur på förmiddagen och en tur tillbaka på eftermiddagen sju dagar per vecka. Från varje kommun analyseras resmöjligheten till den storstad eller storstadsalternativ man har bäst resmöjligheter till. Restiden ska inte vara längre än tre timmar. Krav på fyra timmars vistelsetid mellan 10.00 och 18.00.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Det ska vara möjligt att nå dessa orter en enkeltur på förmiddagen och en tur tillbaka på eftermiddagen sex dagar per vecka. Från varje kommun analyseras resmöjligheten till den storstad eller storstadsalternativ man har bäst resmöjligheter till. Restiden ska inte vara längre än fem timmar. Krav på fyra timmars vistelsetid mellan 10.00 och 18.00.

Flygresor har uteslutits för kriteriet med hänsyn till resans syfte.

### **Kriterium 5: Region-/universitetssjukhus**

Följande orter har universitets- eller regionsjukhus: Umeå, Stockholm, Uppsala, Örebro, Linköping, Göteborg, Malmö och Lund.

God tillgänglighet (grön färg): Möjlighet att från varje kommun 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. Resan får inte starta före 03.00.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Möjlighet att från varje kommun 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. Resan får inte starta före 03.00.

#### **Kriterium 6: Universitets- och högskoleorter**

God tillgänglighet (grön färg): Goda veckopendlingsmöjligheter till minst tio av de 23 orterna. Det skall gå att resa från orten fredag efter 16.00 och till orten på söndag efter 12.00. Restiden ska inte vara längre än fem timmar.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Goda veckopendlingsmöjligheter till minst fem av de 23 orterna. Det skall gå att resa från orten fredag efter 16.00 och till orten på söndag efter 12.00. Restiden ska inte vara längre än fem timmar.

#### **Kriterium 7: Andra större städer**

God tillgänglighet (grön färg): Möjlighet att från varje kommun nå huvudorten i minst tre kommuner med 50 000 invånare eller mer med en restid till respektive kommun på max tre timmar.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Möjlighet att från varje kommun nå huvudorten i minst två kommuner med 50 000 invånare eller mer med en restid till respektive kommun på max fyra timmar.

Flygresor har uteslutits för kriteriet med hänsyn till resans syfte.

I modellen har preciserats att tur- och returresa ska se under samma dag.

#### **Kriterium 8: Besöksnäring**

God tillgänglighet (grön färg): Mer än hälften av Sveriges befolkning kan nå huvudorten i kommunen med maximalt 5 timmars restid.

Acceptabel tillgänglighet (gul färg): Mer än hälften av Sveriges befolkning kan nå huvudorten i kommunen med maximalt 7 timmars restid.

I modellen har preciserats att avresan ska ske tidigast klockan 06.00.

Kriteriet mäter möjligheten att resa långa sträckor mellan olika delar av landet och avser besöksnäring i vid mening, inte bara turism. Kriteriet kan vid behov användas för annan ort än huvudorten om väsentliga delar av kommunens besöksnäring är lokaliserad där.

### **Generell anmärkning**

Generellt gäller för alla kriterier att i det fall kommunen i sig är en målpunkt, räknas kriteriet som uppfyllt eller, i kriterium 6 och 7, uppfyllt för en av de målpunkter som krävs för att kriteriet som helhet ska vara uppfyllt.<sup>31</sup>

### **Tillgänglighet med nattåg**

Nattågen kan ge ytterligare förbättringar av tillgängligheten om natten räknas som överhoppningsbar tid. Nattågen riktar sig dock till en annan målgrupp än och bör ses som ett komplement till flyget.

Trafikverkets kriterier är uppbyggda utifrån behov att göra resor under dagtid. I vissa delar av landet kan dock nattåg ge tillgänglighet som inte avspeglas i modellen.

Nattågen ger genom långa restider över natt förbindelser som i allmänhet inte uppfyller Rikstrafikens tillgänglighetskriterier. Först om natten räknas som överhoppningsbar tid ger nattågen en tillgänglighetseffekt.

Många använder dock nattågen som ett sätt att nå andra delar av landet över natt med möjlighet att sova under resan, använda hela dagen därpå för resärendet och sedan ha möjlighet att åka tillbaka nästa natt (eller vid ett senare tillfälle, t ex vid veckopendling).

Nattågen ger därmed stora tillgänglighetseffekter, samtidigt som de knappast kan ses som en fullgod ersättning för resmöjligheter över dagen.

I samband med analys av nattågens tillgänglighetseffekter har Trafikverket valt att i analysen betrakta det som acceptabel tillgänglighet (gul färg) om resmöjligheter över natt uppfyller alla krav i ett kriterium för god tillgänglighet (grön färg), förutom restiden. Natten räknas då som överhoppningsbar tid, men ger inte samma tillgänglighet som exempelvis en snabb morgonförbindelse. Effekter av en nattågsanalys redovisas med orange färg.

Vilken tillgänglighetseffekt nattågen i realiteten tillmäts beror på hur strikt gränserna i kriterierna tolkas. Tillgängligheten påverkas i någon mån i alla kriterier där nattågen ger en resmöjlighet till målpunkten. Men för att resmöjligheten ska ses som rimlig bör i princip kriteriet klaras utöver kraven på restid.

Det måste också finnas möjlighet att sova på tåget för att natten ska kunna räknas som överhoppningsbar tid. I analysen har avgång fram till 23.00 och ankomst efter 06.00 i båda riktningar setts som rimlig för att få tillräcklig sovmöjlighet. Tider däremellan ger

---

<sup>31</sup> Tillgänglighet handlar om att nå vissa funktioner. Om det som behöver nås finns i hemkommunen behövs ingen resa till en annan kommun för att nå det.

visserligen resmöjlighet, men är inte tillräckligt bra för att det ska kunna räknas som acceptabel tillgänglighet i modellen. Att komma fram mitt i natten fungerar kanske hyggligt för den som bor på orten, men inte för exempelvis en tjänsteresenär till orten.

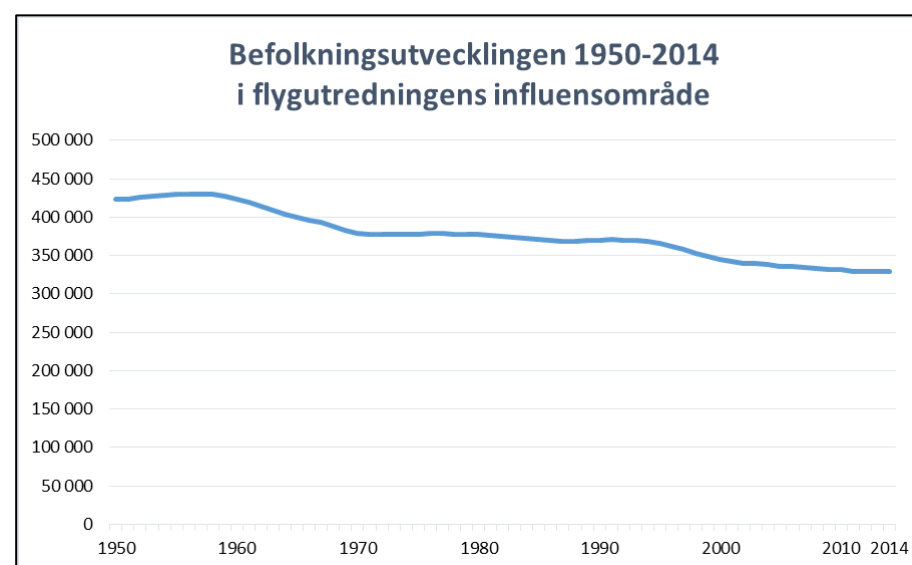
I huvudsak får nattågen dock ses som ett komplement till flyget, inte en fullgod ersättning. Nattågen används i huvudsak för olika typer av fritidsresande, endast 14 procent var tjänsteresenärer i den resvaneundersökning Rikstrafiken lät utföra 2009. Tjänsteresor dominerar helt resärendena för nu aktuella flyglinjer. För alla linjer utom Hemavan-Arlanda står tjänsteresor för majoriteten av resandet, mellan 50 och 80 procent. Även för Hemavan är tjänsteresor en tredjedel av resandet, betydligt mer än för nattågen.

