

RAPPORT

Upphandling av flygtrafik från oktober 2027

Utredning inför beslut om allmän trafikplikt



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Upphandling av flygtrafik från oktober 2027

Huvudförfattare: Sara Engström och Bosse Andersson, avdelning
Samhällsplanering och genomförande

Dokumentdatum: 2026-04-10

Ärendenummer: TRV 2025/54624

Kontaktperson: Susanne Hjelm, avdelning Samhällsplanering och genomförande

Publikationsnummer: 2026:079

ISBN: 978-91-8045-586-2

Sammanfattning

Trafikverkets uppdrag

Trafikverket har ett uppdrag att vid behov avtala om interregional kollektivtrafik som ses som transportpolitiskt motiverad men inte kan bedrivas kommersiellt. Trafikverket har avtal om tolv flyglinjer fram till oktober 2027.

Syftet med denna utredning är att ge underlag för beslut om vilka flyglinjer som ska ha allmän trafikplikt och vid behov upphandlas inför att nuvarande operatörsavtal löper ut.

Trafikverkets uppdrag är att verka för en grundläggande tillgänglighet för interregionala resor och uppdraget är dessutom trafikslagsövergripande. Trafikverket ska inte besluta om allmän trafikplikt och avtala om trafik om det finns andra resmöjligheter som klarar en grundläggande tillgänglighet. Uppdraget är inte att upprätthålla trafik på en viss linje eller med ett visst trafikslag.

Förutsättningarna för att införa allmän trafikplikt och upphandla flygtrafik regleras i EU:s lufttrafikförordning.

Metod för utredning av tillgänglighet

Trafikverkets utredningar utgår från tillgänglighetsbrister som beräknas i en särskild tillgänglighetsmodell, där kriterier för olika typer av resor jämförs med resmöjligheter i Samtrafikens databas. Databasen innehåller tidtabeller för all kollektivtrafik i landet. Åtgärder för de kommuner som har de största tillgänglighetsbristerna prioriteras.

Resandet på de avtalade linjerna

Covid-pandemin gav ett stort avbräck i resandet under flera år. Efter pandemin har inrikesresandet som helhet minskat kraftigt jämfört med tidigare, men de avtalade linjerna har klarat sig betydligt bättre och i de flesta fall återtagit tidigare resande eller till och med fått ökat resande. Det tyder på att orterna med allmän trafikplikt oftast inte har några rimliga alternativ för snabba interregionala resor.

Samråd och synpunkter

Under utredningstiden har Trafikverket inhämtat synpunkter från berörda aktörer, såsom kommuner och flygplatser, genom bland annat ett samråd. Trafikverket har också mottagit skriftliga synpunkter och inspel till utredningen.

Vanliga synpunkter rör dimensioneringen av allmän trafikplikt, att antalet linjer som upphandlas bör utökas, att finansieringen av upphandlad trafik måste utökas,

att flygtrafiken behöver bedrivas med ökade klimatkrav et cetera. Många av synpunkterna rör eller påverkas av faktorer som Trafikverket inte kan påverka, till exempel vårt uppdrag, anslagsnivån och förutsättningarna i EU:s lufttrafikförordning. De huvudsakliga synpunkterna och Trafikverkets bemötande av dessa redovisas i rapporten.

Behovsanalys

Den behovsanalys som genomförts visar att 21 kommuner har brister i tillgängligheten som påverkas, direkt eller indirekt, av de 12 flyglinjerna som idag har allmän trafikplikt. Trafikverket har inte identifierat någon ytterligare kommun med bristande tillgänglighet där allmän trafikplikt kan motiveras utifrån Trafikverkets uppdrag.

Tillgänglighetseffekterna av den avtalade trafiken varierar dock relativt mycket mellan de olika flyglinjerna.

Varierande motiv och ansträngt ekonomiskt läge

Liksom i tidigare flygutredningar konstaterar Trafikverket att det finns ett antal flyglinjer där det är mycket långa avstånd till Stockholm och andra målpunkter som kan nås med flyget, både i sträcka och tid. Det finns inga rimliga alternativa möjligheter att skapa en tillräckligt bra tillgänglighet. Dessa flyglinjer är:

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

För *Pajala–Luleå* konstateras att trafiken har få passagerare och en hög kostnad för Trafikverket per såld biljett. Trafiken uppnår inte Trafikverkets riktmärke på 20 procents kostnadstäckning med biljettintäkter. Bedömningen är ändå att det är svårt att klara en rimlig tillgänglighet för Pajala utan flygtrafiken.

Trafikverkets anslag för trafikavtal är mycket ansträngt. De senaste åren har kostnaderna ökat i stort sett i samtliga avtal, samtidigt som anslaget inte höjts i tillräcklig grad. Trafikverket har därför tvingats till nedskärningar i samverkansavtal om tåg och buss och i nattågstrafiken till övre Norrland. Utredningen ser det som nödvändigt att även minska åtagandet i flygtrafiken

genom att prioritera bort linjer med små tillgänglighetseffekter, om inte anslaget kan höjas ytterligare. Övriga linjer föreslås därför inte få fortsatt allmän trafikplikt. Det gäller:

- Östersund–Umeå
- Torsby–Arlanda
- Hagfors–Arlanda
- Mora–Arlanda
- Kramfors–Arlanda

Östersund–Umeå är ett fast uppdrag i Trafikverkets instruktion av sjukvårdspolitiska skäl.¹ Trafikverket anser dock att motiven för en fortsatt trafik på linjen är mycket svaga. Östersund har generellt god tillgänglighet till olika interregionala resmål bland annat genom kommersiellt flyg till Arlanda. Visserligen förbättras restiden till regionsjukhuset i Umeå, men det finns andra resmöjligheter, även med flyg via Arlanda. Trafikverket kommer därför att föreslå för regeringen att linjen Östersund–Umeå inte längre ska vara ett utpekat uppdrag för Trafikverket.

Torsby och Hagfors till Arlanda har även ifrågasatts av Trafikverket i tidigare utredningar. Tillgänglighetseffekterna är små, resandet är lågt och har minskat relativt kraftigt jämfört med innan pandemin och kostnaden per passagerare är tillsammans med Pajala–Luleå högst av de avtalade linjerna. Restiden med alternativa kollektiva färdmedel är under 5 timmar för Torsby och drygt 5 timmar för Hagfors. Linjerna klarar inte Trafikverkets riktmärke på 20 procents kostnadstäckning med biljettintäkter.

Mora–Arlanda fick allmän trafikplikt inför nu gällande avtalsperiod för att omgivande kommuner, främst Älvdalen och Orsa, hade brister i tillgängligheten. Mora har i sig små tillgänglighetsproblem. Restiden till Stockholm med alternativa resmöjligheter är under 4 timmar från Mora och under 5 timmar för både Orsa och Älvdalen. Resandet är lågt, under 4000 passagerare per år, ungefär samma nivå som när Mora var en tillåten mellanlandning för ett antal år sedan.

Kramfors–Arlanda fick allmän trafikplikt från 2019 efter att tidigare ha varit en tillåten mellanlandning. Flygplatsen är gemensam med Sollefteå kommun. Kramfors har i sig inte så stora tillgänglighetsproblem, motivet för allmän trafikplikt har främst varit tillgänglighetsproblem för Sollefteå. Restiden till Stockholm med alternativa färdmedel är ca 5 timmar för Kramfors, som har direkttrafik med snabbtåg och drygt 6 timmar för Sollefteå. Det finns även möjlighet att resa med flyg från Sundsvall, ca 1 timme med bil från Kramfors och 1 timme och 20 minuter från Sollefteå. Resandet ökar dock på flyglinjen och är högre

¹ Ingår sedan 2014 som ett uppdrag i Trafikverkets instruktion, men är ursprungligen resultat av ett riksdagsbeslut, se Bilaga 3.

än innan pandemin, åtminstone delvis till följd av återuppbyggnaden av militär verksamhet i Sollefteå.

Om förutsättningarna ändras genom förändrade ekonomiska förutsättningar är det i första hand Kramfors–Arlanda och Mora–Arlanda som kan vara aktuella för allmän trafikplikt.

Antal turer och stolar

I kommande allmänna trafikplikter kommer inte totalt antal turer att anges, endast hur många turer som ska produceras per veckodag och eventuella avvikelser från detta. Anledningen är att variationer i när helgdagarna infaller gör att antalet turer skiljer sig mellan åren. Att ange ett exakt antal turer som ska köras kan medföra att extraturer behöver utföras utan att fylla något syfte.

Antal stolar justeras utifrån resandet under en femårsperiod för att undvika tillfälliga avvikelser. Resandet under pandemin beaktas inte. Förslagen baseras på resandet till och med 2025. Eftersom de flesta linjer har återfått merparten av resandet efter pandemin, eller till och med ökat något, är förändringarna i allmänhet små.

Undantagsdagar

Inga förändringar föreslås i de helgdagar som inte behöver trafikeras. Trafikverket kommer, med anledning av inkomna önskemål, att titta vidare på möjligheten att undanta fler dagar såsom klämdagar och hur det i så fall bör regleras.

Tidtabellramar

Utredningen har inte sett behov av några större justeringar av befintliga tidtabellramar. För Pajala–Luleå föreslås dock en justering av tiderna för flyg till Pajala från Luleå på förmiddagen och återresan till Luleå på eftermiddagen för att möjliggöra resa från Stockholm över dagen.

Genomsnittlig biljettintäkt och rabatter

I allmän trafikplikt finns ett tak för operatörens genomsnittliga biljettintäkt som varierar beroende på linjens längd. Nivån för genomsnittlig biljettintäkt har endast ökats med 4 procent sedan 2015, medan prisnivån för flygbiljetter för inrikes resande ökat med 32 procent. Nivåerna för maximal genomsnittlig biljettintäkt föreslås därför ökas med 12 procent för kommande trafikperiod. Även nivån för rabatterade biljetter för vissa resandekategorier föreslås ökas på motsvarande sätt.

Samslingning och mellanlandning på flygplats med kommersiell trafik

De flesta av de avtalade linjerna är samslingade, det vill säga det sker en mellanlandning på en annan flygplats med allmän trafikplikt på väg till Arlanda. Trafikverket ser det som en förutsättning för att kunna upphandla trafik från orter med litet befolkningsunderlag med rimliga priser för resenärer och staten och rimliga intäkter för operatören.

Trafikverket har ombetts att utreda möjligheten till mellanlandning för byte till kommersiell trafik. Förslaget rörde specifikt byte till kommersiell trafik i Skellefteå på sträckan Gällivare–Arlanda, men utredningen har analyserat frågan ur ett generellt perspektiv. Mellanlandning har tidigare varit tillåten på vissa flygplatser utan allmän trafikplikt, men som saknat reguljär flygtrafik. En sådan mellanlandning skulle enligt EU:s lufttrafikförordning vara möjlig, men Trafikverkets ersättning får enbart avse den sträcka som omfattas av allmän trafikplikt, kostnader som uppstår till följd av mellanlandningen får inte belasta ersättningen.

Flertalet flygplatser och flygplatskommuner som tillfrågats har sett betydande nackdelar med att mellanlanda för byte till kommersiell trafik. Utredningen konstaterar också att allmän trafikplikt endast kan införas mellan två flygplatser. Om en operatör vill bedriva trafik enligt allmän trafikplikt på kommersiella grunder, utan ersättning från Trafikverket, är det möjligt med mellanlandning på valfri flygplats så länge kraven i allmän trafikplikt uppfylls. Trafikverket kan dock inte genom flygavtalen ställa krav på att trafikera en flygplats som inte omfattas av allmän trafikplikt. Utredningen konstaterar därför att förslaget inte är genomförbart inom ramen för Trafikverkets nuvarande uppdrag.

Fortsatt hantering

Efter remisstidens slut kommer inkomna synpunkter att sammanställas och ligga till grund för slutliga justeringar av allmänna trafikplikter.

När allmänna trafikplikter beslutats fortsätter processen inför upphandling. Tilldelning av nya avtal beräknas kunna ske vid årsskiftet 2026/2027.

Innehåll

Sammanfattning	3
Trafikverkets uppdrag.....	3
Metod för utredning av tillgänglighet	3
Resandet på de avtalade linjerna	3
Samråd och synpunkter.....	3
Behovsanalys	4
Varierande motiv och ansträngt ekonomiskt läge	4
Antal turer och stolar	6
Undantagsdagar.....	6
Tidtabellramar	6
Genomsnittlig biljettintäkt och rabatter	6
Samslingning och mellanlandning på flygplats med kommersiell trafik	7
Fortsatt hantering	7
1 Inledning	13
1.1 Bakgrund.....	13
1.2 Syfte.....	13
1.3 Trafikverkets uppdrag	13
1.4 Trafikverkets utredningsprocess	14
1.5 Trafikverkets anslag för trafikavtal	14
1.5.1 Kostnader för avtalad flygtrafik.....	15
1.5.2 Nuvarande avtal och resande	16
2 Bestämmelser om upphandling av flygtrafik	18
2.1 EU:s lufttrafikförordning	18
2.1.1 När kan flygtrafik upphandlas?.....	19
2.1.2 Kommersiell trafik på en linje med allmän trafikplikt	19
2.1.3 Kommuner och regioners möjlighet att upphandla eller medfinansiera flygtrafik	20
3 Beskrivning av nuvarande trafik	22
3.1 Nuvarande flyglinjer.....	22
3.2 Om dagens avtalade flyglinjer.....	23
3.2.1 Arvidsjaur–Arlanda	23
3.2.2 Gällivare–Arlanda	24

3.2.3 Hagfors–Arlanda.....	25
3.2.4 Hemavan–Arlanda	26
3.2.5 Kramfors–Arlanda.....	27
3.2.6 Lycksele–Arlanda	28
3.2.7 Mora–Arlanda	29
3.2.8 Pajala–Luleå.....	30
3.2.9 Sveg–Arlanda	31
3.2.10 Torsby–Arlanda	32
3.2.11 Vilhelmina–Arlanda.....	33
3.2.12 Östersund–Umeå.....	34
3.3 Om resenärerna på linjerna	35
3.4 Kundnöjdhet med trafiken.....	37
3.5 Förutsättningar för trafik.....	40
3.5.1 Befolkningsutveckling	40
3.5.2 Könsfördelning och ålder	41
4 Flygmarknaden – nuläge och framtida utveckling.....	43
4.1 Inrikestrafikens utveckling.....	43
4.2 Nuläget på inrikesmarknaden	44
4.3 Flygprognos 2025–2031	45
4.4 Arbeta för minskat klimatavtryck.....	47
4.4.1 Biobränsle	48
4.4.2 Elektrifiering.....	48
4.4.3 Vätgas	49
4.4.4 Infrastrukturens förutsättningar	49
4.4.5 Styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan	49
5 Samråd och synpunkter.....	51
5.1 Öppet samråd.....	51
5.2 Avtalade operatörers synpunkter	53
5.3 Flygplatsernas synpunkter	55
5.4 Övriga inkomna synpunkter	59
6 Behovsanalys	65
6.1 Tillgänglighet för alla Sveriges kommuner	67
6.2 Tillgänglighetsanalys per kommun.....	69
6.2.1 Arjeplog	70

6.2.2 Arvidsjaur	71
6.2.3 Dorotea.....	72
6.2.4 Gällivare	73
6.2.5 Hagfors.....	74
6.2.6 Härjedalen (Sveg).....	75
6.2.7 Kramfors.....	76
6.2.8 Lycksele	77
6.2.9 Malung-Sälen	78
6.2.10 Mora	79
6.2.12 Orsa.....	80
6.2.13 Pajala	81
6.2.14 Sollefteå	82
6.2.15 Sorsele	83
6.2.16 Hemavan (Storumans kommun)	84
6.2.17 Torsby	85
6.2.18 Vansbro	86
6.2.19 Vilhelmina.....	87
6.2.20 Åsele	88
6.2.21 Älvdalen.....	89
6.2.22 Östersund.....	90
7 Att förbättra tillgängligheten med flygtrafik	91
7.1 När är det lämpligt att åtgärda tillgänglighetsbrister med flygtrafik?	91
7.2 Var ska gränsen gå för när allmän trafikplikt kan införas?.....	92
7.2.1 Effekt av annan tidsgräns	93
7.3 Alternativa möjligheter att klara tillgängligheten	94
8 Bedömning om trafiken kan bedrivas kommersiellt	102
9 Bedömning om Trafikverkets villkor är uppfyllda.....	104
9.1 Trafiken är inte RKM:s ansvar (villkor 1)	104
9.2 Andel interregionalt resande är minst 20 procent (villkor 2)	105
9.3 Kostnadstäckningsgraden är minst 20 procent (villkor 3)	105
10 Förslag till flyglinjer med allmän trafikplikt	106
10.1 Gällivare–Arlanda	106
10.2 Arvidsjaur–Arlanda	106

10.3 Lycksele–Arlanda	107
10.4 Hemavan–Arlanda.....	107
10.5 Vilhelmina–Arlanda.....	108
10.6 Sveg–Arlanda.....	109
10.7 Pajala–Luleå.....	109
10.8 Torsby–Arlanda	110
10.9 Hagfors–Arlanda.....	110
10.10 Kramfors–Arlanda.....	111
10.11 Mora–Arlanda	112
10.12 Östersund–Umeå	112
10.13 Sammanfattande bedömning.....	113
10.13.1 Prioritering	114
11 Trafikutformning – förslag allmän trafikplikt.....	116
11.1 Antal turer.....	116
11.2 Undantagna helgdagar	118
11.3 Antal stolar	119
11.4 Genomsnittlig biljettintäkt.....	121
11.5 Tidtabellramar	122
11.6 Mellanlandning	125
11.6.1 Samslingning	125
11.6.2 Mellanlandning på flygplats utan allmän trafikplikt.....	126
11.6.3 Ej tillåtna mellanlandningar i allmän trafikplikt	126
11.7 Flygplanstyp	126
11.8 Rabatter	126
11.9 Bokningssystem	127
11.10 Rapportering till Trafikverket.....	127
12 Upphandling av flygtrafiken	129
Bilaga 1: Tillgänglighetskriterier	130
Kriterium 1: Till Stockholm	130
Kriterium 2: Från Stockholm	130
Kriterium 3: Internationella resor.....	131
Kriterium 4: Storstäder och storstadsalternativ	132
Kriterium 5: Region-/universitetssjukhus.....	133
Kriterium 6: Universitets- och högskoleorter	133

Kriterium 7: Andra större städer.....	134
Kriterium 8: Besöksnäring	135
Bilaga 2: Tillgänglighet för alla Sveriges kommuner	136
Bilaga 3: Historik kring det statliga engagemanget i flygtrafiken.....	146
Rikstrafiken och tidigare statligt engagemang	146
Utökat ansvar för Rikstrafiken från 2002.....	147
Upphandling från 2008	147
Upphandling från 2011	147
Upphandling från 2015	148
Upphandling från 2019	149
Upphandling från 2023	149

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Trafikverket har regeringens uppdrag att genom att teckna trafikavtal med olika aktörer bidra till en grundläggande tillgänglighet i landet. Den geografiska tillgängligheten mäts till olika resmål i en tillgänglighetsmodell. Ett större statligt åtagande när det gäller flygtrafik har funnits sedan början av 2000-talet.