### Bilaga 3 Befolkningsutveckling

I utredningen ingår totalt 23 kommuner/orter. Utöver de 10 flygplatsorter som idag har beslut om allmän trafikplikt utreds även Kramfors/Sollefteå och Mora. Dessutom fick ytterligare 10 kommuner effekter av den flygtrafik som hösten 2016 bedrevs som ett resultat av nu befintliga trafikplikter. Flygutredningens influensområde täcker således nedanstående 23 kommuner.

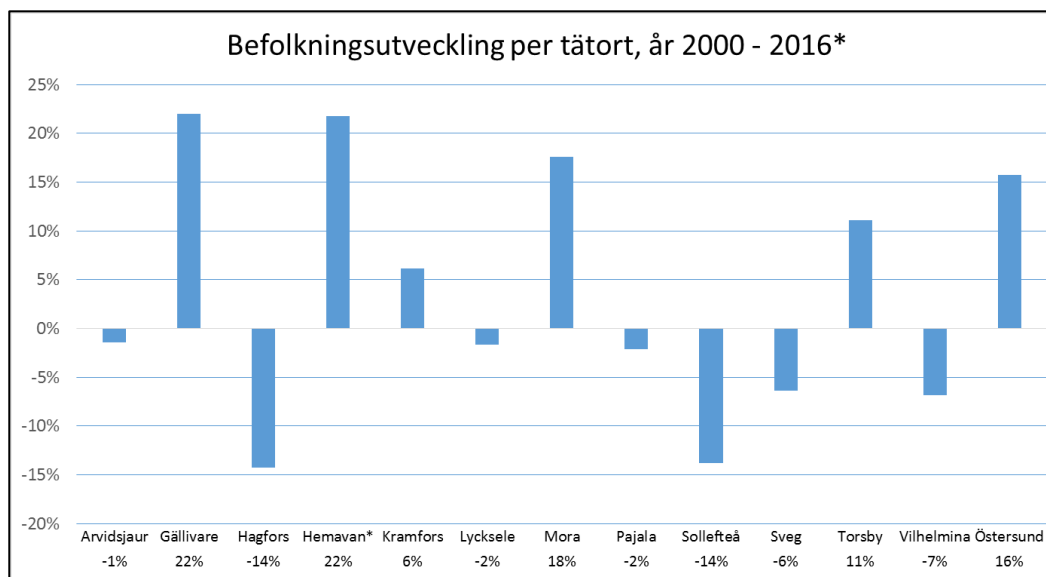
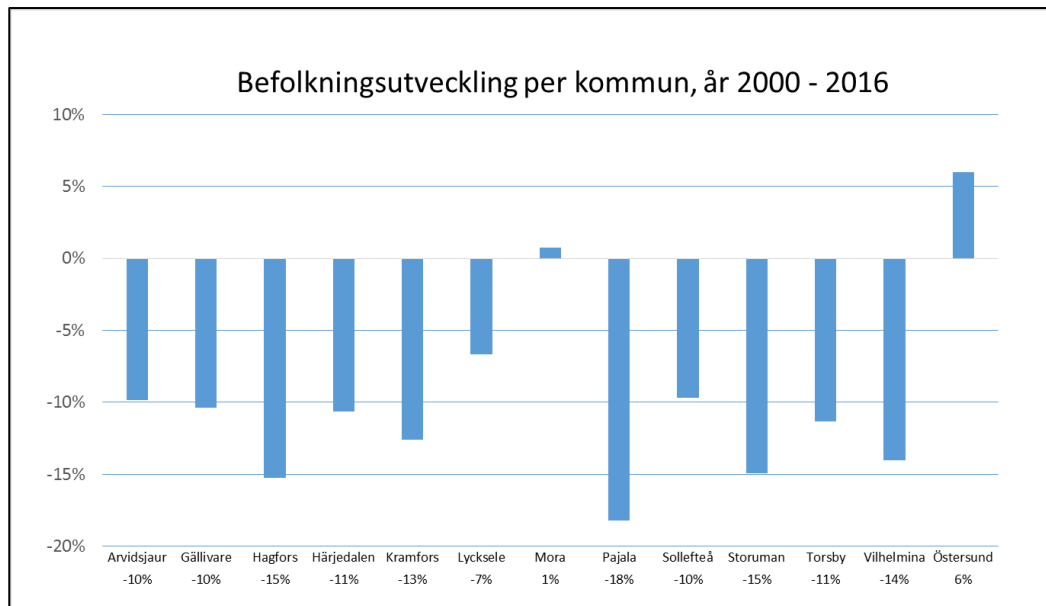
Befintlig trafikplikt	Arvidsjaur Gällivare Hagfors Hemavan (Storumans kommun) Lycksele Pajala Sveg (Härjedalens kommun) Torsby Vilhelmina Östersund
Utreds även	Kramfors Mora Sollefteå
Effekter även i	Arjeplog Dorotea Krokom Malå Munkfors Orsa Sorsele Åsele Älvdalen Örnsköldsvik

I diagrammet nedan visas befolkningsutvecklingen från 1950 till 2014 för samtliga kommuner i utredningen.



Endast under 50-talet skedde en befolkningsökning (1,1 procent) och sedan 1958 har befolkningen minskat svagt med några få års undantag med marginella ökningar. Under hela perioden har befolkningen i detta område minskat med 22 procent och de senaste 20 åren med 10 procent.

Av de 13 kommuner som utreds har endast Östersund och Mora fått ökad befolkning åren 2000 – 2016. Tittar man istället på enbart flygplatsorterna ser man att nästan hälften av orterna har fått ökad befolkning under 2000-talet; Gällivare, Hemavan, Kramfors, Mora, Torsby och Östersund.



\*) För Hemavan avses perioden 2005-2016.

Kommunerna/orterna har olika stora folkmängd varför de procentuella förändringarna säger olika mycket om trafikunderlaget. Nedan visas de faktiska befolkningsmängderna för såväl hela kommunerna som för tätorterna.

Kommun	Kommunbefolkning					Utveckling 00-16	
	2000	2005	2010	2015	2016	Antal	Andel
Arvidsjaur	7148	6814	6529	6471	6442	-706	-10%
Gällivare	20037	19077	18425	18123	17956	-2081	-10%
Hagfors	14059	13337	12480	11824	11917	-2142	-15%
Härjedalen	11415	10889	10454	10262	10200	-1215	-11%
Kramfors	21382	20107	18911	18359	18681	-2701	-13%
Lycksele	13058	12701	12376	12177	12187	-871	-7%
Mora	20132	20212	20153	20101	20279	147	1%
Pajala	7480	6798	6282	6193	6116	-1364	-18%
Sollefteå	21978	20976	20255	19783	19846	-2132	-10%
Storuman	6934	6507	6120	5943	5899	-1035	-15%
Torsby	13725	12960	12414	11910	12169	-1556	-11%
Vilhelmina	7918	7327	7135	6829	6805	-1113	-14%
Östersund	58249	58428	59416	61066	61745	3496	6%

Tätort	Tätortsbefolkning					Utveckling 00-16*	
	2000	2005	2010	2015	2016	Antal	Andel
Arvidsjaur	4735	4644	4635	4655	4667	-68	-1%
Gällivare	8454	8480	8449	10362	10317	1863	22%
Hagfors	5725	5403	5146	4869	4907	-818	-14%
Hemavan	-	216	222	263	263	47	22%
Kramfors	6361	6235	5990	6582	6752	391	6%
Lycksele	8692	8597	8513	8545	8546	-146	-2%
Mora	10797	10940	10896	12602	12700	1903	18%
Pajala	2084	1985	1958	2032	2040	-44	-2%
Sollefteå	8712	8530	8562	7399	7508	-1204	-14%
Sveg	2724	2633	2547	2543	2550	-174	-6%
Torsby	4054	4027	4049	4419	4503	449	11%
Vilhelmina	3844	3633	3657	3572	3582	-262	-7%
Östersund	43536	43796	44327	49806	50397	6861	16%
						* För Hemavan: 05-16	

Källa: SCB:s statistikdatabas (gäller all befolkningsdata i bilagan)

## Bilaga 4 Resvaneundersökningar

### **Sammanfattning**

Den genomsnittlige resenären i undersökningen är en man i åldern 35-49 år, som är privatanställd i ledande befattning och bor i den kommun där flygplatsen är belägen. Skillnaden mellan könen är dock inte större än att 56 % av resenärerna är män och 44 % är kvinnor, 0,3 % av de tillfrågade har uppgett annan könstillhörighet. Det vanligaste ärendet är tjänsteresa och resorna till och från Arlanda sker i något högre grad med tåg, men även med bil, buss, taxi eller annat flyg. För de övriga flygplatserna, som ligger ute i landet, bekräftar undersökningen det naturliga i att de flesta resor till och från flygplatsen sker med bil. Resultatet pekar även på att omkringliggande kommuner har nytta av flyglinjerna.

Utöver undersökningarna på själva flyglinjerna har Trafikverket även låtit genomföra en särskild undersökning om långväga resande hos personer som är bosatta inom de olika upptagningsområdena för 18 av Sveriges flygplatser som är eller har varit berörda av statligt upphandlad trafik. Syftet med denna undersökning är dels att få en bild av hur det totala resandet ser ut och dels att få svar från andra människor än de som redan befinner sig på en flygresa. Dessa undersökningar har genomförts under de tre senaste åren av konsultföretaget Markör.

Resultatet av den särskilda undersökningen pekar på att det är fler män än kvinnor som företar längre resor – 63 respektive 37 %. 64 % av resorna har koppling till privata ärenden och 36 % är tjänsteresor. Inom båda dessa områden skiljer sig därmed de resenärer som har intervjuats i hemmet från de som har intervjuats i samband med en flygresa; på flygresorna är det fler tjänsteresor än privatresor och skillnaden mellan könen är mindre. Vidare är bil det överlägset vanligaste färdmedlet med 72 % följt av flyg med 15 % och det vanligaste skälet till val av färdmedel har uppgivits vara enkelheten.

### **Bakgrund och syfte**

Trafikverket har under hösten 2016 låtit genomföra resvaneundersökningar på de flyglinjer som omfattas av den föreliggande flygutredningen för perioden 2019-2023. Dessa undersökningar har genomförts av konsultföretagen Sweco och Norstat.

Resvaneundersökningar syftar till att ta reda på vilket ärende resenärerna har med sin resa och i fallet med flygtrafik även hur stort upptagningsområde en flygplats kan ha. Övriga frågor som Trafikverket vill ha svar på är hur resandet fördelar sig mellan olika befolkningsgrupper och om de som reser i tjänsten har ledande ställning eller inte. Vidare är det önskvärt att få en bild över hur stor del av resandet som sker till och från själva destinationsorten och om även kringliggande kommuner har nytta av flygplatsen

### Undersökningarnas genomförande

Resenärerna på flygplatsen ombads att fylla i en enkätundersökning med frågor om deras kön, ålder, bostadsort och sysselsättning samt resans ärende, start, slutmål och färdväg till och från flygplatsen.

Enkäten innehöll också frågor om resandefrekvens och inte minst vilket alternativ som skulle ha valts om den nu genomförda resan inte hade varit möjlig. Samtliga intervjuer i undersökningen har gjorts i endast den ena riktningen, Östersund-Umeå, Pajala-Luleå samt för övriga linjer i riktning mot Arlanda. Detta bedöms inte ha särskilt stor betydelse om antagandet görs att resenärerna använder samma flyglinje både på ut- och hemresan, men bör ändå finnas i åtanke när det gäller t ex resorna till och från flygresan.

### Resultat och slutsatser generellt

Trafikverket strävar efter att de flyglinjer som staten upphandlar ska uppfylla de transportpolitiska målen i så stor utsträckning som möjligt. En del i funktionsmålet är att transportsystemet ska vara likvärdigt mellan könen. I den nu genomförda undersökningen var 56 % av resenärerna män och 44 % var kvinnor. 0,3 % uppgav av de tillfrågade uppgav annan könstillhörighet.

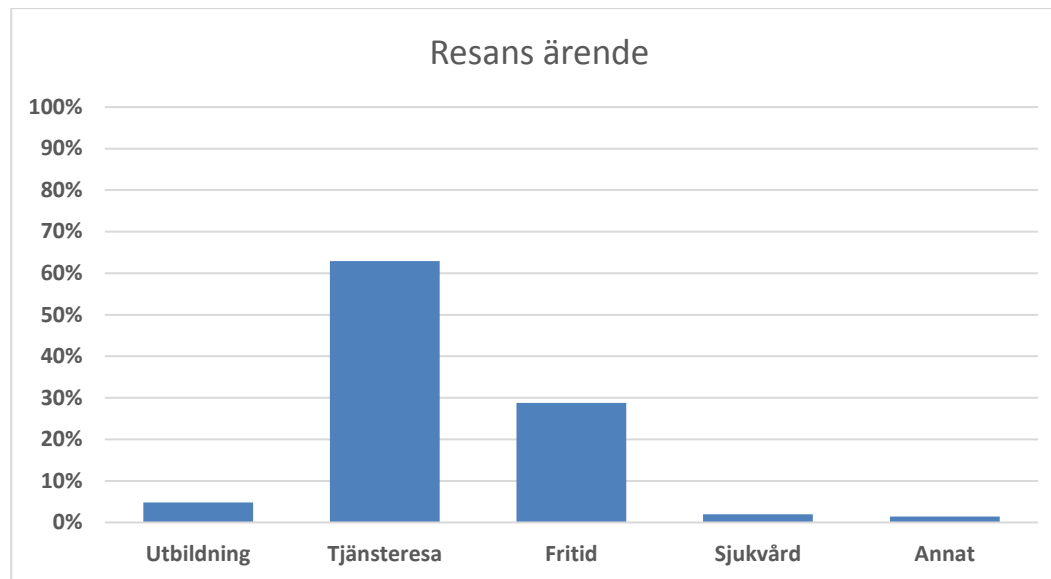
Åldersmässigt befinner sig mer än två tredjedelar av resenärerna i åldern 35-64 år, medan 8 % är 65 år eller äldre och 2 % är 19 år eller yngre.

I nedanstående tabell visas fördelningen av resenärernas kön och ålder i undersökningen.