1.2 Syfte

Denna utredning syftar till att ge ett underlag inför beslut om allmän trafikplikt och vid behov upphandling av flygtrafik när nuvarande operatörsavtal löper ut den 26 oktober 2027.

Om utredningen kommer fram till att allmän trafikplikt bör införas ska utredningen även presentera ett förslag till vad allmänna trafikplikten ska innehålla. Underlaget kommer att ligga till grund för beslut om på vilka sträckor Trafikverket ska besluta om allmän trafikplikt och vid behov upphandla flygtrafik för perioden 27 oktober 2027 till och med som längst 26 oktober 2031.

1.3 Trafikverkets uppdrag

Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och för en grundläggande tillgänglighet² i den interregionala kollektivtrafiken.³ Trafikverket ska även ingå och ansvara för statens avtal om interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas kommersiella förutsättningar.⁴ Dessutom får Trafikverket fatta beslut om att teckna avtal om ny trafik och om villkoren för denna trafik, om att ändra utbudet av trafik, samt besluta om att lägga ned trafik som bedrivs under avtal, under förutsättning att regeringen inte beslutat något annat.⁵

² Trafikverket har tolkat begreppet grundläggande tillgänglighet som möjligheten att dagligen, och i båda riktningarna, kunna resa mellan en kommun och en målpunkt. Ett normalt utbud för interregionala resor kan sägas vara två dagliga dubbelturer (oavsett om trafiken är upphandlad eller drivs kommersiellt).

³ 1 § förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

⁴ 12 a § förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

⁵ 12 c § 1 p. förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Trafikverkets uppdrag kopplat till interregional tillgänglighet omfattar även fler delar, som dock inte är tillämpliga på flygtrafik.⁶ Dessa delar innefattar att Trafikverket får ingå avtal om transportpolitiskt motiverad internationell kollektivtrafik som inte upprätthålls i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Vidare får Trafikverket göra insatser för att komplettera trafik som i huvudsak faller under de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar om det bedöms viktigt för den interregionala kollektivtrafiken, och under förutsättning att sådana insatser inte ersätter det ansvar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.⁷

1.4 Trafikverkets utredningsprocess

En utredning om interregional kollektivtrafik initieras när Trafikverket genom sin rutinmässiga kartläggning uppmärksammat geografiska tillgänglighetsbrister för en eller flera kommuner, eller när ett befintligt trafikavtal är på väg att löpa ut.

Trafikverkets utredningsprocess innebär att vissa villkor måste vara uppfyllda för att Trafikverket ska finansiera interregional kollektivtrafik. Trafiken ska bland annat bedömas vara transportpolitiskt motiverad, det vill säga trafiken måste ge tillgänglighetsförbättringar för kommuner som utan den aktuella trafiken har brister i den interregionala tillgängligheten. Tillgängligheten mäts med åtta kriterier för olika typer av interregionala resor.⁸ Vidare ska ansvaret för trafiken inte upprätthållas av någon annan aktör, till exempel de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM), eller vara möjlig att bedriva kommersiellt. Det ska också finnas en viss andel interregionalt resande och resenärerna ska stå för en del av kostnaden.

1.5 Trafikverkets anslag för trafikavtal

Regering och riksdag har beslutat om ett särskilt anslag⁹ för Trafikverkets verksamhet med trafikavtal med en årlig budgetram. Trafikverket kan bara avtala om trafik till en kostnad som ryms inom anslaget. Budgeten är gemensam för samtliga trafikavtal, oavsett avtalsform eller trafikslag. Med andra ord blir det Trafikverkets budget för trafikavtalen som i praktiken sätter ramarna för vilken trafik som kan upphandlas.

⁶ Mot bakgrund av att flygtrafik inte omfattas av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och inte faller inom RKM:s ansvar.

⁷ 12 b § och 12 c § 2 p förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

⁸ Se avsnitt 6.1 och Bilaga 1.

⁹ Utgiftsområde 22 Kommunikationer, 1:7 Trafikavtal.

Trafikverkets budgetram har inte utökats i den omfattning som skulle krävas för att täcka de senaste årens ökade trafik kostnader i avtalen. Mot bakgrund av detta har Trafikverket, de senaste åren, för regeringen påtalat behov av utökade medel för verksamheten om den avtalade trafiken ska kunna upprätthållas på tidigare nivå. Regeringen har delvis tillmötesgått Trafikverkets äskanden vilket i praktiken innebär hårdare prioriteringar i trafikavtalen gällande vilken trafik staten kan finansiera.

Anslaget ska användas för att ge så stora tillgänglighetseffekter som möjligt, vilket innebär att mindre effektiva åtgärder helt eller delvis behöver prioriteras bort till förmån för åtgärder som ger större effekter. Trafikverket kan utifrån ekonomiska argument komma att besluta om en annan omfattning av trafiken än vad som framkommer av utredningen.

1.5.1 Kostnader för avtalad flygtrafik

I nu gällande flygavtal (avtalsperioden 2023–2027) har kostnaden för den avtalade flygtrafiken ökat jämfört med tidigare avtal. Den totala kostnaden för flygavtalen nästan fördubblades från 2017 till 2020 och har sedan ökat ytterligare. En orsak till detta är att kostnader för trafik från Arvidsjaur och Gällivare till Arlanda, som tidigare kördes utan ersättning, tillkom vid Nextjets konkurs 2018. Dessutom tillkom Kramfors från 2019 och Mora från 2023 som avtalad trafik, men även andra linjer har fått ökad avtalskostnad. Tabellen visar Trafikverkets kostnader för trafiken för helåren 2016–2025.

Tabell 1.5.1:1 Avtalad ersättning för flygavtal 2016–2025

Linje	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Östersund-Umeå	9,1	9,5	10,0	10,4	10,5	10,5	10,5	11,8	13,5	13,5
Hemavan-Vilhelmina-Arlanda	24,5	23,3	37,1	29,3	-	-	-	-	-	-
Hemavan-Kramfors-Arlanda	-	-	-	-	42,8	45,4	45,9	40,7	-	-
Vilhelmina-Lycksele-Arlanda	-	-	-	-	35,4	35,4	35,7	36,0	-	-
Lycksele-Arlanda	17,0	14,0	47,8	37,9	-	-	-	-	-	-
Sveg-Arlanda	17,1	18,0	18,9	19,4	18,0	18,0	18,0	15,0	-	-
Pajala-Luleå	10,8	10,8	10,8	10,8	10,5	10,5	10,5	11,1	12,1	12,1
Torsby-Hagfors-Arlanda	16,1	16,9	17,8	18,8	21,2	21,2	22,2	20,8	19,8	19,8

Linje	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gällivare- Arvidsjaur- Arlanda	-	-	17,9	40,8	45,5	42,8	41,7	33,3	-	-
Gällivare- Kramfors- Arlanda	-	-	-	-	-	-	-	10,7	64,2	64,2
Hemavan, Arvidsjaur, Vilhelmina, Lycksele- Arlanda	-	-	-	-	-	-	-	15,1	90,6	90,6
Sveg-Mora- Arlanda	-	-	-	-	-	-	-	3,7	22,0	22,0
Summa	94,6	92,5	160,3	167,4	183,9	183,8	184,5	198,2	222,2	222,2

Källa: Trafikverket

Transportstyrelsens senaste prognos¹⁰ visar på en minskning för inrikesresandet 2025 jämfört med 2024 och som huvudinriktning att resandet inte överstiger 2024 års nivå fram till 2031. Med det förväntade resandet enligt Transportstyrelsens prognos finns en uppenbar risk för ytterligare kostnadsökningar i avtalen.

1.5.2 Nuvarande avtal och resande

Dagens tolv linjer är fördelade på sex avtal. Som framgår av tabellen nedan varierar både kostnaden för avtalet och antalet passagerare kraftigt. Avtalen med Hemavan, Arvidsjaur, Vilhelmina, Lycksele till Arlanda och Gällivare och Kramfors till Arlanda står för cirka 70 procent av den totala kostnaden, men över 80 procent av passagerarna. Det gör att kostnaden per passagerare för dessa avtal är betydligt lägre än för de övriga linjerna. Högst kostnad per passagerare under 2025 har Pajala–Luleå, med cirka 3 800 kronor per såld biljett, men Torsby–Hagfors–Arlanda ligger nästan lika högt med cirka 3 700 kronor per såld biljett. För dessa linjer med få passagerare kan avtalskostnaden per såld biljett variera relativt mycket över tid beroende på resandet. 2024, då resandet för Torsby och Hagfors var ännu lägre, kostade det avtalet cirka 4 500 kronor per såld biljett medan Pajala låg på ungefär samma nivå som 2025, strax under 3 900 kronor per såld biljett. Det totala resandet med de upphandlade linjerna minskade från cirka 141 600 passagerare för 2024 till cirka 130 600 passagerare 2025, vilket innebar en ökad kostnad per såld biljett från 1 569 kronor till 1 702.

¹⁰ [Passagerarprognos 2025 - 2031](#)

Tabell 1.5.2:2 Nuvarande avtal och resande

Avtal	Kostnad (mnkr per år)	Antal passagerare 2024	Kostnad per passagerare 2024 (kr)	Antal passagerare 2025	Kostnad per passagerare 2025 (kr)
Hemavan– Arvidsjaur– Vilhelmina– Lycksele– Arlanda	90,6	74 127	1 222	67 502	1 342
Gällivare– Kramfors– Arlanda	64,2	45 671	1 406	40 197	1 597
Sveg– Mora– Arlanda	22,0	9 429	2 333	9 073	2 425
Östersund– Umeå	13,5	4 915	2 747	5 323	2 536
Pajala– Luleå	12,1	3 106	3 896	3 159	3 830
Torsby– Hagfors– Arlanda	19,8	4 387	4 513	5 335	3 711
<i>Totalt</i>	<i>222,2</i>	<i>141 635</i>	<i>1 569</i>	<i>130 589</i>	<i>1 702</i>

2 Bestämmelser om upphandling av flygtrafik

2.1 EU:s lufttrafikförordning

EU:s lufttrafikförordning¹¹ reglerar bland annat under vilka förutsättningar och på vilket sätt en medlemsstat kan upphandla regelbunden flygtrafik. Först måste medlemsstaten införa allmän trafikplikt på flyglinjen. Eftersom allmän trafikplikt utgör ett undantag från den allmänna principen om frihet att tillhandahålla lufttrafik ska bestämmelserna tolkas restriktivt.

Det är sedan innehållet i och omfattningen av den allmänna trafikplikten som styr vad som kan upphandlas. 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, vilka lufttrafikföretagen inte skulle uppfylla om de enbart tog hänsyn till sina kommersiella intressen. EU:s lufttrafikförordning fastställer även ramarna för vad medlemsstaterna ska beakta vid bedömningen av om den allmänna trafikplikten är nödvändig och adekvat, bland annat proportionaliteten i trafikplikten, möjligheten att använda andra transportsätt och passagerarpriser och villkor som erbjuds kunderna.

Gällande möjligheten att använda andra transportsätt, framgår i tolkningsriktlinjen¹² till förordningen att allmän trafikplikt endast bör införas om den berörda regionens transportbehov inte kan tillgodoses genom andra transportsätt. Hänsyn bör främst tas till tjänster som tillhandahålls av tåg-, färje- och bussoperatörer. Möjligheterna till enskild biltransport bör också undersökas.

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.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen.

¹² Kommissionens tillkännagivande Tolkningsriktlinjer till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 – Allmän trafikplikt (PSO) (2017/C 194/01).

2.1.1 När kan flygtrafik upphandlas?

Om inget lufttrafikföretag utövar lufttrafik på en flyglinje i enlighet med den allmänna trafikplikten kan medlemsstaten inleda ett offentligt anbudsförfarande i enlighet med bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning. Det lufttrafikföretag som vinner upphandlingen har sedan ensamrätt att trafikera linjen. I Sverige har Trafikverket regeringens uppdrag att utföra vad som åligger Sverige enligt artiklarna 16 och 17 i EU:s lufttrafikförordning.¹³ 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. Med tjänstekoncession avses ett kontrakt som innebär att ersättningen för tjänsterna helt eller delvis utgörs av rätt att utnyttja tjänsten. 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. Av EU:s lufttrafikförordning framgår att ersättningen inte får överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostnaden som uppkommer vid fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn till lufttrafikföretagets intäkter samt till en rimlig vinst.

Avtalstiden får uppgå till maximalt fyra år. Möjligheten i EU:s lufttrafikförordning att förlänga avtalstiden upp till fem år gäller endast flyglinjer till en flygplats som betjänar en region i de yttersta randområdena, till vilka Sverige inte räknas.¹⁴

2.1.2 Kommersiell trafik på en linje med allmän trafikplikt

Om ett lufttrafikföretag före eller under det offentliga anbudsförfarandet visar att det tänker trafikera en linje enligt trafikplikten, utan krav på ensamrätt eller ersättning, ska Trafikverket inte upphandla trafiken på den linjen. I dessa fall har Trafikverket ingen avtalsrättslig relation med lufttrafikföretaget, och således inte möjlighet att till exempel ta ut viten om lufttrafikföretaget brister i något avseende. Däremot följer Trafikverket

¹³ Jfr. 28 § förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område.

¹⁴ Till de yttersta randområdena räknas enligt artikel 299.2, som hänvisas till i lufttrafikförordningen Guadeloupe, Franska Guyana, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Azorerna, Madeira och Kanarieöarna.

trafiken och dess utveckling även på kommersiella linjer. Till exempel måste även ett lufttrafikföretag som trafikerar kommersiellt redovisa trafikstatistik till Trafikverket. Om lufttrafikföretaget brister allvarligt i utförandet har Trafikverket, som en slutlig åtgärd, möjlighet att inleda ett offentligt anbudsförfarande, för att säkerställa att trafikplikten uppfylls.

2.1.3 Kommuner och regioners möjlighet att upphandla eller medfinansiera flygtrafik

Synpunkter och förslag har i samband med tidigare utredningar kommit från flygplatser och kommuner när det gäller att ha möjlighet att själva upphandla eller medverka i finansieringen av flygtrafiken. Som framgår ovan är det Trafikverket som i nationell förordning fått uppgiften att upphandla regelbunden flygtrafik och så länge inget annat bestäms är det enbart Trafikverket som kan göra det. Trafikverket kan inte heller ta emot bidrag från kommuner eller regioner till upphandlingen av flygtrafik utan uttryckligt författningsstöd.

Trafikverkets tolkning av EU:s lufttrafikförordning är att det därtill inte är möjligt att upphandla mer än den trafik som beslutats i den allmänna trafikplikten för linjen. Däremot står det fritt för en upphandlad operatör att tillhandahålla ytterligare trafik om de ser kommersiella möjligheter för detta.

Regeringen gav i april 2024 Trafikverket ett uppdrag avseende ökat regionalt inflytande vad gäller flyglinjer med allmän trafikplikt.¹⁵ Uppdraget innebär att kommuner och regioner ska ges ett ökat inflytande vad gäller flyglinjer med allmän trafikplikt på två sätt; dels genom möjlighet att utöka kraven i den allmänna trafikplikten för de statliga linjerna, dels genom möjlighet att införa allmän trafikplikt på ytterligare, icke-statliga, linjer. Några av de grundläggande förutsättningarna i uppdraget är att kommuner och regioner ska ta fullt kostnadsansvar för det kompletterande utbudet och att hanteringen ska vara förenlig med EU:s lufttrafikförordning.

Det förslag som Trafikverket redovisat¹⁶ till regeringen innebär att kommuner och regioners ökade inflytande avseende den allmänna trafikplikten hanteras i två separata processer.

¹⁵ LI2024/00920 Uppdrag att öka det regionala inflytandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt.

¹⁶ [Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt – redovisning av regeringsuppdrag](#)

Om en kommun/region har behov av att utöka kraven i trafikplikten för det statliga utbudet av flyglinjer utöver statens grundutbud, exempelvis i form av fler stolar eller turer, hanteras detta inom ramen för Trafikverkets ordinarie utredningsprocess. Kommunen/regionen kan ansöka om utökade krav i samband med att Trafikverket skickar ut utredningen på remiss till berörda aktörer. Utökningen måste vara förenlig med EU:s lufttrafikförordning och får inte medföra negativ påverkan på det statliga utbudet av flyglinjer. Om Trafikverket bedömer att det är möjligt att utöka kraven i den allmänna trafikplikten på det sätt som kommunen/regionen föreslår beräknar verket vilken kostnad ändringen medför. Därefter tar kommunen/regionen ställning till om den har förutsättningar att ta kostnaden och ingå avtal om medfinansiering med Trafikverket. En sådan överenskommelse behöver ingås innan Trafikverket beslutar om allmän trafikplikt för linjen. Trafikverket upphandlar därefter trafiken på motsvarande sätt som idag och förvaltar avtalet med operatören.