Resenärernas ålder och kön	Man	Kvinna	Annat	< 20 år	20-34 år	35-49 år	50-64 år	65+ år
Pajala-Luleå	35%	65%		1%	22%	29%	41%	7%
Gällivare-Arvidsjaur-Arlanda	55%	45%		1%	24%	31%	32%	13%
Hemavan-Kramfors-Arlanda	58%	42%		3%	17%	41%	31%	8%
Arvidsjaur-Arlanda	59%	41%		2%	26%	33%	29%	9%
Vilhelmina-Kramfors-Arlanda	52%	48%		3%	13%	33%	37%	14%
Lycksele-Kramfors-Arlanda	57%	43%		2%	14%	45%	27%	11%
Östersund-Umeå	42%	56%	2%	3%	26%	31%	34%	6%
Kramfors-Arlanda	59%	39%	2%	3%	16%	34%	42%	5%
Härjedalen Sveg-Arlanda	67%	33%		3%	21%	32%	38%	6%
Mora-Arlanda	62%	38%		1%	17%	45%	29%	8%
Torsby-Hagfors-Arlanda	61%	39%		6%	25%	30%	30%	9%
Hagfors-Arlanda	62%	38%		0%	11%	46%	37%	6%

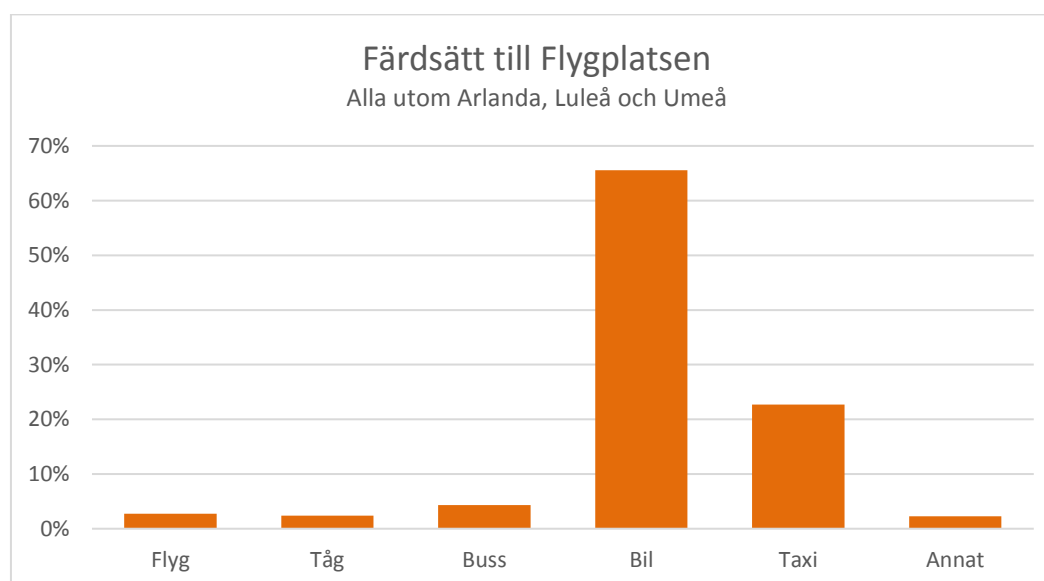
Tabell, Resenärernas kön och ålder, Resvaneundersökning 2016

Det vanligaste ärendet är tjänsteresa. 63 % av de tillfrågade resenärerna har uppgett att de reser i tjänsten eller på väg till eller från arbetsplatsen. Tabellen på nästa sida visar fördelningen mellan de olika resärendena.

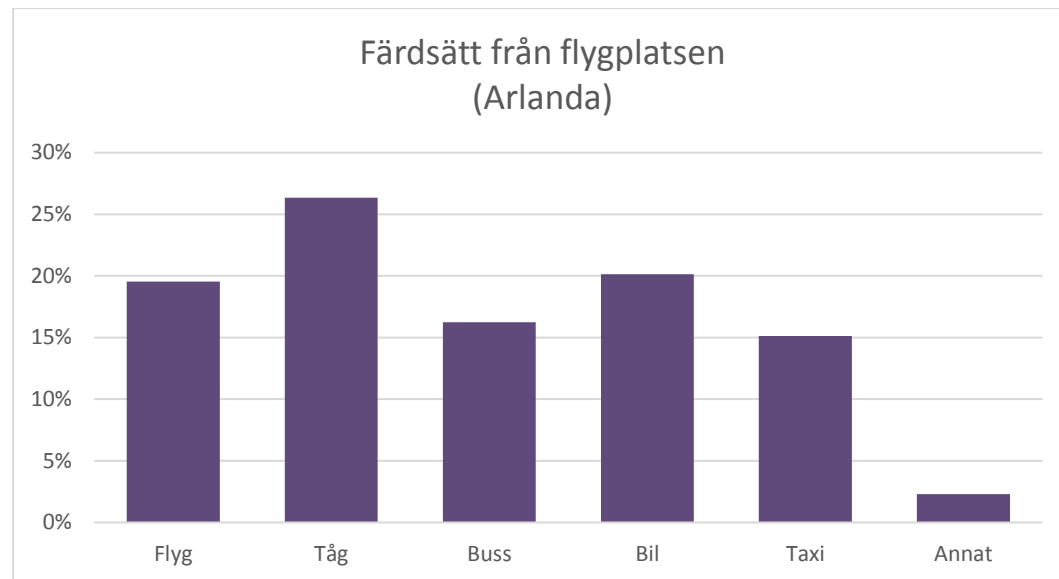


Tabell, Ärende med resan, Resvaneundersökning 2016

Resorna till och från Arlanda sker i något högre grad med tåg, men även med bil, buss, taxi och annat flyg. För de övriga flygplatserna, som ligger ute i landet, bekräftar undersökningen det naturliga i att de flesta resor till och från flygplatsen sker med bil. På samtliga undersökta linjer har endast resenärer i den ena riktningen intervjuats. Det innebär i riktning från Östersund till Umeå, från Pajala till Luleå, samt för alla andra linjer i riktning mot Arlanda. Detta har ingen större betydelse om man antar att hälften av resenärerna är på hemresa, men det bör tas i beaktande att egen bil eller taxi kan vara det enda alternativet för vissa av de avsidat belägna flygplatserna. Nedanstående tabeller visar vilka färdssätt som har använts till respektive från flygplatsen.



Tabell, Färdssätt till flygplatsen, Resvaneundersökning 2016



Tabell, Färdsätt från flygplatsen, Resvaneundersökning 2016

#### **Flygplatsens betydelse för omkringliggande kommuner**

Flygplatsernas upptagningsområde varierar, bland annat beroende på närheten till andra flygplatser och utbudet av lågprisflyg. I den genomförda resvaneundersökningen framkom att de aktuella flygplatserna hade utnyttjats av resenärer som startat sin resa i en annan kommun i följande omfattning:

<b>Flygplats</b>	<b>Resans startkommun (andel inom parentes)</b>
Arvidsjaur	Arvidsjaur (71 %), Arjeplog (14 %), Jokkmokk (2 %)
Gällivare	Gällivare (83 %), Jokkmokk (3 %), Arvidsjaur (2 %), Pajala (1 %)
Hagfors	Hagfors (75 %), Filipstad (4 %), Munkfors (4 %), Torsby (4 %), Karlstad (2 %), Sunne (2 %)
Hemavan	Storuman (60 %), Sorsele (1 %), Vilhelmina (1 %)
Sveg	Härjedalen (99 %)
Kramfors	Kramfors (53 %), Sollefteå (33 %), Sundsvall (2 %)
Lycksele	Lycksele (84 %), Storuman (9 %), Norsjö (2 %)
Mora	Mora (54 %), Malung-Sälen (17 %), Leksand (1 %), Orsa (7 %), Älvdalen (7 %), Rättvik (1 %), Vansbro (1 %)
Pajala	Pajala (86 %), Kiruna (5 %)
Torsby	Torsby (72 %), Sunne (16 %), Forshaga (1 %), Karlstad (1 %)
Vilhelmina	Vilhelmina (55 %), Storuman (18 %), Åsele (10 %), Dorotea (8 %)
Östersund	Östersund (60 %), Krokom (12 %), Åre, (7 %), Bräcke (6 %), Härjedalen (5 %), Berg (2 %), Strömsund (2 %)

## **Kommentarer för respektive linje**

### **Arvidsjaur – Arlanda**

55 % av resorna på linjen är tjänsteresor och andelen av dessa som genomförs av anställda inom offentlig sektor är större än iden privata. 50 % av respondenterna gör högst 1 resa per månad och 42 % gör 2-5 resor per månad. 44 % av resenärerna är bosatta i Arvidsjaur kommun och 25 % bor i Stockholmsområdet.