Om en kommun/region har behov av att införa allmän trafikplikt på ytterligare, icke-statliga, flyglinjer så föreslås att detta inte knyts till Trafikverkets ordinarie utredningsprocess. Detta föreslås istället att hanteras löpande, när kommunen/regionen bedömer att behov uppstår. Trafikverket föreslår att beslut om allmän trafikplikt fattas av Trafikverket även för dessa linjer. Trafikverkets prövning omfattar om förslaget är lämpligt och förenligt med EU:s lufttrafikförordning. Detta i syfte att bibehålla den nationella styrningen, möjliggöra för en enhetlig bedömning av vilka flyglinjer som ges allmän trafikplikt och skapa bättre förutsättningar att säkerställa förenlighet med EU:s lufttrafikförordning. Kommuner och regioner ges befogenheter att därefter själva upphandla och ingå avtal om trafik på dessa linjer.

Trafikverkets bedömning är att ett genomförande av förslaget kräver författningsändringar i form av lag. Detta för att möjliggöra för kommuner och regioner att medfinansiera utökade krav i statliga flyglinjer samt att finansiera och upphandla trafik på icke-statliga linjer.

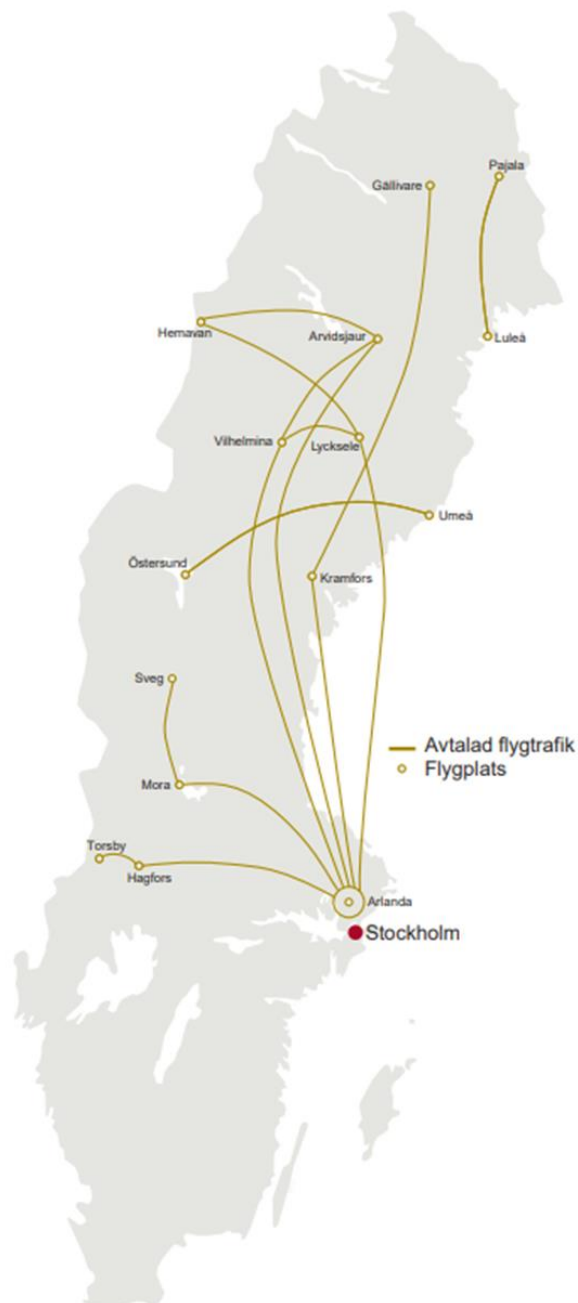
Trafikverket redovisade uppdraget till regeringen den 30 januari 2025. Regeringen har därefter genomfört ett remissförfarande med sista svarsdag den 30 maj 2025. Något beslut om genomförande har i skrivande stund ännu inte fattats.

3 Beskrivning av nuvarande trafik

3.1 Nuvarande flyglinjer

Nuvarande operatörsavtal om flygtrafik sträcker sig från och med den 27 oktober 2023 till och med den 26 oktober 2027 och omfattar följande linjer:

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



I flera fall bedrivs trafiken idag med mellanlandning så att flera av flygplatserna ovan samslingas (se kartan ovan).

Gällivare samslingas med Kramfors, till skillnad från förra upphandlingsperioden då Gällivare och Arvidsjaur samslingades. Hemavan, Arvidsjaur, Vilhelmina och Lycksele ingår i samma avtal, men det är alltid bara en mellanlandning på vägen till Arlanda. Slingningen varierar mellan turerna. Hemavan samslingas på en del turer med Arvidsjaur och på andra turer med Lycksele, Arvidsjaur samslingas på en del turer med Vilhelmina och Vilhelmina samslingas även med Lycksele.

Sveg samslingas med Mora, som tidigare inte upphandlats, men varit en möjlig mellanlandning i tidigare upphandling för avtalsperioderna 2011–2015¹⁷ och 2015–2019. Pajala–Luleå och Östersund–Umeå har alltid flugits utan samslingning.

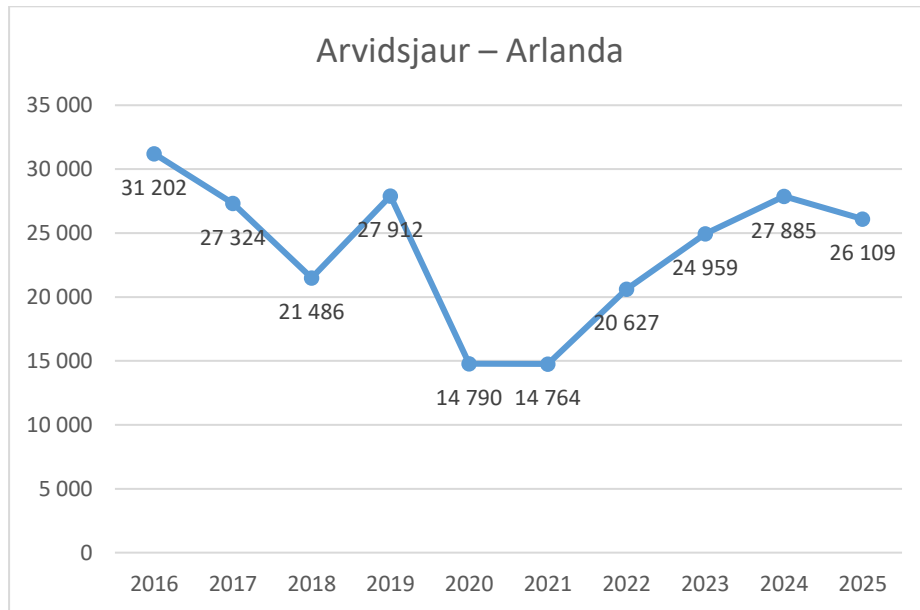
3.2 Om dagens avtalade flyglinjer

3.2.1 Arvidsjaur–Arlanda

I nu gällande avtal samslingas Arvidsjaur ibland med Hemavan, och ibland med Vilhelmina. Flygtrafiken körs med en Fokker 50 med 50 stolar. Trafikplikten för Arvidsjaur kräver minst två dagliga dubbelturer helgfri måndag–fredag i enlighet med tidtabellsram, samt minst en dubbeltur för söndag och helgdag som infaller på vardag, i enlighet med tidtabellsram. Under januari till mars ska 36 extra dubbelturer produceras. Turerna ska produceras enligt flygplatsens önskemål och praktiska förutsättningar. Minst 46 000 flygstolar och 1 190 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske så länge tidtabellkraven efterlevs.

¹⁷ Upphandlingen för denna period gjordes av myndigheten Rikstrafiken, som tidigare hade ansvaret för statlig upphandling av kollektivtrafiken. När Trafikverket tog över ansvaret januari 2011 var upphandlingen redan gjord.

Figur 3.2.1:1 Resande Arvidsjaur–Arlanda år 2016–2025



Källa: Trafikverket

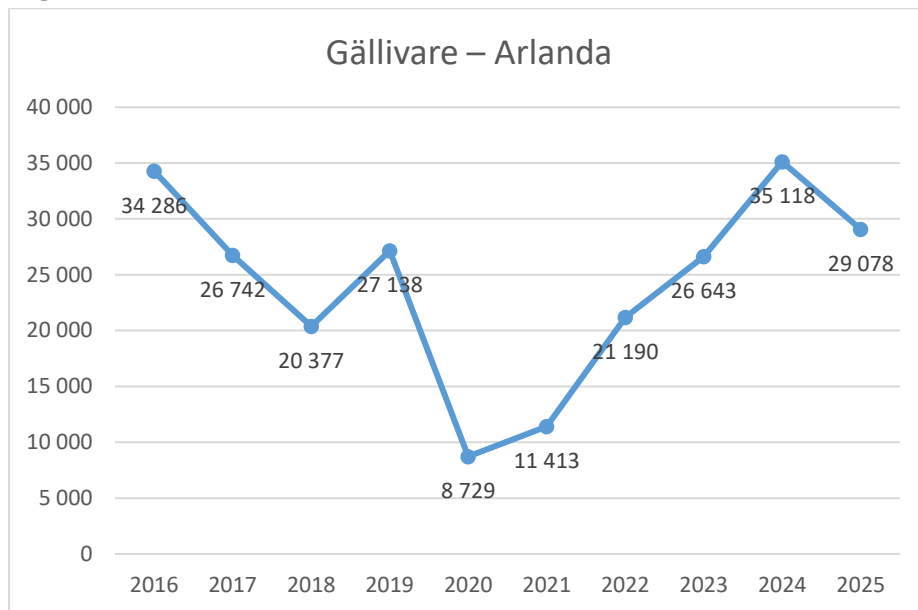
Linjen Arvidsjaur–Arlanda har det näst högsta resandet av linjerna med allmän trafikplikt, år 2024 uppgick resandet till nästan 28 000, men minskade åter något under 2025. Resandet för linjen var 2016 drygt 31 000 resande, år 2017 gick det ner till ca 27 000 och 2018 dök resandet till cirka 21 000 på grund av Nextjets konkurs då trafiken låg nere under en del av året. År 2019 ökade resandet igen till nästan 28 000. Under pandemiåren 2020–2021 nästan halverades resandet till knappt 15 000, vilket dock är en måttligare minskning än för övriga avtalade linjer. Efter pandemin har resandet sakta återhämtat sig till att nu vara tillbaka på tidigare nivåer.

3.2.2 Gällivare–Arlanda

I nu gällande avtal samslingas Gällivare med Kramfors. Flygtrafiken körs med en Fokker 50 med 50 stolar.

Trafikplikten för Gällivare kräver minst två dagliga dubbelturer helgfri måndag–fredag i enlighet med tidtabellsram, samt minst en dubbeltur söndag och helgdag som infaller på vardag, i enlighet med tidtabellsram. Minst 52 000 flygstolar och 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske så länge tidtabellkraven efterlevs.

Figur 3.2.2:1 Resande Gällivare–Arlanda år 2016–2025



Källa: Trafikverket

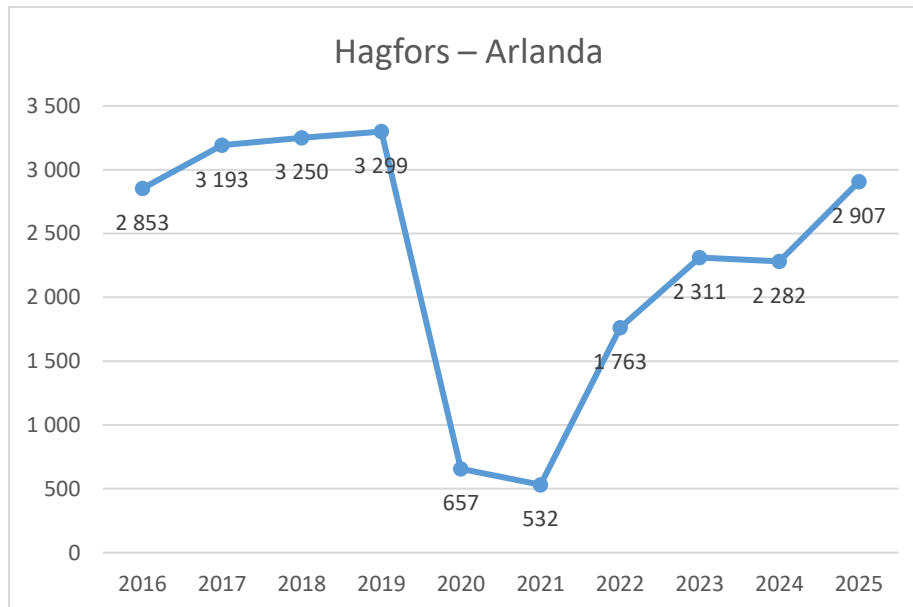
Linjen Gällivare–Arlanda är den linje med allmän trafikplikt som har det allra högsta resandet, år 2024 var resandet drygt 35 000 men det minskade åter under 2025, till drygt 29 000. År 2016 uppgick resandet på linjen till drygt 34 000, för att sedan minska de nästkommande åren. Nextjets konkurs bidrog till färre resor år 2018, eftersom trafiken låg nere under en del av året. Under 2019 återhämtade sig resandet något till ungefär 2017 års nivå. Pandemin under 2020–2021 innebar att resandet störtade. Åren efter pandemin har resandet återhämtat sig till att 2024 till och med vara högre än innan pandemin, men minskade åter under 2025.

3.2.3 Hagfors–Arlanda

I nu gällande avtal samslingas Hagfors med Torsby. Flygtrafiken körs med en Beechcraft 200 med 12 stolar.

Trafikplikten för Hagfors kräver minst två dagliga dubbelturer helgfri måndag–fredag, i enlighet med tidtabellsram. Minst 5 000 flygstolar och 840 enkelturer ska produceras per kalenderår. Mellanlandning är ej tillåten.

Figur 3.2.3:1 Resande Hagfors–Arlanda år 2016–2025



Källa: Trafikverket

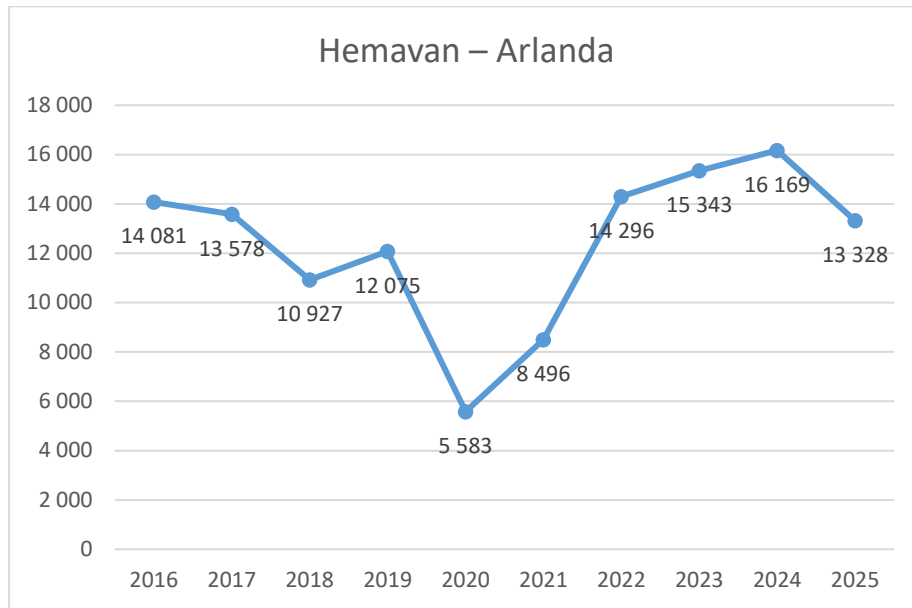
Sträckan Hagfors–Arlanda har, i likhet med Torsby–Arlanda, det lägsta resandet av de linjer som har allmän trafikplikt. År 2024 hade Hagfors ett resande på knappt 2 300, men ökade under 2025 till ca 2 900. Resandet har innan pandemin legat på över 3 000 per år. Under 2020–2021 innebar pandemin att trafiken låg nere under större delen av tiden och antalet resor minskade därmed rejält. Efter pandemin har resandet sakta ökat, men har fortfarande inte nått nivåerna från före pandemin.

3.2.4 Hemavan–Arlanda

I nu gällande avtal samslingas Hemavan ibland med Arvidsjaur, och ibland med Lycksele. Flygtrafiken körs med en Fokker 50 med 50 stolar.

Trafikplikten för Hemavan kräver minst en daglig dubbeltur måndag–fredag under perioden 1 maj–30 juni samt 1 oktober–31 januari, minst en dubbeltur söndag och helgdag som infaller på vardag under perioden 1 maj–30 juni samt 1 oktober–31 januari, samt minst två dagliga dubbelturer helgfri måndag–fredag och söndag och helgdag som infaller på vardag under perioden 1 februari–30 april samt 1 juli–30 september. Alla turer ska ske i enlighet med tidtabellsram. Minst 23 000 flygstolar och 900 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske så länge tidtabellkraven efterlevs.

Figur 3.2.4:1 Resande Hemavan–Arlanda år 2016–2025



Källa: Trafikverket

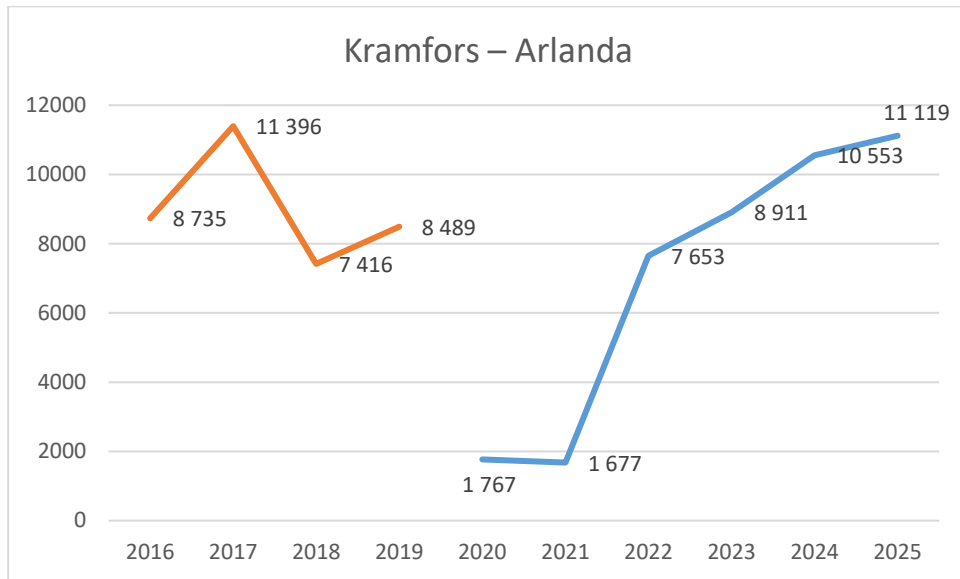
Resandet på Hemavan–Arlanda var 2016 cirka 14 000 för att sedan minska något. Nextjets konkurs 2018 medförde en minskning till cirka 10 000 resor, men 2019 var det åter igen ca 12 000 resor. Pandemin innebar mer än en halvering till ca 5 600 resor för 2020, men för 2021 var minskningen inte lika stor. Redan 2022 var resandet högre än innan pandemin och fram till och med 2024 har resandet ökat ytterligare för att under 2025 åter minska till ca 13 300.

3.2.5 Kramfors–Arlanda

I nu gällande avtal samslingas Kramfors med Gällivare. Flygtrafiken körs med en Fokker 50 med 50 stolar.

Trafikplikten för Kramfors kräver minst två dagliga dubbelturer helgfri måndag–fredag i enlighet med tidtabellsram, samt minst en dubbeltur söndag och helgdag som infaller på vardag, i enlighet med tidtabellsram. Under juli månad ska minst en daglig dubbeltur produceras måndag–fredag. Minst 15 000 flygstolar och 1 080 enkelturer ska produceras per kalenderår. Mellanlandning är ej tillåten.

Figur 3.2.5:1 Resande Kramfors–Arlanda år 2016–2025



Källa: Trafikverket

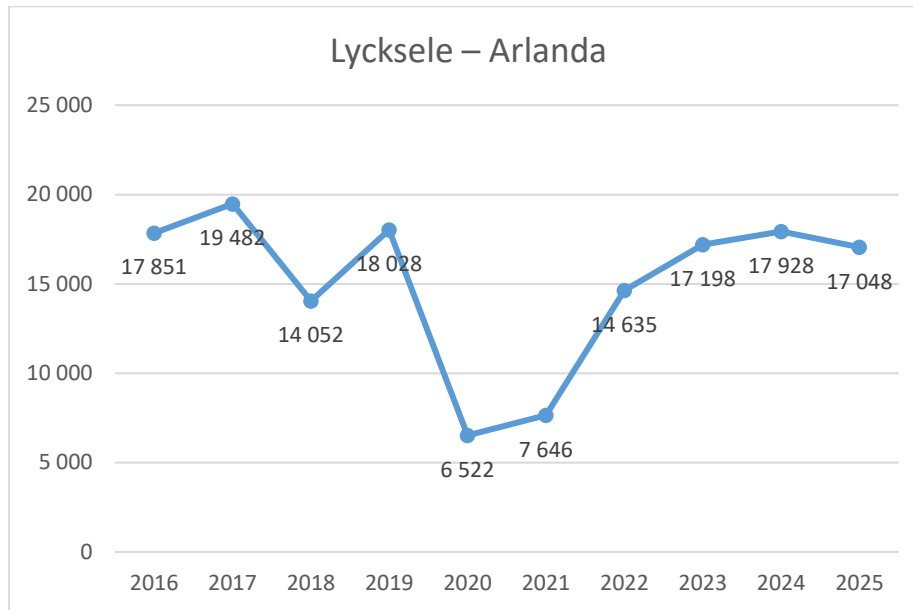
Under åren 2016–2019 hade Kramfors inte allmän trafikplikt, utan trafiken kördes kommersiellt. Kramfors hade innan trafiken upphandlades 8 735 passagerare under 2016, 11 396 under 2017 och 7 416 under 2018. 2019, med upphandling från den 27 oktober, var det totalt 8 489 passagerare, vilket inkluderar resandet under de första månaderna med avtalet. Efter pandemiåren 2020 och 2021 med mycket lågt resande har resandet ökat år för år och var över 11 000 resor för 2025. Ökningen av resandet kan åtminstone delvis bero på ökad militär verksamhet i Sollefteå.

3.2.6 Lycksele–Arlanda

I nu gällande avtal samslingas Lycksele ibland med Hemavan och ibland med Vilhelmina. Flygtrafiken körs med en Fokker 50.

Trafikplikten för Lycksele kräver minst två dagliga dubbelturer helgfri måndag–fredag i enlighet med tidtabellsram, samt minst en dubbeltur söndag och helgdag som infaller på vardag, i enlighet med tidtabellsram. Minst 28 000 flygstolar och 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår. Mellanlandning är ej tillåten.

Figur 3.2.6:1 Resande Lycksele–Arlanda år 2016–2025



Källa: Trafikverket

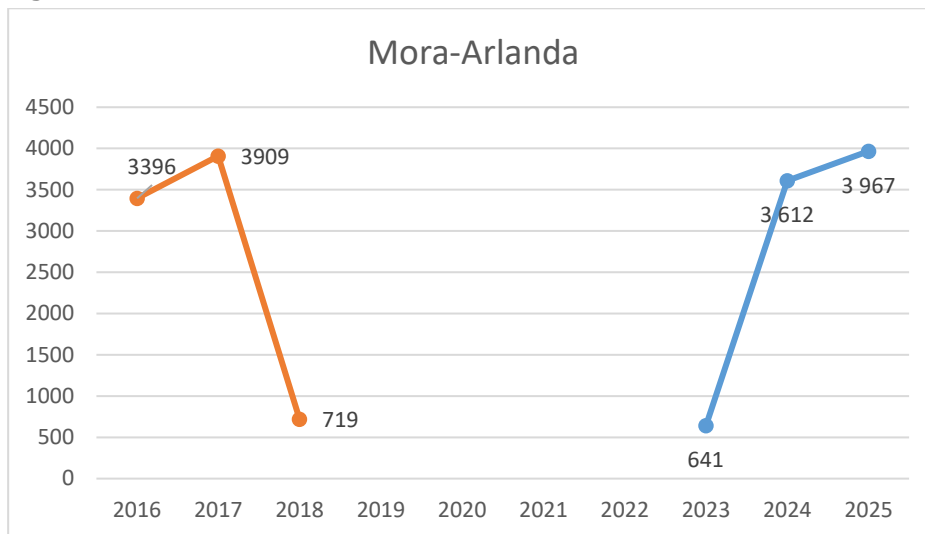
Linjen Lycksele–Arlanda hade cirka 18 000 resande år 2016 och något fler 2017 för att sedan 2018 minska på grund av Nextjets konkurs till cirka 14 000 resande. Pandemin 2020–2021 innebar mer än halverat resande. Minskningen av resandet över tid beror troligen i hög grad på konkurrens från lågprisflyg i Umeå. Efter pandemin har resandet sakta återhämtat sig och är nästan tillbaka på samma nivå som innan pandemin även om det minskade något under 2025 jämfört med 2024.

3.2.7 Mora–Arlanda

I nu gällande avtal samslingas Mora med Sveg. Flygtrafiken körs med en Beechcraft 1900 med 19 stolar.

Trafikplikten för Mora kräver minst två dagliga dubbelturer helgfri måndag–fredag i enlighet med tidtabellsram, samt minst en dubbeltur söndag och helgdag som infaller på vardag, i enlighet med tidtabellsram. Minst 10 000 flygstolar och 980 enkelturer ska produceras per kalenderår. Ingen mellanlandning är tillåten.

Figur 3.2.7:1 Resande Mora–Arlanda år 2016–2025



Källa: Trafikverket

Allmän trafikplikt på sträckan Mora–Arlanda tillkom år 2023. Resandet är lågt i jämförelse med många av de övriga linjerna och uppgick till knappt 4 000 resande år 2025.

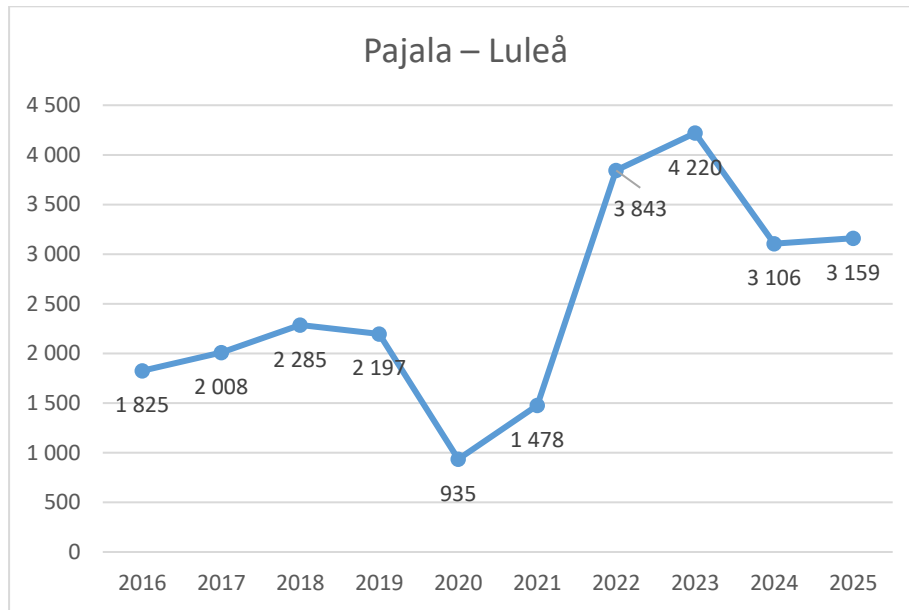
Det har i tidigare flygupphandlingar varit möjligt att mellanlanda i Mora (på kommersiell grund) på sträckan Sveg–Arlanda. I upphandlingen från 2015–2019 åtog sig den upphandlade operatören att göra så. Samtidigt begärde operatören, i strid med avtalet, betalt från Mora kommun för att göra detta. Trafikverket ifrågasatte detta vilket ledde till att mellanlandningen upphörde under 2018. Det sista året med trafik hela året var 2017, då antalet passagerare var 3 909. Efter att linjen fått allmän trafikplikt ligger resandet nu på ungefär samma nivå som när Mora var en tillåten mellanlandning.

3.2.8 Pajala–Luleå

I nu gällande avtal körs trafiken på linjen Pajala-Luleå med en Beechcraft 200 med 8 stolar.

Trafikplikten för Pajala kräver minst två dagliga dubbelturer helgfri måndag–fredag i enlighet med tidtabellsram, samt minst en dubbeltur söndag och helgdag som infaller på vardag, i enlighet med tidtabellsram. Minst 5 000 flygstolar och 990 enkelturer ska produceras per kalenderår. Mellanlandning är ej tillåten.

Figur 3.2.8:1 Resande Pajala–Luleå år 2016–2025



Källa: Trafikverket

Resandet på linjen Pajala–Luleå är lågt jämfört med övriga linjer, något som kan bero på att Pajala är en liten kommun med bara knappt 6 000 invånare. Linjen har ändå fler resande än Torsby och Hagfors som har dubbelt så många invånare.

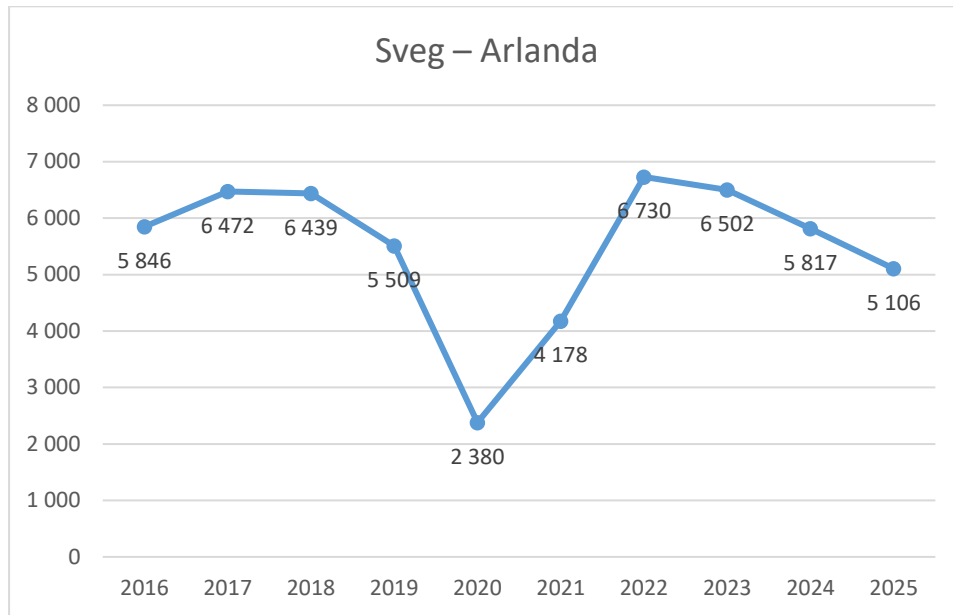
Fram till pandemin låg resandet på cirka 2 000 per år, för att pandemiåret 2020 halveras. 2021 var minskningen inte lika stor, och 2023 var resandet nästan fördubblat jämfört med innan pandemiåren. Resandet minskade åter under 2024 till ca 3 100 passagerare och var på ungefär samma nivå för 2025, fortfarande ca 1 000 resor högre per år än innan pandemin.

3.2.9 Sveg–Arlanda

I nu gällande avtal samslingas Sveg med Mora. Flygtrafiken körs med en Beechcraft 1900 med 19 stolar.

Trafikplikten för Sveg kräver minst två dagliga dubbelturer helgfri måndag–fredag i enlighet med tidtabellsram, samt minst en dubbeltur söndag och helgdag som infaller på vardag, i enlighet med tidtabellsram. Minst en ytterligare dubbeltur ska produceras per vecka. Minst 9 000 flygstolar och 1 080 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske så länge tidtabellkraven efterlevs.

Diagram 3.2.9:1 Resande Sveg–Arlanda år 2016–2025



Källa: Trafikverket

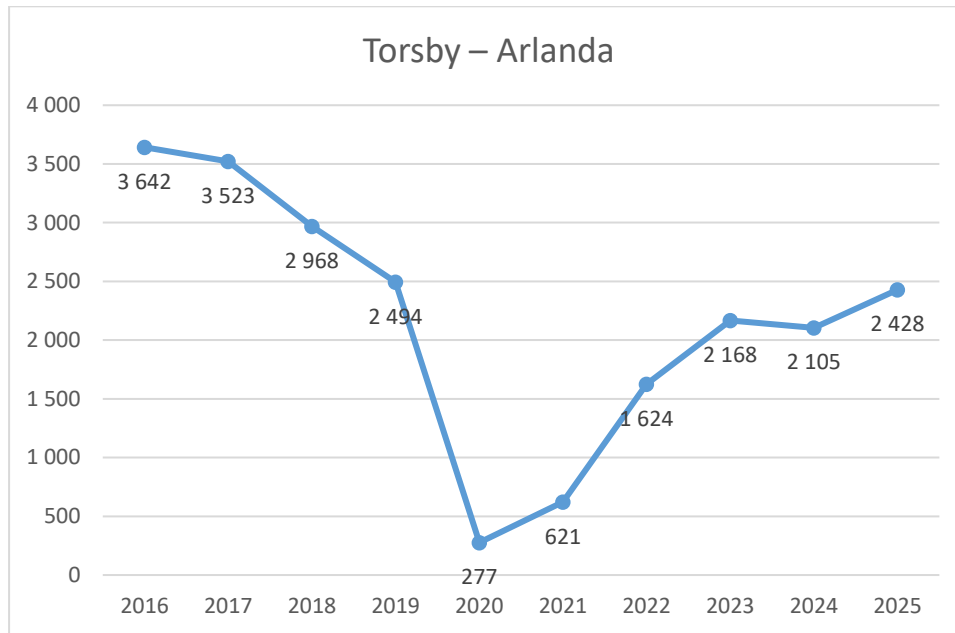
Även Sveg–Arlanda hör till de linjer som har relativt lågt resande och har legat ganska stadigt på mellan 5 000 och drygt 6 000 resande. Under pandemiåret 2020 halverades resandet för att sedan sakta återhämta sig. 2022 var resandet till och med högre än innan pandemin, åren därefter har resandet successivt minskat till ca 5 100 passagerare 2025.

3.2.10 Torsby–Arlanda

I nu gällande avtal samslingas Torsby med Hagfors. Flygtrafiken körs med en Beechcraft 200 med 12 stolar.

Trafikplikten för Torsby kräver minst två dagliga dubbelturer helgfri måndag–fredag i enlighet med tidtabellsram. Minst 5 000 flygstolar och 840 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske så länge tidtabellkraven efterlevs.