### **Gällivare – Arlanda**

48 % av resorna är tjänsteresor och de flesta av dessa resenärer har en ledande befattning i privat verksamhet. 50 % av resenärerna är bosatta i Gällivare och 21 % bor i Stockholmsområdet.

13 % av de tillfrågade uppger att de inte skulle ha rest om det inte den aktuella flyglinjen hade funnits.

### **Hagfors – Arlanda**

66 % av resorna är tjänsteresor, de flesta av dem genomfördes av personer med ledande ställning inom privat verksamhet. Resan startar vanligtvis i Värmlands län och avslutas i Stockholms län.

78 % av resenärerna är bosatta i Värmlands län. Linjen har även den högsta andelen resenärer som inte skulle ha gjort resan överhuvudtaget ifall flyglinjen inte hade funnits: 37 %.

### **Härjedalen Sveg – Arlanda**

55 % av resorna var relaterade till tjänst eller arbetsplats och 38 % till fritid, turism eller kultur.

De allra flesta startade sin resa i Härjedalens kommun och avslutade den i Stockholmsområdet.

57 % av resenärerna är bosatta i Härjedalens kommun och 26 % i Stockholmsområdet.

### **Kramfors – Arlanda**

Linjen har hög andel tjänsteresor, 79 % och den övervägande delen resenärer är anställda inom privat sektor. De flesta resorna startar i Kramfors kommun och avslutas i Stockholms län.

### **Lycksele – Arlanda**

Linjen har den högsta andelen resor i tjänsten eller till från arbetsplatsen med 82 %. Både personer med ledande och icke ledande befattning använder flyglinjen och andelen som verkar inom privat sektor är större än inom den offentliga. De flesta svarar att de hade åkt tåg eller bil istället om flyglinjen inte hade funnits. 14 % svarade att det inte hade rest alls om flyglinjen inte hade funnits.

### **Mora – Arlanda**

79 % av resorna är tjänsteresor, vilket är relativt högt. Den största gruppen utgörs av personer i privat verksamhet med ledande befattning. Resan startar vanligtvis i Mora eller annan kommun i Dalarnas län. Hälften av resorna avslutas i Stockholms län och 14 % reser vidare till annat land.

**Pajala – Luleå**

Detta är den ena av två linjer som har fler kvinnliga än manliga resenärer, 65 % kvinnor och 55 % män. 57 % av resorna är tjänsterelaterade och genomförs av personer i privat verksamhet med icke ledande befattning. Samtliga tillfrågade resenärer var bosatta i Norrbottens län och andelen bosatta i Pajala kommun uppgick till 58 %. De flesta resenärer startade sin resa i Pajala kommun och reste sedan vidare till Stockholm och avslutade resan där.

**Torsby – Arlanda**

På denna linje är 61 % av resandet relaterat till tjänst och arbetsplats, 26 % till fritid, turism och kultur. Av de undersökta linjerna har denna den största andelen tillfrågade som reser med anledning av studier – 11 %. 56 % av resenärerna är bosatta i Torsby kommun och 17 % är bosatta i Stockholmsområdet.

**Vilhelmina – Arlanda**

49 % av resandet är relaterat till tjänst eller arbetsplats och 38 % är relaterat till fritid, turism eller kultur. 68 % av resenärerna är bosatta i Västerbottens län och 18 % i Stockholmsområdet. 15 % har svarat att det inte hade rest ifall den aktuella flyglinjen inte hade funnits.

**Östersund – Umeå**

Denna linje utmärker sig bland de övriga i undersökningen på tre områden: resenärernas kön, resfrekvens och resenärer med sjukvård som resärende. Den är en av två som har fler kvinnor än män som resenärer, 56 % kvinnor, 42 % män och 2 % har uppgett att de tillhör annat kön. Linjen har även den högsta andelen resande som gör fler än 6 resor per månad, med 29 %. Andelen som har uppgett sjukvård som ärende med resan är 12 %.

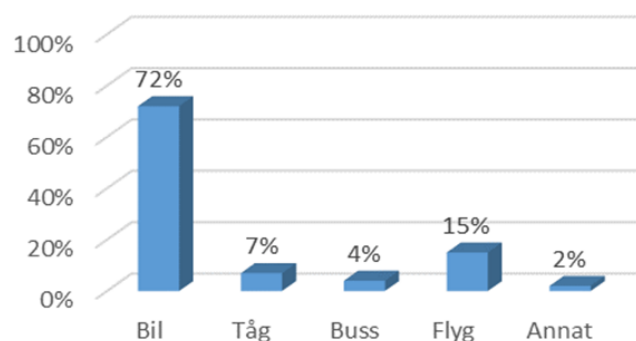
## Särskild undersökning om långväga resande

Utöver undersökningarna på själva flyglinjerna har Trafikverket även låtit genomföra en särskild undersökning om långväga resande hos personer som är bosatta inom de olika upptagningsområdena för 18 av Sveriges flygplatser i eller i närheten av de områden som berörs av den avtalade flygtrafiken, i huvudsak i norra Sverige. Syftet med denna undersökning är dels att få en bild av hur det totala resandet ser ut och dels att få svar från andra människor än de som redan befinner sig på en flygresa. Dessa undersökningar har genomförts under de tre senaste åren av konsultföretaget Markör.

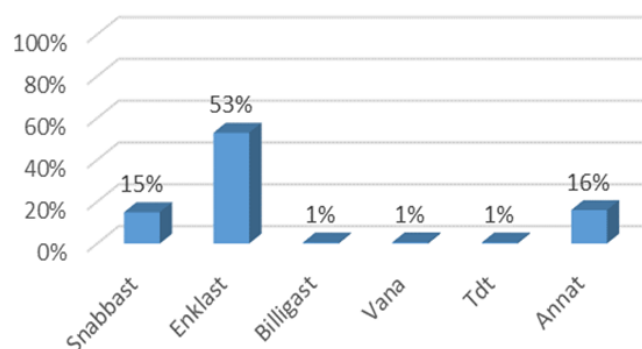
Den särskilda undersökningen om långväga resande har utförts genom att ett slumpmässigt urval av personer i åldrarna 16-84 år som är bosatta inom flygplatsernas upptagningsområde har intervjuats via telefon.

Resultatet av undersökningen pekar på att det är fler män än kvinnor som företar längre resor – 63 respektive 37 %. 64 % av resorna har koppling till privata ärenden och 36 % är tjänsteresor. Inom båda dessa områden skiljer sig därmed de resenärer som har intervjuats i hemmet från de som har intervjuats i samband med en flygresa; på flygresorna är det fler tjänsteresor än privatresor och skillnaden mellan könen är mindre. Vidare är bil det överlägset vanligaste färdmedlet med 72 % följt av flyg med 15 % och det vanligaste skälet till val av färdmedel har uppgivits vara enkelheten.