Figur 3.2.10:1 Resande Torsby–Arlanda år 2016–2025



Källa: Trafikverket

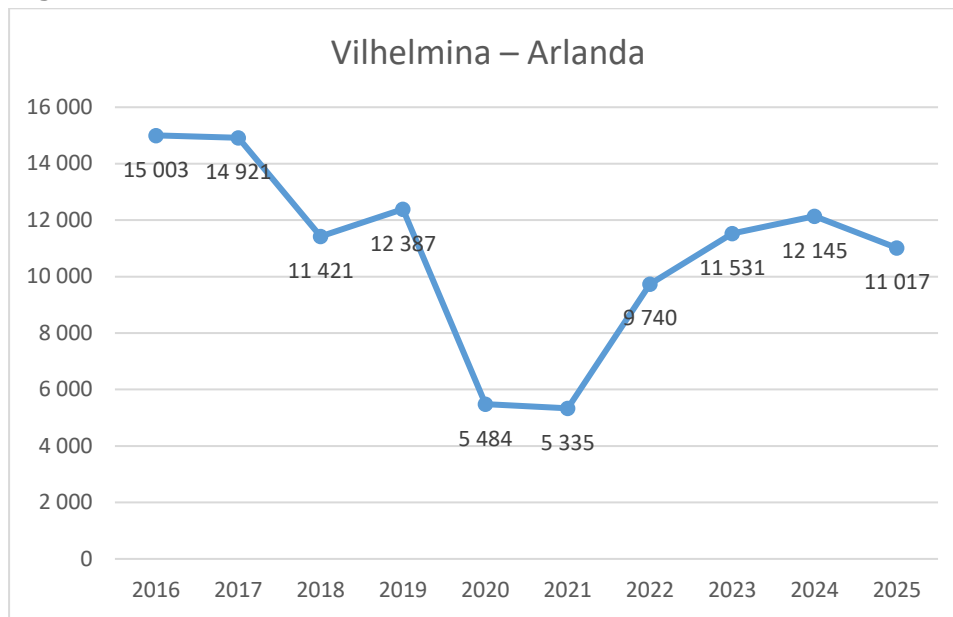
Linjen Torsby–Arlanda är den linje med allmän trafikplikt som har allra lägst antal resande. Trenden över tid är också minskat resande för Torsby, från 2016 till idag har resandet successivt minskat, även om 2025 hade ett något högre resande än 2024. Under 2020 gjorde pandemin att linjen helt stängdes under en stor del av året, vilket innebar mindre än 300 passagerare. Därefter har resandet sakta återhämtat sig, men ligger 2025 på endast ca 2 400 resande.

3.2.11 Vilhelmina–Arlanda

I nu gällande avtal samslingas Vilhelmina ibland med Arvidsjaur och ibland med Lycksele. Flygtrafiken körs med en Fokker 50.

Trafikplikten för Vilhelmina kräver minst två dagliga dubbelturer helgfri måndag–fredag i enlighet med tidtabellsram, samt minst en dubbeltur söndag och helgdag som infaller på vardag, i enlighet med tidtabellsram. Minst 21 000 flygstolar och 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår. En mellanlandning utan flygplansbyte får ske så länge tidtabellkraven efterlevs.

Figur 3.2.11:1 Resande Vilhelmina–Arlanda år 2016–2025



Källa: Trafikverket

Åren 2016–2017 var resandet på sträckan Vilhelmina–Arlanda cirka 15 000. År 2018 gjorde Nextjets konkurs att resandet sjönk kraftigt till drygt 11 000, för att året efter öka något. Pandemin innebar dock för åren 2020–2021 att resandet mer än halverades till drygt 5 000 resor. Resandet har sedan sakta återhämtat sig och är tillbaka på ungefär samma nivå som innan pandemin, om än lägre nivå än åren före det. Efter att ha stigit sedan pandemin minskade dock resandet något under 2025.

3.2.12 Östersund–Umeå

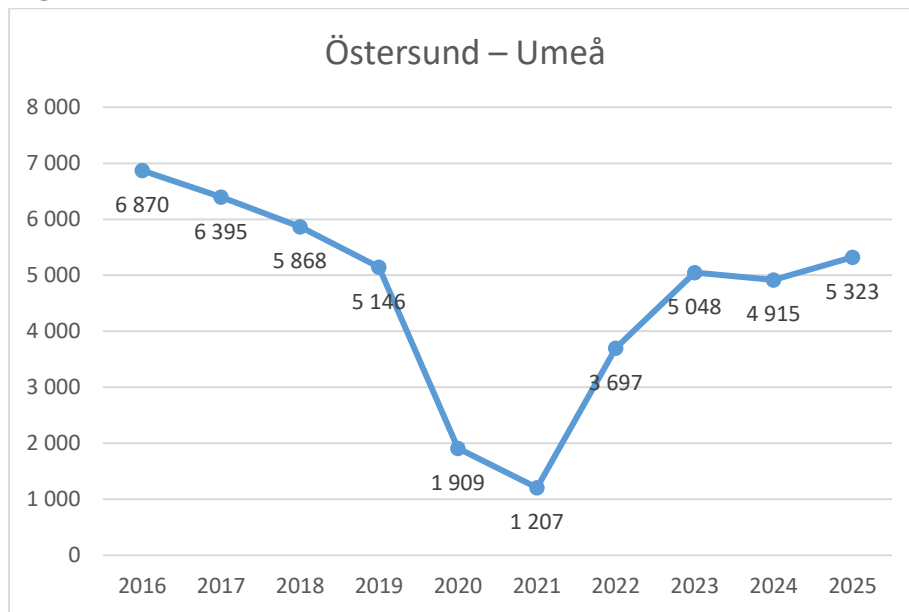
Östersund-Umeå är den linje som omfattats av det statliga åtagande under längst tid. Ursprungligen kom den till av sjukvårdspolitiska skäl när Jämtlands län bytte sjukvårdsregion för att skapa bättre tillgänglighet till regionsjukhuset i Umeå¹⁸. Efter att Trafikverket i en tidigare flygutredning ifrågasatte linjen blev den ett fast uppdrag i Trafikverkets instruktion.

I nu gällande avtal körs trafiken på linjen Östersund–Umeå med en Beechcraft 200 med 12 stolar.

Trafikplikten för Östersund kräver minst två dagliga dubbelturer helgfri måndag–fredag i enlighet med tidtabellsram. Minst 10 000 flygstolar och 900 enkelturer ska produceras per kalenderår. Mellanlandning är ej tillåten.

¹⁸ Se Bilaga 3.

Figur 3.2.12:1 Resande Östersund–Umeå år 2016–2025



Källa: Trafikverket

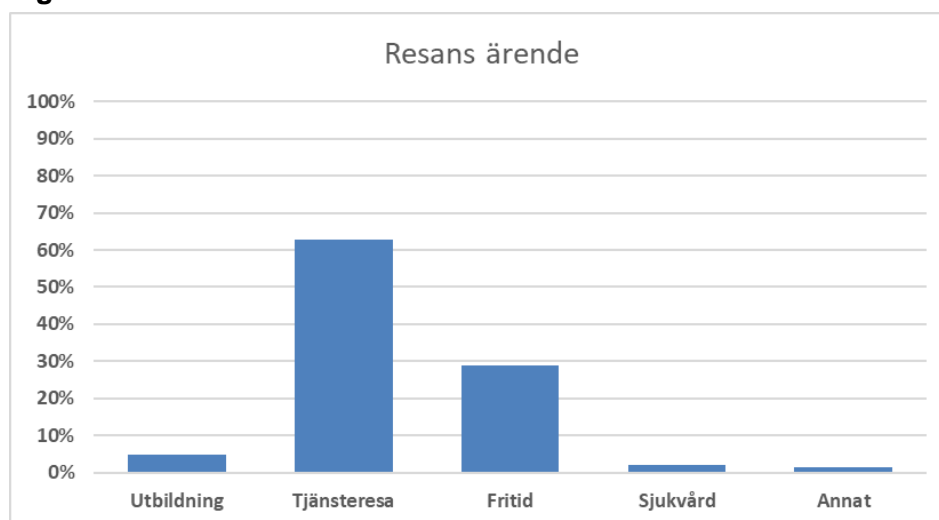
Linjen Östersund–Umeå har en långsiktig trend av minskat resande. År 2016 var resandet nästan 7 000, men därefter har resandet successivt minskat, även om det stigit något under 2025 jämfört med 2024. Innan pandemin var resandet nere på cirka 5 000 och under pandemiåren mer än halverades resandet. Resandet har därefter ökat något men är inte riktigt tillbaka i samma nivå som tidigare år.

3.3 Om resenärerna på linjerna

Erfarenheterna från tidigare resvaneundersökningar är att resandet inte skiljer sig så mycket mellan undersökningarna, men resultatet måste givetvis användas med en viss försiktighet då någon undersökning inte genomförts sedan 2016¹⁹. I den undersökningen studerades resandet även för Mora och Kramfors, som var tillåtna mellanlandningar och som då var föremål för diskussion om eventuell allmän trafikplikt.

¹⁹ Normalt sett har resvaneundersökning genomförts i samband med ny utredning av trafik. På grund av Covidpandemin 2020–2022 och det därav förändrade resandet sköts resvaneundersökningen på framtiden och under 2025 när arbetet med denna flygutredning påbörjades var Trafikverkets anslag inte tillräckligt stort för att kunna täcka kostnaderna för en resvaneundersökning gällande den avtalade flygtrafiken.

Figur 3.3:1 Resans ärende



Källa: Resvaneundersökning 2016, Trafikverket.

Diagrammet visar ärendet för resan i den resvaneundersökning som gjordes hösten 2016. Det vanligaste ärendet är tjänsteresa. Totalt för samtliga flyglinjer har 63 procent av de tillfrågade resenärerna uppgett att de reser i tjänsten eller på väg till eller från arbetsplatsen. Tjänsteresor var dominerande för alla flyglinjer utom en, Hemavan–Arlanda, där fritidsresor dominerade med 47 procent av resandet, tjänsteresor utgjorde 38 procent. Övriga linjer hade mellan 43 och 73 procent tjänsteresor. Undersökningen gjordes dessutom till största delen under november och början av december, innan den största turistsäsongen dragit igång. Det är troligt att fritidsresor dominerar än mer under högsäsongen för Hemavan.

Resvaneundersökningen visade också var resan startade. Flygplatskommunen var utgångspunkt för de flesta resenärer, men även omgivande kommuner hade i varierande grad resenärer. Noterbart är bland annat att en tredjedel av resenärerna i Kramfors kom från Sollefteå kommun, flygplatsen är gemensamt ägd av de båda kommunerna. Vilhelmina hade också stora andelar från Storuman, Åsele och Dorotea. Hemavan hade 29 procent från annat land, vilket sannolikt var det närliggande Norge i stor utsträckning.

Tabell 3.3:2 Resans startkommun

Flygplats	Resans startkommun (andel inom parentes)
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 %), Annat land (29%) Sorsele (1 %), Vilhelmina (1 %)
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 %)
Sveg	Härjedalen (99 %)
Torsby	Torsby (72 %), Sunne (16 %), Forshaga (1 %), Karlstad (1 %)
Vilhelmina	Vilhelmina (55 %), Storuman (18 %), Åsele (10 %) Dorotea (8 %)
Östersund	Östersund (60 %), Krokoms (12 %), Åre, (7 %), Bräcke (6 %), Härjedalen (5 %), Berg (2 %), Strömsund (2 %)

Källa: Resvaneundersökning 2016, Trafikverket

3.4 Kundnöjdhet med trafiken

Kundundersökningar genomförs regelbundet för ett urval av all inter-regional kollektivtrafik som Trafikverket ersätter. Våren 2025 gjordes kundundersökningar för den avtalade flygtrafiken.

Undersökningen för 2025 i sin helhet, där även resultaten för föregående år framgår, finns på Trafikverkets webbsida.²⁰ I tabellen nedan redovisas resenärernas helhetsintryck av linjerna.

²⁰ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/utredningar-om-trafikavtal/>

Tabell 3.4:1: Totalt helhetsintryck av resan²¹ 2025, andel (2024 års värde inom parentes)

Linje	Negativt	Varken eller	Positivt
Hemavan–Arvidsjaur–Vilhelmina–Lycksele–Arlanda	12 (4)	5 (3)	84 (93)
Gällivare–Kramfors–Arlanda	5 (7)	18 (16)	77 (77)
Torsby–Hagfors–Arlanda	0 (0)	5 (0)	95 (100)
Sveg–Mora–Arlanda	0 (5)	0 (0)	100 (95)
Pajala–Luleå	1 (0)	0 (0)	99 (100)
Östersund–Umeå	4 (3)	0 (0)	96 (97)

Källa: Kundundersökning 2024, 2025, Trafikverket.

Resultatet visar att merparten av resenärerna är nöjda på samtliga linjer, men det finns vissa skillnader mellan linjerna.

På linjen Sveg–Mora–Arlanda är alla resenärer positiva och i princip också på Pajala–Luleå. Störst andel negativa (12 procent) finns på linjen Hemavan–Arvidsjaur–Vilhelmina–Lycksele–Arlanda.

Resenärerna på de flesta linjerna är positiva till tidhållningen (Östersund–Umeå skiljer sig med 9 procent som är missnöjda), personalen ombord och bagageincheckning. Störst andel negativa svar ges generellt gällande bekvämlighet och information om resan i terminalen. Många är också missnöjda med priset, förutom resenärerna på linjen Pajala–Luleå där 100 procent är nöjda.

Kundundersökningarna ger även ytterligare underlag gällande vilka som reser med flyget. Procentsatserna får ses som mer ungefärliga än i en resvaneundersökning, eftersom antalet som svarat är betydligt färre. Det finns också en större risk att enstaka turer påverkar resultatet.

²¹ Positivt = betyget 5,6 eller 7 på en 7-gradig skala. Negativt = betyget 1, 2 eller 3 på en 7-gradig skala.

Tabell 3.4:2 Könsfördelning resenärer 2025, andel (2024 års värde inom parentes)

Linje	Kvinna	Man	Annat
Hemavan–Arvidsjaur–Vilhelmina–Lycksele–Arlanda	46 (51)	50 (49)	4 (0)
Gällivare–Kramfors–Arlanda	53 (40)	47 (60)	0 (0)
Torsby–Hagfors–Arlanda	53 (36)	47 (64)	0 (0)
Sveg–Mora–Arlanda	21 (49)	79 (51)	0 (0)
Pajala–Luleå	51 (45)	49 (55)	0 (0)
Östersund–Umeå	52 (39)	48 (61)	0 (0)

Källa: Kundundersökning 2024, 2025, Trafikverket

Den generella bilden från tidigare resvaneundersökningar är att det är en övervikt av män som reser med det avtalade flyget. Det är inte riktigt lika entydigt i kundundersökningarna, här skiljer sig könsfördelningen i mätningen mellan åren och mellan linjerna. Linjen Sveg–Mora–Arlanda har den största förändringen i könsfördelning sedan föregående mätning, här har andelen manliga resenärer ökat från 51 procent till 79 procent.

Majoriteten av resenärerna på samtliga linjer är i åldern 25–64 år.

Tabell 3.4:3 Huvudsakligt syfte med resan 2025, andel (2024 års värde inom parentes)

Linje	Arbete	Skola	Tjänste	Fritid	Annat
Hemavan–Arvidsjaur–Vilhelmina–Lycksele–Arlanda	16 (10)	0 (0)	25 (26)	54 (64)	5 (0)
Gällivare–Kramfors–Arlanda	26 (27)	2 (2)	16 (41)	51 (29)	5 (2)
Torsby–Hagfors–Arlanda	26 (40)	0 (0)	37 (40)	32 (20)	5 (0)
Sveg–Mora–Arlanda	53 (27)	2 (0)	26 (37)	19 (36)	0 (0)
Pajala–Luleå	31 (26)	3 (0)	10 (16)	53 (56)	4 (1)
Östersund–Umeå	40 (29)	4 (3)	52 (56)	0 (9)	4 (3)

Källa: Kundundersökning 2024, 2025, Trafikverket

Störst andel utgörs av fritidsresor, följt av resor till och från arbete, men även här varierar siffrorna mellan åren.

Linjen Hemavan–Arvidsjaur–Vilhelmina–Lycksele–Arlanda samt linjen Pajala–Luleå domineras av fritidsresor, medan Sveg–Mora–Arlanda har störst andel som reser till/från arbete. Östersund–Umeå domineras av tjänsteresor.

3.5 Förutsättningar för trafik

Länens storlek, liksom kommunernas geografi och demografi har betydelse för förutsättningarna att skapa tillgänglighet till resande för sina invånare. Även befolkningskoncentrationen är av betydelse.

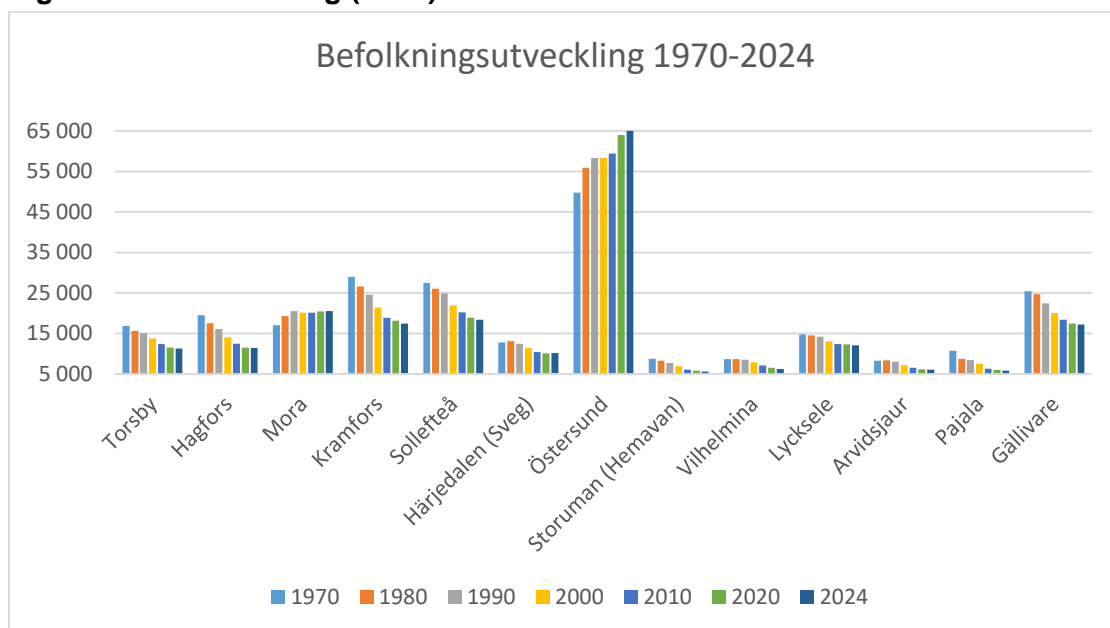
Kommuner med lågt befolkningsunderlag och långt mellan befolkningskoncentrationer medför svårigheter att upprätthålla en bra och samtidigt ekonomiskt hållbar kollektivtrafik. Vissa kommuner har tillgång till flera trafikslag, medan vissa bara har tillgång till ett enda trafikslag.

3.5.1 Befolkningsutveckling

Aktuella kommuner har olika geografiska och demografiska förutsättningar för att skapa tillgänglighet till resande för sina invånare. Kommuner skiljer sig också åt i hur befolkningen är koncentrerad till kommunhuvudorten eller utspridd i kommunen.

Nedan visas befolkningsutvecklingen från 1970 till och med 2024 i de kommuner som i första hand berörs av flygtrafiken i denna utredning.

Figur 3.5.1:1 Befolkning (antal) i berörda kommuner 1970–2024



Källa: Statistiska centralbyrån (SCB)

Av dessa kommuner är det endast Östersund (+ 31 procent), och i viss mån Mora (+ 20 procent, men bara ökning med 3 445 invånare), som har ökat sin befolkning under tidsperioden. Östersund är den största kommunen i detta sammanhang med cirka 65 000 invånare, och Pajala har minst befolkning med sina knappa 6 000 invånare. Vissa av de redan

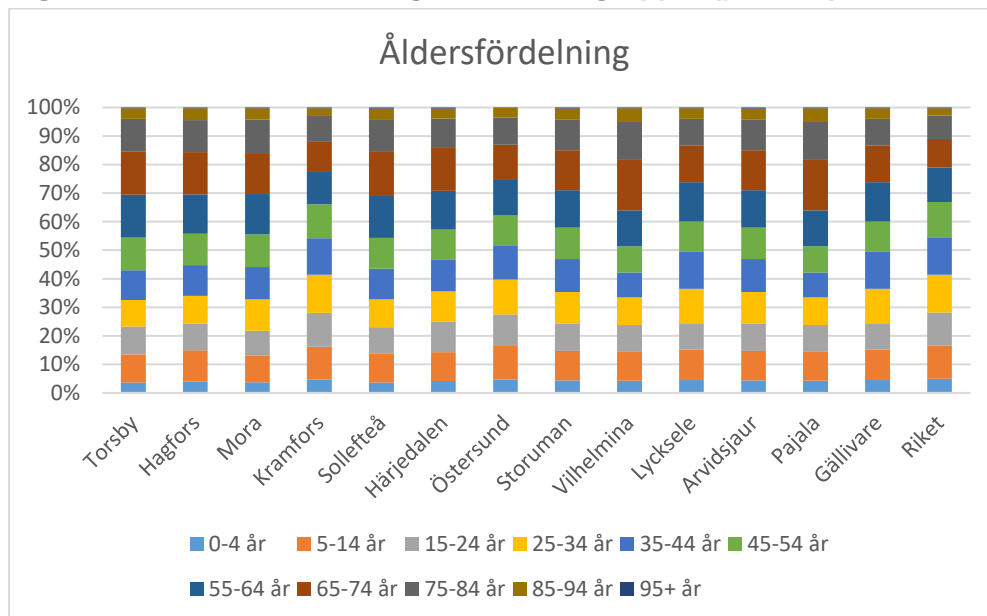
små kommunerna har minskat sin befolkning med mellan 30 och 45 (exempelvis Pajala) procent.

3.5.2 Könsfördelning och ålder

Samtliga ovanstående kommuner hade 2024 fler män än kvinnor i sin befolkning, undantaget Östersund som har fler kvinnor (50,7 procent) än män (49,3 procent) och har haft så under lång tid. Många av de minsta kommunerna har närmare 52 procent män i sin befolkning. Allra störst andel män har Pajala med 53,7 procent.

När det gäller åldersfördelningen i befolkningen ser den ganska lika ut i dessa kommuner, se figur 3.5.2:1 nedan. Kommunerna har generellt sett högre andel äldre i sin befolkning än riket i stort.

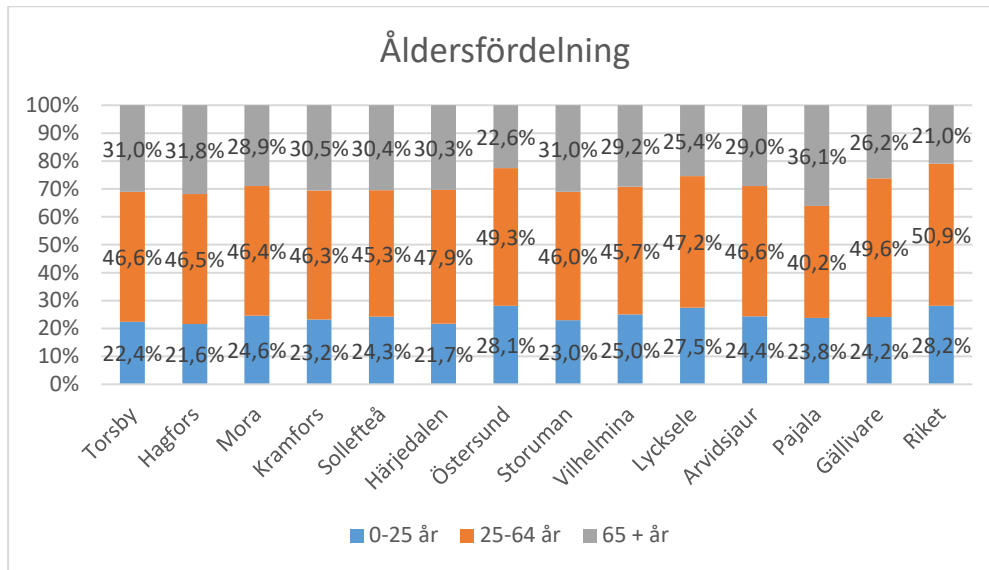
Figur 3.5.2:1 Åldersfördelning i alla åldersgrupper (procent) år 2024



Källa: Statistiska centralbyrån (SCB)

I de aktuella kommunerna är Östersund (28,1 procent) och Lycksele (27,2 procent) de som har högst andel barn och unga, nivå i paritet med riket. Östersund och Gällivare har högst andel i arbetsför ålder (25–64 år), knappt 50 procent, vilket också är i paritet med riket. Detta kan jämföras med Pajala som bara har 40,2 procent i samma åldersintervall. I flera av kommunerna består ungefär en tredjedel av befolkningen av äldre (65 år och äldre), att jämföra med rikets 21 procent. Allra högst är siffran i Pajala där 36,1 procent av befolkningen är 65 år och äldre, se figur 3.5.2:2 nedan.

Figur 3.5.2:2 Åldersfördelning i tre åldersgrupper (procent) år 2024



Källa: Statistiska centralbyrån (SCB)

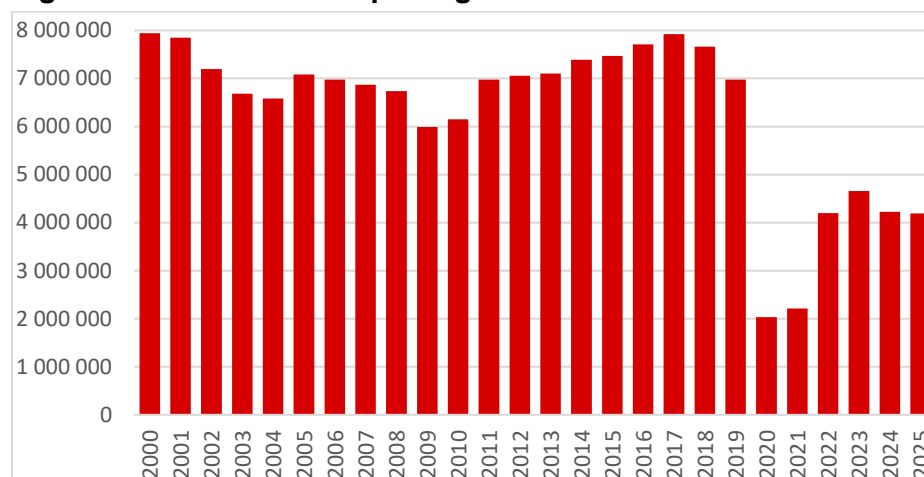
4 Flygmarknaden – nuläge och framtida utveckling

4.1 Inrikestrafikens utveckling

Under början av 2000-talet låg inrikesflyget på relativt höga nivåer. I samband med finanskrisen 2008–2009 minskade trafiken tillfälligt. Därefter följde en återhämtning under perioden 2010–2017, med en genomsnittlig årlig ökning på cirka 3,7 procent. År 2018 vände utvecklingen nedåt, och mellan 2018 och 2019 minskade antalet inrikespassagerare med omkring en miljon.

År 2025 uppgick antalet inrikespassagerare till cirka 4,19 miljoner. Det motsvarar en minskning med 0,9 procent jämfört med 2024 och knappt 40 procent jämfört med 2019. Det kan även noteras att volymen i inrikestrafiken under 2025 låg på en lägre nivå än 1982.

Figur 4.1:1 Antalet inrikespassagerare 2000–2025



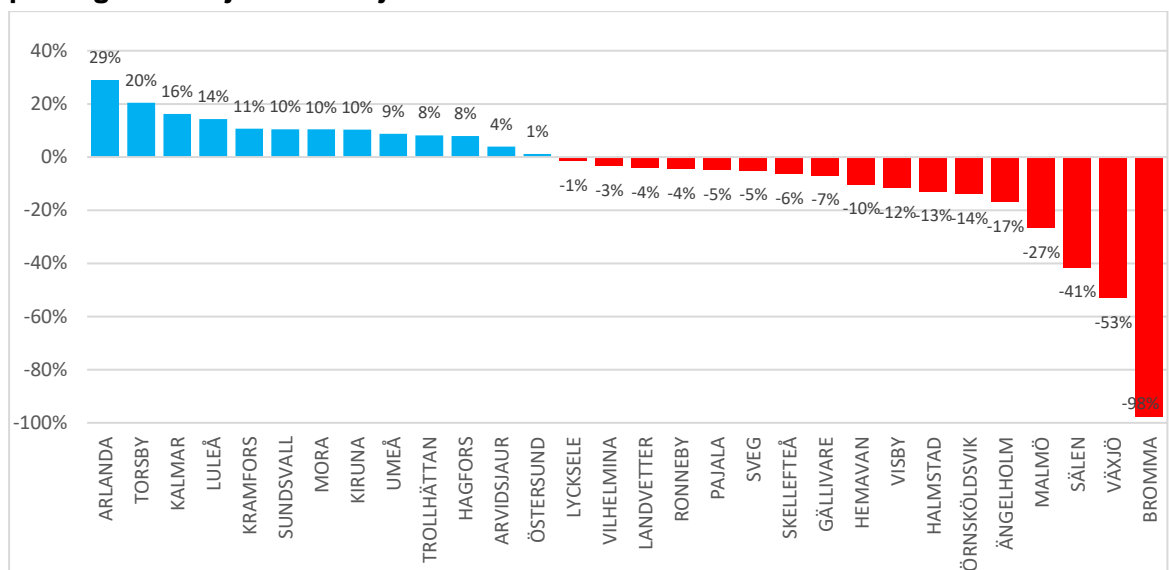
Källa: Transportstyrelsen

En stor andel av de svenska flygplatserna uppvisar en nedgång på inrikesmarknaden under 2025 jämfört med 2019, se figur nästa sida. Samtidigt finns flera flygplatser som uppvisar en ökning eller ligger nära 2019 års nivå. Det kan särskilt noteras att en stor del av de flygplatser som ökar 2025 jämfört med 2019 utgörs av flygplatser med upphandlad flygtrafik, vilket indikerar en relativt starkare stabilitet i dessa trafikupplägg jämfört med den kommersiella inrikesmarknaden. Arlanda utmärker sig med en tydlig ökning och som kan förklaras till stor del av den omstrukturering som skett på inrikesmarknaden i samband med att

BRA avvecklade sin kommersiella linjetrafik och att SAS flyger på tidigare BRA destinationer till Arlanda.²²

Bland flygplatser med kommersiell inrikestrafik är nedgången särskilt tydlig i mellersta och södra Sverige, där flera flygplatser uppvisar påtagliga negativa avvikelser från 2019. Bromma utmärker sig samtidigt med den största minskningen, vilket är förenligt med den förändrade trafikstrukturen och den successiva förskjutningen av inrikestrafik från Bromma till Arlanda.

Figur 4.1:2 Procentuella förändringar per flygplats av inrikes passagerare linjefart 2025 jämfört med 2019



Källa: Trafikverket

4.2 Nuläget på inrikesmarknaden

Från och med 2025 avvecklade BRA sin kommersiella inrikestrafik på Bromma flygplats och övergick till att verka som renodlad ACMI-leverantör²³ åt SAS. Detta innebar att flera tidigare Brommalinjer övertogs av SAS, med Arlanda som nytt inrikes nav.

Inrikesmarknaden präglades under 2025 av en dominerande aktör i form av SAS, som stod för närmare 85 procent av marknaden. SAS och Norwegian är de enda flygbolag som för närvarande bedriver kommersiell

²² Flygtrafiken till Växjö och Kristianstad med BRA kom inte att övertas av SAS.

²³ ACMI är en typ av flygplansleasingavtal där ACMI står för flygplan, besättning, underhåll och försäkring. Med ett ACMI leasar ett flygbolag ett flygplan, besättning och relaterade underhålls- och försäkringsfunktioner till ett annat flygbolag (leasetagaren). Det leasingtagande flygbolaget betalar för andra utgifter.

inrikestrafik. Utöver dessa bedriver PopulAir och Jonair upphandlad flygtrafik.

Vid sidan av de ovannämnda flygbolagen har det under senare år vuxit fram lokala initiativ i form av flygreseorganisationer, såsom Sola Air, Brommaflyg och Västflyg. Tillsammans med lokalt näringsliv har dessa aktörer etablerat flygförbindelser från orter som Trollhättan, Visby, Karlstad och Växjö till Stockholm samt i vissa fall även till Köpenhamn.

4.3 Flygprognos 2025–2031

Transportstyrelsen tar tillsammans med Trafikverket tagit fram en passagerarprognos för perioden 2025–2031. Prognosen bygger på en kombination av kvantitativa modeller (bland annat regressionsanalyser med BNP som förklaringsvariabel) och kvalitativa bedömningar, inklusive synpunkter från flygbranschens aktörer.

Flygtrafiken, och då i synnerhet inrikestrafiken, har haft en långsam återhämtning efter pandemin. Under januari–november 2025 var resandet i inrikestrafiken omkring 50 procent lägre än under motsvarande period 2019, vilket indikerar en strukturell försvagning av inrikesflyget. Utrikesresandet har samtidigt återhämtat sig relativt väl och ligger på ungefär samma nivå som före pandemin.

I prognosen bedöms antalet inrikes avresande passagerare öka marginellt, från cirka 4,2 miljoner 2024 till cirka 4,3 miljoner 2031. Det motsvarar en tillväxt på omkring 3 procent och innebär att inrikesresandet även 2031 ligger väsentligt under 2019 års nivå. Utrikestrafiken bedöms utvecklas betydligt starkare och förväntas öka från cirka 13,0 miljoner avresande passagerare 2024 till cirka 17,3 miljoner 2031. Sammantaget innebär detta att det totala antalet avresande passagerare ökar med cirka 26 procent mellan 2024 och 2031, men ändå inte fullt återhämtar sig till 2019 års nivå.

Tabell 4.3:1 Prognos för antalet avresande passagerare (100-tal)

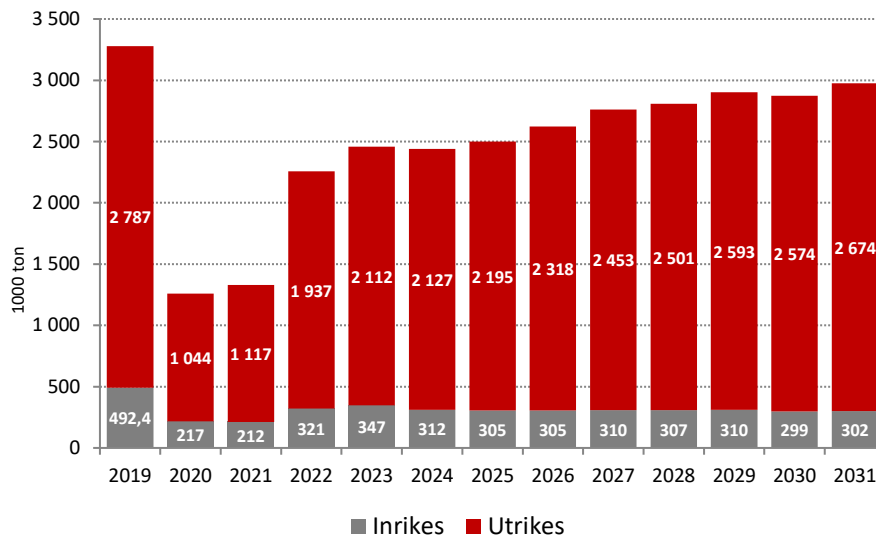
År	Inrikes	Utrikes	Totalt
2019	6 974	15 444	22 418
2024	4 226	13 027	17 253
2025	4 080	13 280	17 360
2026	4 138	14 188	18 326
2027	4 194	15 017	19 211
2028	4 222	15 501	19 723
2029	4 257	16 068	20 324
2030	4 299	16 690	20 989
2031	4 339	17 336	21 675
Diff. 2024–2031	113	4 309	4 422
Diff. 2024–2031 %	3 %	33 %	26 %
Andel av 2019	62 %	112 %	97 %

Källa: Transportstyrelsen

Prognosen bygger på ett antal centrala antaganden och osäkerhetsfaktorer. Bland dessa finns borttagandet av den svenska flygskatten sommaren 2025, införandet av EU-förordningen ReFuelEU Aviation med krav på inblandning av hållbart flygbränsle (SAF), avskaffandet av den fria tilldelningen av utsläppsrätter inom EU ETS från 2026 samt en minskad konkurrens på den svenska inrikesmarknaden. Utöver detta tillkommer leveransproblem för flygplan och motorer, brist på piloter och flygtekniker, förändrade resebeteenden med fler virtuella möten som ersatt fysiska möten samt skärpta resepolicyer hos företag och offentliga aktörer. Sammantaget bedöms flera av dessa faktorer påverka resandet, särskilt för inrikestrafiken.