### Färdmedel långväga resor



### Skäl till val av färdmedel



## Bilaga 5 Nöjd kundundersökning 2017

### **Sammanfattning**

Trafikverket låter varje år genomföra en kundundersökning för att ta rätt på hur kunderna upplever resan och hur nöjda de är med servicen på marken och ombord på flygplanet.

I den senaste undersökningen är sammanlagt 79 procent av resenärerna på de linjer som trafikverket upphandlar nöjda med resan. Flest nöjda har linjen Pajala-Luleå, följd av Torsby/Hagfors-Arlanda. Även Sveg-Arlanda och Hemavan/Vilhelmina-Arlanda ligger över genomsnittet. Lägst andel nöjda har Gällivare-Arvidsjaur-Arlanda, där det främst är tidhållningen som resenärerna är betydligt mindre nöjda med än för övriga flyglinjer.

De områden som generellt får högst betyg är bemötandet och servicen från personalen, enkelheten att resa med bagage och inköp och hantering av biljetter.

Lägst betyg ger kunderna till biljettpriset, flygplanets bekvämlighet och maten ombord. Det senare sammanfaller med de förslag på åtgärder som presenteras av det konsultföretag som har genomfört undersökningarna. Det är därmed inte sagt att det är enkelt för flygoperatörerna att vidta åtgärder inom dessa område, men det är en bra indikation på vad kunderna tycker är viktigt.

### **Bakgrund och genomförande**

Som en del av uppföljningen av Trafikverkets ingångna avtal ingår att ta rätt på hur resenärerna upplever resandet och hur nöjda de är.

Under mars månad 2017 genomfördes en undersökning av kundnöjdheten på de flyglinjer där Trafikverket har engagemang. Undersökningen gjordes av konsultföretaget MARKÖR på uppdrag av Trafikverket.

Resenärerna ombads bland annat svara på frågor om hur de har upplevt information, bokning och av biljetter, bagagehanteringen, tidhållningen och komforten på resan, servicen på marken och ombord på flygplanen.

Ett av momenten i undersökningen är att genomföra en prioriteringsanalys, som visar vilka förbättringar som skulle vara lämpliga på respektive linje genom att styra de viktigaste åtgärderna till de områden där de ger störst effekt på kundnöjdheten.

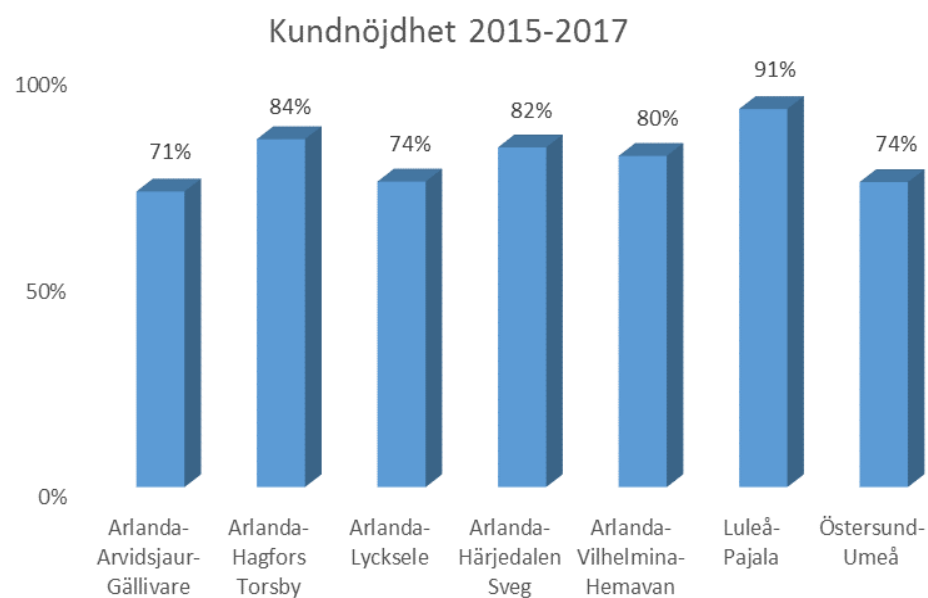
Resenärerna ombads svara på frågor angående hur de har upplevt information, biljettköp, flygplanet, personalen och maten ombord och så vidare. Slutligen ställdes frågor om resenärerna var nöjda med helhetsintrycket av resan och om de skulle kunna tänka sig att rekommendera flyglinjen till andra.

MARKÖR har även gjort en statistisk analys av svaren i undersökningen och i kombination med en bedömning av vad som påverkar helhetsbetyget och inom vilket område en förbättring ger bäst effekt har en lista med prioriterade förslag på åtgärder tagits fram.

Exempel på sådana åtgärder är lägre biljettpriser, bekvämare sittplatser och bättre utbud och kvalitet på maten ombord.

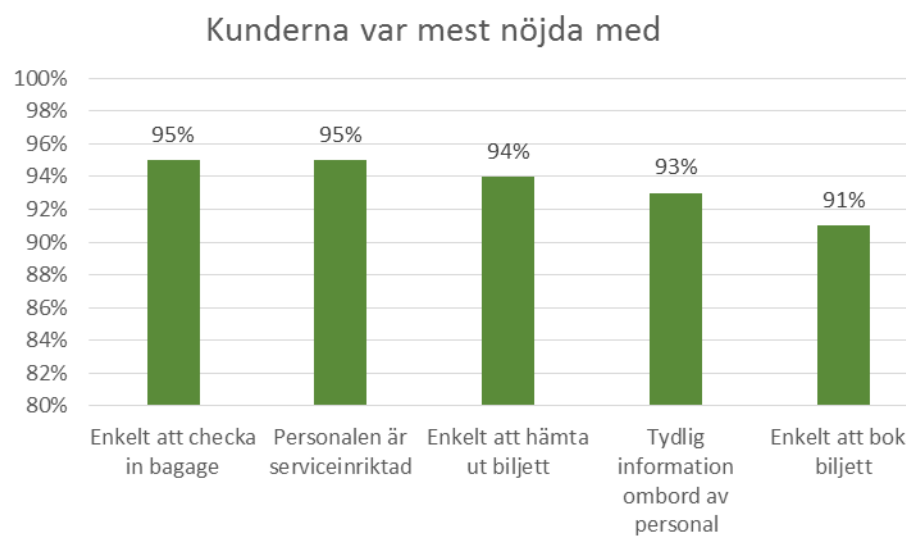
### Resultat och slutsatser generellt

Undersökningarna pekar på att kundnöjdheten är i stort sett oförändrad – medelvärdet av hur många som har varit nöjda med resan var år 2015 79 procent, 2016 81 procent och 2017 åter 79 procent.