Transportstyrelsens prognos omfattar även en uppskattning av koldioxidutsläpp (CO₂) under prognosperioden. Beräkningen baseras dels på passagerarvolymen i prognosen, dels på antaganden om effektivare flygplan och ökad inblandning av SAF. För inrikesflyget beräknas utsläppen minska med cirka 13 procent mellan 2023 och 2031 och landa kring 60 procent av 2019 års nivå, medan utrikesflygets totala utsläpp bedöms öka med omkring 27 procent till 2031, vilket motsvarar cirka 96 procent av nivån 2019.

Figur 4.3:2 Uppskattning av flygets utsläpp av CO2 2019–2031



Källa: Transportstyrelsen

Sammantaget pekar prognosen mot en fortsatt strukturell omställning av flygmarknaden, där inrikesflyget förblir nedpressat, medan utrikesresandet i hög grad drivs av den ekonomiska återhämtningen. Samtidigt minskar klimatpåverkan per passagerare, även om de totala utsläppen i stor utsträckning påverkas av utvecklingen inom utrikestrafiken. Klimatstyrmedel medför därtill minskade utsläpp från flyget. Om flyget drivs med bibränsle finns potential att minska utsläppen och begränsa klimatpåverkan. Även energieffektiva flygplan och elflyg har en potential att reducera utsläppen.

4.4 Arbete för minskat klimatavtryck

Flygmarknaden påverkas även av den utveckling som pågår när det gäller att dels effektivisera luftfarten och öka dess kapacitet, dels att reducera flygets klimatpåverkan. Dessa insatser sammanfaller inte sällan, så är exempelvis fallet när det gäller den tekniska utvecklingen av själva luftfartygen.

Idag är det i egentlig mening enbart bibränsle som är ett reellt alternativ för att minska klimatpåverkan från passagerarflygningar. Med den utveckling som pågår bör det dock på sikt finnas huvudsakligen fyra alternativa framdriftsformer för att minska luftfartens utsläpp av koldioxid. Det handlar fortsatt om bibränsle (som då används i konventionella luftfartyg till en viss nivå av inblandning beroende på vad motorerna garanteras klara), elflygplan med batteri, elflygplan med bränsleceller samt flygplan vars motorer förbränner ren vätgas.

Det handlar vidare om såväl effektivare motorer till följd av nya koldioxidstandarder som utvecklingen av nya modeller till följd av att vissa alternativa drivmedel kräver detta. Omställningen sker inom hela flygindustrin vilket är avgörande för luftfartens trovärdighet om att minska klimatpåverkan och uppnå Parisavtalets²⁴ intentioner.

Flera luftfartygsmodeller är som en följd under utveckling då det krävs nya flygplanstyper, eller i vart fall omfattande modifiering, och med undantag för små elflygplan finns de inte som kommersiella produkter ännu. Arbetet med att certifiera planen enligt säkerhetsstandarder tar tid och exempelvis har flera elflygplansprojekt fått förskjuta sin tidplan för marknadsintroduktion. Det finns även några projekt som utgår från att konvertera motorerna på traditionella motorflygplan till eldrivna motorer.

Även den tillhörande infrastrukturen på flygplatsen behöver anpassas till att ta emot framtida el- och vätgasflyg.

4.4.1 Biobränsle

Biobränslen är ett samlingsnamn för bränslen som är tillverkade av organiska råvaror. Det handlar främst om växter, växtdelar, matavfall, restprodukter från skogsindustri, slakteriavfall samt slam från vattenreningsverk. Klimateffekten av olika slags biobränslen varierar beroende på råvara och produktionsmetod. Idag kan upp till 50 procent biobränsle blandas in i vanligt flygbränsle med befintlig infrastruktur, och tester pågår för att möjliggöra inblandning upp till 100 procent biobränsle.

4.4.2 Elektrifiering

Det pågår flera projekt runt om i världen i syfte att få fram elflygplan med en räckvidd och en passagerarkonfiguration (antal säten) som ska kunna lösa behovet av korta flygningar av främst regional karaktär. Flera av projekten är intressanta för den upphandlade trafiken, men det finns ännu inga kommersiella produkter.

Flygplan med olika varianter av eldrift kan på sikt bidra till flera alternativa lösningar och utveckla såväl befintliga som nya linjer. Vad gäller tillgänglighet kommer elflyget klara sig med kortare landningsbanor och bedöms ha lägre bullerpåverkan än konventionella flygplan. Med avseende på klimatpåverkan utgår de klimatrelaterade beräkningarna från

²⁴ Parisavtalet är ett globalt klimatavtal som trädde i kraft 2016. Kärnan i avtalet är att begränsa den globala uppvärmningen genom att minska utsläppen av växthusgaser. För mer information, se <https://www.naturvardsverket.se/arnesomraden/klimatomstallningen/det-globala-klimatarbetet/parisavtalet/>

att elflyg inte har några operativa utsläpp. Elflygplan nämns bland annat av detta skäl ofta som lösning för att ställa om den konventionella flygtrafiken. Det är dock inte sannolikt att det finns några kommersiellt tillgängliga elflygplan på marknaden av den storlek som behövs i den upphandlade flygtrafiken för den kommande perioden.

4.4.3 Vätgas

Idag pågår främst forskningsprojekt i olika länder i syfte att få fram vätgasdrivna flygplan som ska trafikera längre distanser än elflygplan. Det bedöms inte finnas några vätgasdrivna flygplan på marknaden inför kommande upphandlingsperiod. Det krävs därtill stora mängder grön el för att klimatnyttan med vätgas ska kunna realiseras.

4.4.4 Infrastrukturens förutsättningar

Luftfartens infrastruktur omfattar flygplatser, utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (s.k. CNS-utrustning) samt själva luftrummet. En förutsättning för luftfartens omställning och hållbara flygresor är en hållbar infrastruktur. Det pågår ett arbete på svenska flygplatser att ställa om såväl flygplatsernas egen verksamhet, exempelvis genom automatisering av fordon för snöröjning och gräsklippning och byte till fossilfri reservkraft, som genom ökad inblandning av biobränsle i flygbränslet och etablering av laddningsmöjligheter för elflygplan.

4.4.5 Styrmedel för att minska flygets klimatpåverkan

4.4.5.1 EU-krav på inblandning av hållbara flygbränslen

I syfte att öka användningen av hållbara flygbränslen och som en del i att minska EU:s totala utsläpp med 55 procent till 2030 och EU:s långsiktiga klimatmål har inblandningskrav på EU-nivå införts. Från januari 2025 är minimiandelen 2 procent inblandning och det kommer successivt att öka fram till 2050. De flygplatser som omfattas av kravet är så kallade unionsflygplatser med minst 800 000 passagerare per år. I Sverige är det Arlanda, Landvetter, Sturup och Luleå som har fler passagerare och därmed omfattas. De mindre regionala flygplatserna omfattas således inte av kraven, till skillnad från den tidigare svenska reduktionsplikten för flygfotoget då inblandning av en viss nivå krävdes för allt tankat

flygbränsle.²⁵ De upphandlade linjerna påverkas eftersom de trafikerar Arlanda och Luleå.

4.4.5.2 Miljöstyrande start- och landningsavgifter

Genom miljöstyrande start- och landningsavgifter differentieras avgifterna utifrån vilken miljö- och klimatpåverkan ett flygplan eller en flygning har. Det innebär att start- och landningsavgifterna kan bli högre när klimatpåverkan från flygplanen är större, och lägre om klimatpåverkan är mindre. Regleringen trädde i kraft den 1 juli 2021 och omfattar inledningsvis flygplatserna Arlanda och Landvetter. Swedavia som flygplatshållare har i samråd med flygbolagen kommit fram till hur differentieringen ska ske. Den beslutade modellen som tillämpas från och med den 1 januari 2022 använder ett så kallat bonus malus-system som baseras på luftfartygens koldioxidutsläpp. De upphandlade linjerna påverkas eftersom de trafikerar Arlanda.

4.4.5.3 Handel med utsläppsrätter omfattar majoriteten av upphandlad trafik

Sedan år 2012 ingår europeiskt flyg i EU:s system för handel med utsläppsrätter, EU ETS. Enkelt uttryckt behöver flygbolag kompensera för sina utsläpp genom att lämna över utsläppsrätter. Dessa köps och säljs på en marknad och syftet med EU ETS är att göra det dyrare att släppa ut koldioxid över tid och premiera hållbara alternativ. För den upphandlade flygtrafikens del omfattas merparten, men det finns vissa linjer som inte behöver kompensera för utsläppen. Det är avhängigt antalet stolar som en flyglinje erbjuder per år. Tidigare var gränsen 30 000 stolar per år, men den har höjts till 50 000 per år.²⁶

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation).

²⁶ Kapitel 9.1 En ändrad omfattning för flygverksamheter inom EU ETS, [förslag-pa-forordningsandringar-for-att-genomfora-andringar-i-eu-ets-1.pdf](#)

5 Samråd och synpunkter

Trafikverket har under utredningstiden på olika sätt inhämtat synpunkter och haft dialog med berörda aktörer. Det huvudsakliga syftet med det har varit att få inspel från de som på ett eller annat sätt påverkas av de slutsatser som utredningen leder till. Trafikverket har beaktat de synpunkter som bedöms relevanta för utredningen utifrån Trafikverkets uppdrag.

De huvudsakliga synpunkter som förts fram under utredningstiden beskrivs nedan. Trafikverkets inställning till respektive synpunkt och eventuell vidare hantering framgår med *kursiv stil*.

5.1 Öppet samråd

Trafikverket bjöd den 10 september 2025 in till ett samråd med syfte att låta berörda aktörer lämna synpunkter på upphandlad flygtrafik och allmän trafikplikt inför kommande trafikperiod. Inbjudan gick till representanter för flygplatser, flygplatskommuner, regioner, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) samt organisationer med koppling till flyget. Under samrådet höll ett antal region- och kommunföreträdare presentationer, där vikten av trafikplikt utifrån bl.a. näringslivs-, boende- och kompetensförsörjningsperspektiv för respektive region framhölls. Även representanter för flygbranschen höll anföranden.

I huvudsak framfördes följande vid samrådet:

1. Antalet stolar och direktlinjer: antalet flygstolar är i många fall underdimensionerat, särskilt på grund av slingning med annan flygplats. Flyget är av stor betydelse för utvecklingen av näringslivet i regionerna och i vissa fall det enda rimliga resalternativet. Fullbokade flyg kan påverka samhällsekonomin. Om det inte är möjligt med direktlinje måste slingning med annan flygplats generera någon nytta för aktuell kommun.

Kommentar: Trafikverket beslutar om antal stolar på respektive linje utifrån tidigare resande under en längre tid, så inte tillfälliga avvikelser ska påverka. En kabinfaktor på 65 procent på årsbasis eftersträvas, som en rimlig avvägning mellan kostnad och tillgång på platser. Vid samslingning av två flygplatser dimensioneras trafiken efter det sammanlagda antalet stolar för de båda flygplatserna. Precis som i annan kollektivtrafik, både upphandlad och helt kommersiell, kan det innebära att vissa avgångar blir fullbokade och att en annan avgång får väljas för resan.

De aktuella linjerna har ett litet resande och behöver slingas för att få en rimlig kostnad. Ofta ger det också möjlighet till en större flygplanstyp än vad som annars skulle kunna motiveras, vilket är bekvämare för resenärerna.

2. Tretimmarsregeln i EU:s lufttrafikförordning: EU:s lufttrafikförordning anger att om det finns till exempel tågförbindelser som innebär en restid på mindre än tre timmar är det i princip inte motiverat att besluta om allmän trafikplikt och upphandla flyg. Det kan ifrågasättas varför Trafikverket då tillämpar en gräns på fyra timmar. Sverige ska följa EU:s lufttrafikförordning och därmed sätta tidsgränsen till tre timmar.

Kommentar: Trafikverkets syn på förhållandet mellan tidsgränsen i förordningen och Trafikverkets uppdrag behandlas i avsnitt 7.2.

3. Interlineavtal: Det är viktigt med ett hela-resan-perspektiv och en sammanhållen biljett för att de svenska regionala flygplatserna ska bli synliga för omvärlden.

Kommentar: Utifrån Trafikverkets uppdrag att skapa interregional tillgänglighet för resor inom Sverige medför ett interlineavtal inget mervärde. Interlineavtal är också kostnadsdrivande för operatören och därmed även för Trafikverket. Det står dock operatören fritt att införa interlineavtal om så önskas.

4. Behov av bredare perspektiv: Trafikverket bör ha ett bredare perspektiv i sin utredning. Nyttan av flyget bör även värderas ur ett beredskapsperspektiv, bland annat utifrån Försvarmaktens behov. Även hälso- och sjukvårdens ökade behov, den industriella utvecklingen i norra Sverige och övrig regional utveckling bör tillmätas betydelse.

Kommentar: Den allmänna trafikplikten syftar till en grundläggande interregional tillgänglighet, det handlar om att skapa resmöjligheter till interregionala resmål i hela landet. Trafikverkets uppdrag om trafikavtal omfattar i nuläget inget beredskapsperspektiv. Om den regionala utvecklingen medför ett ökat resande kommer trafikplikterna att dimensioneras efter detta.

5.2 Avtalade operatörers synpunkter

Under maj 2025 har intervjuer genomförts med nuvarande operatörer, Jonair och PopulAir. Sammanfattningsvis framkom i huvudsak följande i intervjuerna:

1. Nuvarande trafikomfattning vad gäller antal turer och dagar bedöms rimlig. Möjligtvis skulle färre turer kunna vara aktuellt på vissa linjer.

Kommentar: Antalet turer i allmän trafikplikt är utformat för att klara Trafikverkets tillgänglighetskriterier.

2. Operatörerna efterfrågar större frihet generellt. Kraven i de allmänna trafikplikterna bör vara mer generella och linjespecifika krav bör tas bort. Operatörerna/flygplatserna bör kunna styra avgångstiderna för att anpassa till anslutningsflyg. Slingningen bör vara fri.

Kommentar: Trafikverket utformar kraven i den allmänna trafikplikten på respektive linje utifrån att skapa tillgänglighet för interregionalt resande enligt uppsatta kriterier. Att släppa kraven på avgångstider alltför fritt kan innebära att de eftersträvade effekterna för tillgängligheten minskar eller helt uteblir. I kommande trafikplikter kommer slingningen, liksom i nuvarande, i stort sett att vara fri, med några enstaka undantag.

3. Mervärde i upphandlingen: Att ha erfarenhet av att köra den aktuella linjen borde vara ett givet mervärde i upphandlingen. Det är svårt att hinna anpassa planen om det ställs nya krav på dem. Det är kostsamt att investera i nya plan och de har lång avskrivningstid. Ett eventuellt krav kopplat till användning av SAF (hållbart flygbränsle) förutsätter att staten kompenserar operatörerna för den ekonomiska mellanskillnaden då det bränslet är dyrare.

Kommentar: Trafikverket ser över möjligheten att använda någon typ av mervärde kopplat till minskad klimatpåverkan i upphandlingen av trafiken.

4. Avseende förberedelsetiden anser den ena operatören att det är tillräckligt med 45 dagars förberedelsetid. Den andre anser att det är önskvärt med tilldelningsbeslut i januari det år trafiken ska starta, men framhåller att förberedelsetiden aldrig kan vara kortare än sex månader.

Kommentar: Trafikverket beaktar angivna önskemål om förberedelsetidens längd i arbetet med upphandlingen av trafiken.

5. Flygplatsernas öppettider är för snäva. Det vore rimligt att flygplatsen håller öppet en timme innan avgång samt en timme efter ankomst för att skapa mer utrymme för förseningar av olika slag.

Kommentar: Trafikverket kan inte ställa krav på flygplatserna inom ramen för allmän trafikplikt eller upphandlingen av trafiken. Dialog om detta får föras mellan operatören och flygplatsen.

6. Flygplatsavgiften bör gälla för hela trafikperioden. En standard gällande prissättningen likt Swedavias vore önskvärt. I nuläget måste prissättningen omförhandlas under kontraktstiden. Förslagsvis presenteras flygplatsernas avgifter i upphandlingsunderlaget så att dessa kostnader är kända för alla när anbud lämnas.

Kommentar: Trafikverket kan inte ställa krav på flygplatserna inom ramen för allmän trafikplikt eller upphandlingen av trafiken. Dialog om detta får föras mellan operatören och flygplatsen.

7. Annat trafikupplägg under semesterperioden borde tillåtas, efter samråd med kommun/region.

Kommentar: Det finns inget självändamål med att köra trafik som inte används. Redan idag har flera linjer semesteruppehåll och Kramfors har minskad trafik under juli månad. Trafikverket kan tillåta minskad trafik under semesterperioden om efterfrågan är låg. Trafikverket kommer i upphandlingsunderlaget att upplysa om vad som gällt under den senaste trafikperioden, men operatörerna måste kontrollera med berörd flygplats om detta fortfarande är aktuellt eller om några förändringar kommer att göras inför kommande trafikperiod.

8. Helgdagar: Det vore bra om flygplatsen kan styra vilka dagar som ska vara undantagsdagar (helgdagar utan trafik). Klämdagarna bör kunna undantas eftersom få reser då.

Kommentar: Trafikverket kommer att titta vidare på möjligheten att undanta fler dagar såsom klämdagar och hur det i så fall bör regleras, se avsnitt 11.2.

9. Biljettförsäljning: Trafikverket bör ta bort kravet på anslutning till GDS (Global Distribution System).

Kommentar: Genom anslutning till GDS blir den upphandlade flygtrafikens bokningstillgänglighet synlig för samtliga resebyråer, både nationellt och globalt. GDS är också en förutsättning för att kunna upprätta interlineavtal mellan flygbolag. Av dessa anledningar anser Trafikverket att kravet bör vara kvar.