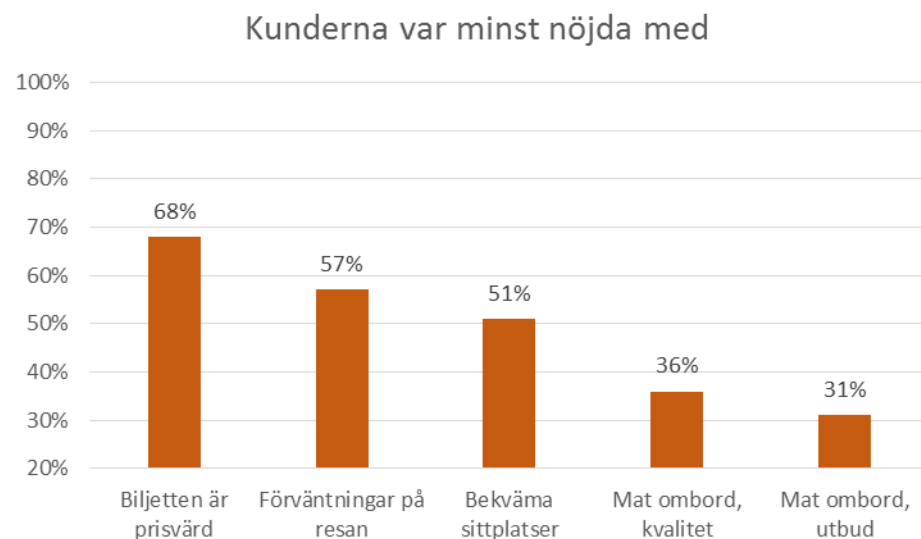
Tabell, Kundnöjdhet enligt undersökningar 2015-2017

Generellt är resenärerna överlag mest nöjda med bemötandet och servicen från personalen, enkelheten att resa med bagage och inköp och hantering av biljetter.



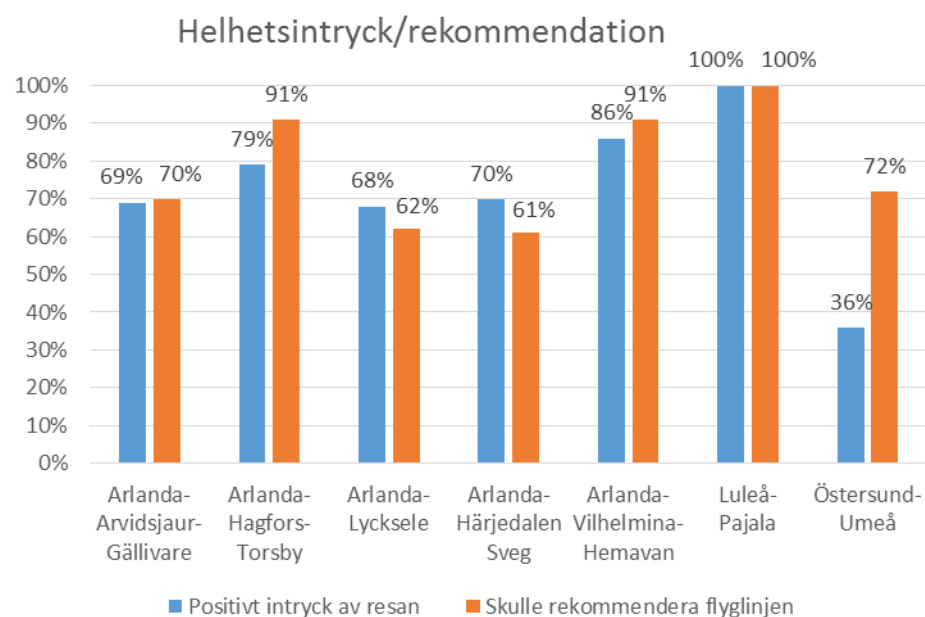
Tabell, Områden med högst kundnöjdhet, Nöjd kundundersökning 2017

De områden som resenärerna är minst nöjda med är betyg är biljettpriset, flygplanets bekvämlighet och maten ombord.



Tabell, Områden med lägst kundnöjdhet, Nöjd kundundersökning 2017

Två av frågorna som kunderna fick svara på var vilket helhetsintryck de fick av resan och om de kunde tänka sig att rekommendera flyglinjen till vänner och bekanta. Svaret blev att 73 procent hade ett positivt helhetsintryck och att 78 procent kunde tänka sig att rekommendera flyglinjen. I tabellen nedan visas helhetsintryck och rekommendationsvilja för de olika linjerna.



Tabell, Helhetsintryck av resan och rekommendationst, Nöjd kundundersökning 2017

## **Kommentarer för respektive linje**

### **Arlanda – Arvidsjaur - Gällivare**

Denna linje har den lägsta andelen nöjda resenärer totalt sett. Det är främst tidhållningen, sittplatsernas bekvämlighet och biljettpriset man är missnöjd med. 6 % har svarat att de anser att biljetten är prisvärd. Personalens service och information får däremot höga betyg. På frågan om vad som skulle kunna göra resenärerna mera nöjda har bland annat önskemål om större flygplan för att minska flygrädslan framförts.

### **Arlanda – Hagfors/Torsby**

På denna linje är resenärerna mest missnöjda med obekväma säten och trängsel i flygplanen.

Det är däremot på denna linje som resenärerna är mest nöjda med biljettpriset, 94 procent av de tillfrågade har svarat att de tycker att biljetten är prisvärd.

### **Arlanda – Lycksele**

På denna linje är det enligt resenärerna önskvärt med lägre biljettpriser och direktflyg utan mellanlandningar.

### **Arlanda - Härjedalen Sveg**

Resenärerna efterfrågar tydligare information på terminalen, modernare flygplan och servering ombord.

### **Arlanda - Vilhelmina – Hemavan**

Bättre mat och bekvämare sittplats ombord är det som resenärerna ser som de viktigaste punkterna att förbättra. Några resenärer har upplevt problem med internetbokning och att ljudnivån i propellerplan är besvärande.

### **Luleå - Pajala**

Detta är den av de flyglinjer som Trafikverket har engagemang i som har de mest nöjda resenärerna; sammantaget är 94% av kunderna nöjda med resan. 100 procent av resenärerna har i de senaste tre årens undersökningar svarat att de är nöjda med helhetsintrycket av resan och det är särskilt områdena tidhållning, personal, bagage- och biljetthantering som får högsta betyg.

Ett av få missnöjen som har framförts gäller ljudnivån i flygplanet.

### **Östersund – Umeå**

Resenärernas kritik på denna linje handlar mest om flygplanet. Det gäller ombordstigningen, sittplatsernas bekvämlighet och trygghetskänslan ombord.

## Bilaga 6 Trafikering hösten 2016

Nedan visas utdrag ur de tidtabeller som varit inlagda i Reskoll vid tillgänglighetskörningar till flygutredningen. Utbudet avser hösten 2016. Kolumnen till vänster innehåller resor *till* Arlanda/Umeå/Luleå och kolumnen till höger avser returesor till orten som utreds.

### Arvidsjaur – Arlanda

#### Måndag-fredag

Arvidsjaur Flygplats	650	Arlanda Terminal 3	915
Arlanda Terminal 3	830	Arvidsjaur Flygplats	1055
Arvidsjaur Flygplats	1650	Arlanda Terminal 3	1915
Arlanda Terminal 3	1830	Arvidsjaur Flygplats	2055

#### Söndag

Arvidsjaur Flygplats	1220	Arlanda Terminal 3	1425
Arlanda Terminal 3	1400	Arvidsjaur Flygplats	1605
Arvidsjaur Flygplats	1805	Arlanda Terminal 3	2005
Arlanda Terminal 3	1945	Arvidsjaur Flygplats	2145

### Gällivare – Arlanda

#### Måndag-fredag

Gällivare Lapland Airport	600	Arlanda Terminal 3	915
Arvidsjaur Flygplats	630	Arvidsjaur Flygplats	1055
Arvidsjaur Flygplats	650	Arvidsjaur Flygplats	1115
Arlanda Terminal 3	830	Gällivare Lapland Airport	1145
Gällivare Lapland Airport	1600	Arlanda Terminal 3	1915
Arvidsjaur Flygplats	1630	Arvidsjaur Flygplats	2055
Arvidsjaur Flygplats	1650	Arvidsjaur Flygplats	2115
Arlanda Terminal 3	1830	Gällivare Lapland Airport	2145

#### Söndag

Gällivare Lapland Airport	1130	Arlanda Terminal 3	1425
Arvidsjaur Flygplats	1200	Arvidsjaur Flygplats	1605
Arvidsjaur Flygplats	1220	Arvidsjaur Flygplats	1620
Arlanda Terminal 3	1400	Gällivare Lapland Airport	1655

Gällivare Lapland Airport	1715
Arvidsjaur Flygplats	1745
Arvidsjaur Flygplats	1805
Arlanda Terminal 3	1945

Arlanda Terminal 3	2005
Arvidsjaur Flygplats	2145
Arvidsjaur Flygplats	2205
Gällivare Lapland Airport	2235

## Hagfors – Arlanda

### Måndag – fredag

Hagfors Flygplats	640
Arlanda Terminal 3	730
Hagfors Flygplats	1700
Arlanda Terminal 3	1750

Hagfors Flygplats	915
Torsby Flygplats	935
Arlanda Terminal 3	1815
Hagfors Flygplats	1905

## Hemavan – Arlanda

Nedan avser sommarperioden enligt trafikplikten, 1 maj – 31 oktober.

### Måndag – fredag

Hemavan Flygplats	1545
Vilhelmina Flygplats	1620
Vilhelmina Flygplats	1635
Arlanda Terminal 3	1805

Arlanda Terminal 3	915
Vilhelmina Flygplats	1045
Vilhelmina Flygplats	1100
Hemavan Flygplats	1135

### Söndag

Hemavan Flygplats	1545
Vilhelmina Flygplats	1620
Vilhelmina Flygplats	1635
Arlanda Terminal 3	1805

Arlanda Terminal 3	1915
Höga Kusten Airport	2020
Höga Kusten Airport	2035
Hemavan Flygplats	2125

### Måndag, fredag

Hemavan Flygplats	605
Lycksele Flygplats	635
Lycksele Flygplats	655
Arlanda Terminal 3	820

Arlanda Terminal 3	1900
Lycksele Flygplats	2025
Lycksele Flygplats	2045
Hemavan Flygplats	2115

**Torsdag**

Arlanda Terminal 3	1900
Lycksele Flygplats	2025
Lycksele Flygplats	2045
Hemavan Flygplats	2115

**Lycksele – Arlanda**

Flygtrafiken till/från Lycksele är komplicerad och svår att beskriva överskådligt. Detta för att den ingår i slingning med Hemavan, Lycksele och Kramfors samt att utbudet varierar över veckodagarna.

**Måndag, fredag**

Lycksele Flygplats	645
Arlanda Terminal 3	810

**Tisdag, onsdag, torsdag**

Lycksele Flygplats	655
Arlanda Terminal 3	820

**Måndag – fredag**

Lycksele Flygplats	1640
Höga Kusten Airport	1715
Höga Kusten Airport	1730
Arlanda Terminal 3	1835

**Söndag**

Lycksele Flygplats	1625
Höga Kusten Airport	1700
Höga Kusten Airport	1715
Arlanda Terminal 3	1820

**Måndag – fredag**

Arlanda Terminal 3	905
Höga Kusten Airport	1010
Höga Kusten Airport	1025
Lycksele Flygplats	1100

**Måndag - torsdag**

Arlanda Terminal 3	1900
Lycksele Flygplats	2025

**Fredag**

Arlanda Terminal 3	1900
Höga Kusten Airport	2005
Höga Kusten Airport	2020
Lycksele Flygplats	2055

Arlanda Terminal 3	1900
Lycksele Flygplats	2025

## Pajala – Luleå

### Måndag – fredag

Pajala Flygplats	530
Luleå Airport	615

Luleå Airport	1010
Pajala Flygplats	1055

Pajala Flygplats	1705
Luleå Airport	1750

Luleå Airport	1845
Pajala Flygplats	1930

### Söndag

Pajala Flygplats	1650
Luleå Airport	1735

Luleå Airport	1820
Pajala Flygplats	1905

## Sveg – Arlanda

### Måndag – fredag

Sveg Flygplats	620
Mora Siljan Flygplats	645
Mora Siljan Flygplats	700
Arlanda Terminal 3	750

Arlanda Terminal 3	855
Mora Siljan Flygplats	945
Mora Siljan Flygplats	1000
Sveg Flygplats	1025

Sveg Flygplats	1640
Mora Siljan Flygplats	1705
Mora Siljan Flygplats	1720
Arlanda Terminal 3	1810

Arlanda Terminal 3	1845
Mora Siljan Flygplats	1935
Mora Siljan Flygplats	1950
Sveg Flygplats	2015

### Torsdag

Sveg Flygplats	1250
Arlanda Terminal 3	1350

Arlanda Terminal 3	1425
Sveg Flygplats	1525

### Söndag

Sveg Flygplats	1430
Mora Siljan Flygplats	1455
Mora Siljan Flygplats	1510
Arlanda Terminal 3	1600

Arlanda Terminal 3	1630
Mora Siljan Flygplats	1720
Mora Siljan Flygplats	1735
Sveg Flygplats	1800

## Torsby – Arlanda

### Måndag – fredag

Torsby Flygplats	605
Hagfors Flygplats	625
Hagfors Flygplats	640
Arlanda Terminal 3	730

Torsby Flygplats	1630
Hagfors Flygplats	1650
Hagfors Flygplats	1700
Arlanda Terminal 3	1750

Arlanda Terminal 3	815
Hagfors Flygplats	905
Hagfors Flygplats	915
Torsby Flygplats	935

Arlanda Terminal 3	1815
Hagfors Flygplats	1905
Hagfors Flygplats	1915
Torsby Flygplats	1935

## Vilhelmina – Arlanda

### Måndag, fredag

Vilhelmina Flygplats	610
Lycksele Flygplats	630
Lycksele Flygplats	645
Arlanda Terminal 3	810

### Tisdag, onsdag, torsdag

Vilhelmina Flygplats	620
Höga Kusten Airport	655
Höga Kusten Airport	710
Arlanda Terminal 3	815

### Måndag – fredag

Vilhelmina Flygplats	1635
Arlanda Terminal 3	1805

### Måndag – fredag

Arlanda Terminal 3	915
Vilhelmina Flygplats	1045

### Måndag - onsdag

Arlanda Terminal 3	1850
Höga Kusten Airport	1955
Höga Kusten Airport	2010
Vilhelmina Flygplats	2045

### Torsdag

Arlanda Terminal 3	1900
Lycksele Flygplats	2025
Lycksele Flygplats	2040
Vilhelmina Flygplats	2100

### Fredag

Arlanda Terminal 3	1830
Vilhelmina Flygplats	2000

**Söndag**

Vilhelmina Flygplats	1635
Arlanda Terminal 3	1805

**Söndag**

Arlanda Terminal 3	1900
Lycksele Flygplats	2025
Lycksele Flygplats	2040
Vilhelmina Flygplats	2100

**Östersund – Umeå****Måndag – fredag**

Östersund Flygplats Frösön	650
Umeå Airport	740

Umeå Airport	800
Östersund Flygplats Frösön	850

Östersund Flygplats Frösön	1600
Umeå Airport	1650

Umeå Airport	1915
Östersund Flygplats Frösön	2005





Trafikverket, 871 24 Härmösand. Besöksadress: Nattviksgatan 8.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)