10. Högsta genomsnittlig biljettintäkt bör räknas över längre period än kvartal.

Kommentar: Trafikverket föreslår att beräkningen under kommande avtalsperiod ska göras per halvår och att det utvärderas inför avtalsperioden därefter, se avsnitt 11.4.

5.3 Flygplatsernas synpunkter

Synpunkter har inkommit från ett flertal flygplatser och dessa handlar huvudsakligen om följande:

1. Förslag om byte till kommersiell trafik: Skellefteå Airport och Lapland Airport (Gällivare) har begärt att Trafikverket förutsättningslöst ska utreda möjligheten till en upphandlad flygtrafik på sträckan Gällivare–Skellefteå med anslutning till kommersiell trafik i Skellefteå²⁷ vidare till Arlanda och omvänt. Interregionala resmönster visar ett stort behov av resor mellan Gällivare och Skellefteå, som en följd av gruvindustrins behov som är stora näringslivsaktörer på båda orterna. Om ett upplägg med anslutning till kommersiell trafik skulle vara genomförbart så skulle det sannolikt innebära en fortsatt passagerarökning, förbättrad tillgänglighet samt ge Gällivare internationell synlighet i bokningssystemen vid de kommersiella flygbolagens kanaler. Ett sådant upplägg får inte medföra några försämringar gentemot nuvarande turtäthet, passagerarkapacitet, biljettpriser, trafikplikt eller tillgänglighet.

Kommentar: Med anledning av denna begäran har Trafikverket ställt ett antal frågor till de flygplatser/flygplatskommuner²⁸ som skulle kunna vara aktuella för ett upplägg med byte till kommersiell trafik på väg till/från Arlanda. Trafikverkets frågor avsåg bland annat för- och nackdelar med ett sådant upplägg samt huruvida det framstod som intressant eller inte och vilka flygplatser som i så fall skulle kunna vara aktuella.

Trafikverket uppfattar de inkomna svaren som att majoriteten av de har som tillfrågats inte förordar en sådan lösning. Bland annat framhölls att resenärerna riskerar att drabbas av ökade kostnader, försämrad tillgänglighet genom ökade restider samt ökade problem till följd av

²⁷ Idag har SAS och Norwegian flygtrafik från Skellefteå.

²⁸ De kommuner och flygplatser som fått frågorna är: Arvidsjaur, Gällivare, Hemavan, Storuman, Lycksele, Vilhelmina, Kramfors och Sollefteå. Pajala har redan en sådan lösning och för övriga flygplatser finns det inga kommersiella flygplatser där det skulle gå att mellanlanda på sträckan till Arlanda.

flygplansbyte och omlastning av bagage. Vidare framhölls risken för att resenärer inte kommer vidare till sin slutdestination vid väderproblem.

Trafikverket har även fått inspel från SAS i frågan, som anser att förslaget med byte till kommersiell trafik generellt kan vara intressant, i första hand med byte i Umeå.²⁹

Trafikverket har utrett om byte till kommersiell trafik kan vara möjligt inom ramen för Trafikverkets uppdrag. Enligt EU:s lufttrafikförordning kan allmän trafikplikt enbart införas mellan två flygplatser.³⁰ Om en operatör vill bedriva trafiken enligt den allmänna trafikplikten på kommersiella grunder (och trafiken därmed inte upphandlas av Trafikverket) står det operatören fritt att göra önskvärda mellanlandningar på sträckan, så länge kraven i den allmänna trafikplikten, exempelvis vad gäller tidtabellsramar, uppfylls. Trafikverket kan däremot inte i avtalen ställa krav på en operatör att trafikera en flygplats som inte omfattas av allmän trafikplikt.

För att Trafikverket ska kunna ställa krav på att en viss flygplats ska trafikeras i den allmänna trafikplikten krävs att Trafikverket bedömer att det, utifrån uppdraget att avhjälpa brister i den interregionala tillgängligheten, är motiverat att säkerställa trafik mellan den och en annan flygplats.

Några sådana motiv finns inte för sträckan Gällivare–Skellefteå, som är den sträcka som lyfts i den begäran som inkommit till utredningen. För Gällivares del är det trafik till Stockholm/Arlanda som är motiverat sett till Trafikverkets uppdrag.

Ett undantag från detta är sträckan Pajala-Luleå, som redan när staten via Rikstrafiken började upphandla flygtrafik i större omfattning 2002 var en etablerad linje. Upplägget bedöms vara rimligt utifrån att det lilla flödet från och till Pajala med lätthet kan sväljas av den omfattande kommersiella trafiken till och från Luleå för resenärer till och från Arlanda. Linjen har så få resenärer att de flygplanstyper som kan vara aktuella inte klarar hela sträckan till Arlanda. Det finns dessutom ett visst resande inom Norrbottens län med linjen.

Trafikverket bedömer mot bakgrund av ovanstående att varken det förslag som lyfts av Skellefteå och Gällivare om byte till kommersiell

²⁹ SAS såg även positivt på sådana mellanlandningar som beskrivs i avsnitt 11.6.2.

³⁰ Artikel 16.1 i EU:s lufttrafikförordning.

trafik i Skellefteå eller motsvarande upplägg för byte på annan flygplats är genomförbart inom ramen för Trafikverkets nuvarande uppdrag.

2. Samslingning och kapacitet: Samslingningen bidrar till otillräcklig kapacitet för vissa orter. Om två destinationer med liknande säsongscykel samslingas får det till följd att flighter går tomma i lågsäsong medan det finns för lite kapacitet i högsäsong. Direkturer till Arlanda för att slippa denna problematik förespråkas.

Kommentar: Motivet för att samslinga två flyglinjer till Arlanda är att minska kostnaderna för upphandlingen samtidigt som det oftast medger ett större flygplan än vad som annars skulle vara motiverat, vilket brukar vara uppskattat hos passagerarna. Kraven i allmän trafikplikt dimensioneras utifrån årsbehovet för båda flyglinjerna. Under ett år produceras drygt en tredjedel fler platser än vad som används av passagerare, men det kan, liksom för all flygtrafik och annan kollektivtrafik, innebära att vissa turer är fullbokade. För flyglinjer med stor säsongsvariation kan Trafikverket göra en viss anpassning, exempelvis har Arvidsjaur extra turer under högsäsongen.

3. Turer som medger kort turn-around: Det är önskvärt med kort turn-around för att kunna hantera nödvändig bemanning i ett skift. I nuläget krävs nästan alltid två skift, även i lågtrafik, vilket medför en tung ekonomisk börda som inte är hållbar.

Kommentar: Trafikverkets uppdrag är att skapa grundläggande tillgänglighet för interregionala resor. Kraven i allmän trafikplikt är lagda utifrån att så långt som möjligt bidra till detta. Om hänsyn enbart tas till bemanning på flygplatsen kan det innebära att tillgänglighetseffekterna uteblir och därmed motivet för att upprätthålla trafiken.

4. Flexibla trafikplikter: Trafikverket bör överväga flexibla trafikplikter som kan anpassas efter säsongsvariationer och förändrade resmönster.

Kommentar: Trafikverket kan förändra kraven i allmän trafikplikt när de beslutas för en ny fyraårsperiod. De kan då anpassas efter bestående förändringar i till exempel resmönstren. Vissa anpassningar till säsongsvariationer finns redan i nu gällande allmänna trafikplikter och förändringar kan göras om det ses om rimligt i förhållande till Trafikverkets uppdrag.

5. Biljetter: Interlineavtal/genomgående biljetter är betydelsefullt för reell tillgänglighet. Många vill resa till andra destinationer än Stockholm. Interlineavtal med en stor internationell aktör med trafik på Arlanda bör

vara ett krav i upphandlingen. Behovet av interlineavtal har ökat med anledning av ombyggnaden på Arlanda där det tar tid att förflytta sig mellan terminalerna. Det bör vara möjligt att köpa biljett på en del av en slingad flyglinje, vilket skulle kunna öka kabinfaktorn och intäkterna och minska kostnaderna för samhället.

Kommentar: Vad gäller interlineavtal, se avsnitt 5.1 (punkt 3). Det finns inget hinder mot att operatören säljer biljetter på en del av en samslingad linje. Redan idag är detta möjligt för resande mellan Kramfors och Gällivare och det har tidigare varit möjligt på andra upphandlade linjer. Det är dock inget krav i upphandlingen och det är operatörerna som avgör om de önskar göra detta.

6. Trafikverket anpassar sin utredning efter tilldelade medel istället för att belysa reella behov och sedan beräkna vilka medel krävs för att tillgodose de behoven. Trafikverkets utredning och analys måste synliggöra för regeringen hur stora behoven är.

Kommentar: Trafikverkets utredning utgår ifrån uppdraget att skapa interregionala resmöjligheter i hela landet. Behoven analyseras utifrån åtta kriterier för interregionala resor. I slutändan måste dock alltid hänsyn tas till de av regeringen tilldelade medlen för denna verksamhet. Trafikverket har länge begärt att anslaget utökas för att klara redan befintlig verksamhet, men bara delvis fått gehör för detta.

7. Trafikverkets tillgänglighetskriterier: Tillgänglighetsmodellen är för bred och inkluderar vissa kriterier som inte är relevanta för att avgöra behovet av allmän trafikplikt. Ett nytt kriterium 9 om samhällsviktiga linjer bör införas.

Kommentar: Trafikverkets uppdrag är trafikslagsövergripande och tillgänglighetsmodellen gäller därför alla typer av interregionala resor, oavsett om flyg är ett tänkbart transportmedel för kriteriet eller ej. Samhällsviktiga linjer, utöver att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet, ingår inte i Trafikverkets uppdrag. Om regeringen så önskar går det att förändra uppdraget eller skapa ett särskilt uppdrag med tillhörande finansiering. Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att under 2026 utreda det statliga åtagande för trafik med nattåg. I samband med detta finns även ett uppdrag att se över de metoder och kriterier som används för att analysera interregional tillgänglighet.³¹

³¹ Se även avsnitt 6.

5.4 Övriga inkomna synpunkter

Under utredningstiden har även ett antal skriftliga propåer inkommit från regioner, flygbranschorganisationer med flera. Inkomna synpunkter handlar huvudsakligen om följande:

1. Behov av ökat antal stolar: Region Jämtland Härjedalen har uttryckt att det kan finnas behov av fler stolar på grund av ökat resande på linjerna Östersund–Umeå samt Sveg–Arlanda.

Höga Kusten Airport (Kramfors) konstaterar att antalet stolar sänktes inför förra upphandlingen på grund av minskat resande och undrar vad som krävs för att visa på behov av ökat antal stolar nu när resandet åter ökar.

Från Torsby och Hagfors har framförts att minskningen av antalet resande beror på att den numera trafikeras med ett mindre flygplan med 12 säten istället för 19.

Kommentar: Trafikverket beräknar antal stolar utifrån resandet under den senaste femårsperioden, förutom de år som påverkats av pandemin, och tar således även hänsyn till ett ökat resande.

Varken Östersund–Umeå eller Sveg–Arlanda har haft någon större ökning av resandet på senare tid. Sveg–Arlanda har ungefär återtagit resandet från före pandemin medan Östersund–Umeå har en långsiktig trend av minskat resande och har bara uppnått 2019 års nivå efter pandemin. Tidigare år har resandet varit högre.

Kramfors-Arlanda har haft ett ökat resande efter pandemin jämfört med innan pandemin vilket påverkar beräkningen av antal stolar.

Torsby och Hagfors har båda lägre resande jämfört med innan pandemin. De senaste åren fyller passagerarna mindre än hälften av antalet stolar enligt allmän trafikplikt.

2. Behov av annan slingning: Trafikverket bör överväga ny slingning av enskilda flyglinjer till flygplatser som saknar allmän trafikplikt (liknande Pajala-linjen).

Kommentar: Trafikverkets syn på möjligheten att byta till kommersiell trafik på flygplatser utan allmän trafikplikt redovisas i avsnitt 5.3 (punkt 1).

3. Behov av mer dynamisk upphandlingsprocess och flexibla trafikplikter: De senaste åren har stora förändringar skett på inrikesmarknaden med konsolidering av större aktörer och inträde av nya.

Trafikverkets upphandling bör ta hänsyn till det. Längre avtalsperioder, men med ett system där inte alla linjer upphandlas samtidigt skulle medföra en mer dynamisk process som kan anpassas till marknaden.

Kommentar: Längre avtalsperioder än fyra år är inte möjligt enligt EU:s lufttrafikförordning, se avsnitt 2.1.1. Den enda möjligheten, om det finns önskemål att inte upphandla alla linjer samtidigt, är att upphandla några av linjerna för kortare tid, vilket skulle ge dyrare anbud eftersom initiala kostnader skulle behöva skrivas av på kortare tid. Trafikverket ser dessutom inte behovet av att upphandla en del linjer separat. Snarare ökar det intresset för upphandlingen om all trafik upphandlas samlad, bland annat utifrån möjligheten till olika slingning beroende på den enskilda operatörens förutsättningar och möjligheten att lägga kombinationsanbud för flera linjer.

4. Behov av temporär allmän trafikplikt: sådan trafikplikt bör införas för ett antal flyglinjer där det tidigare funnits, men idag saknas reguljär flygtrafik, samt för linjer som förlorar sin kommersiella trafik under upphandlingsperioden 2027–2031. En sådan utökning med temporära linjer får dock inte medföra ett försämrat utbud för befintliga linjer.

Kommentar: Trafikverket har för närvarande inget generellt uppdrag att upprätthålla trafik för flyglinjer som saknar reguljär flygtrafik. Regeringen kan besluta om ett sådant uppdrag om så önskas, med medföljande finansiering. Trafikverket hade till exempel under pandemin ett uppdrag att upprätthålla trafik på vissa flyglinjer.

5. Behov av fler linjer med allmän trafikplikt: Återhämtningen efter pandemin går betydligt sämre för det svenska inrikesflyget än för omvärlden. Flygförbindelserna drabbas negativt, vilket medför att antalet upphandlade linjer behöver bli fler. Det är viktigt att Trafikverket tittar på hela Sveriges behov, inte bara på de orter/kommuner som har allmän trafikplikt idag. Det behövs ett breddat och annorlunda synsätt jämfört med idag.

Kommentar: Trafikverket bedömer behovet av allmän trafikplikt utifrån uppdraget att upprätthålla grundläggande tillgänglighet i hela landet. Utgångspunkten är en nationell behovsanalys där alla kommuners tillgänglighet beräknas utifrån åtta kriterier för olika typer av interregionala resor. För ytterligare beskrivning och resonemang i denna fråga, se avsnitt 6.1. Allmän trafikplikt övervägs där flygtrafik kan lösa tillgänglighetsproblem. Trafikverkets uppdrag omfattar inte att upprätthålla flygtrafik för orter som i övrigt har relativt goda resmöjligheter.

6. Behov av ökad budgetram: Utredningen ska inte begränsas av den nuvarande budgeten. Trafikverket måste i utredningen ta med samtliga behov, påtala behovet av en ökad budgetram och äska pengar från regeringen utifrån detta. Det finns också synpunkter på att det är för lite pengar i systemet för upphandling av flygtrafik. Regeringen behöver avsätta mer medel för att kunna finansiera fler flyglinjer och bibehålla en likvärdig tillgänglighet i alla delar av landet, särskilt i de perifera områden där en tillgänglighet via järnväg inte är tillräcklig.

Kommentar: Trafikverket tar i utredningen med de behov som finns utifrån uppdraget att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet för interregionala resor. Nuvarande anslag gör att det redan idag är svårt att upprätthålla den trafik som bedöms motiverad utifrån uppdraget. Trafikverket har, som bland annat framgår i avsnitt 1.5, i flera års tid äskat mer medel till trafikavtalen, men endast delvis fått gehör för detta.

Det behövs ett ökat anslag för trafikavtal för att upprätthålla tillgänglighet i hela landet. Om det sedan är flygtrafik eller annan kollektivtrafik som behövs i det enskilda fallet kan variera. Trafikverket prioriterar åtgärder för de kommuner som har den sämsta tillgängligheten.

7. Flyg med samhällsnytta: Tillgänglighet måste ses i termer av faktisk samhällsnytta och omfatta näringslivets behov, inklusive turistnäringen, och trafikplikt bör i högre grad utgå från helheten i transportsystemet och regioners behov.

Kommentar: Trafikverkets uppdrag är att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet för interregionala resor i hela landet. Trafikverkets tillgänglighetskriterier är framtagna för att spegla behov av resmöjligheter för näringslivet, inklusive turistnäringen.

8. Minskad klimatpåverkan: Trafikverket bör bidra till klimatomställningen genom att premiera elflyg, förnybara bränslen och annan hållbar teknik. Genom att i upphandlingar premiera operatörer som använder en större andel förnybara flygbränslen än obligatorisk kvot, elflyg eller andra klimatvänliga tekniker, kan staten bidra till snabbare marknadsintroduktion av ny teknik. Ett eventuellt krav kopplat till användning av SAF (hållbart flygbränsle) förutsätter att staten kompenserar operatörerna för den ekonomiska mellanskillnaden då det bränslet är dyrare.

Kommentar: Trafikverkets bedömning är att den nuvarande lydelsen av EU:s lufttrafikförordning inte gör det möjligt att ställa miljökrav i den

allmänna trafikplikten eller i upphandlingen av trafiken.³² Det är däremot möjligt att använda mervärden i anbudsutvärderingen och därigenom premiera åtgärder som medför minskad klimatpåverkan. Trafikverket ser över möjligheten att införa ett sådant mervärde i den kommande upphandlingen.

9. Tidsramar: Alla destinationer har inte samma behov, till exempel kan vissa flygplatser ha behov av tillresande och inte bara frånresande trafik. Befintliga tidsramar stämmer inte alltid överens med efterfrågan och lokala förhållanden.

Kommentar: Allmän trafikplikt har krav på resmöjligheter både till och från flygplatserna. Att ha helt andra tider för någon av flyglinjerna skulle omöjliggöra slingning med andra flygplatser och ge mindre effektiva trafikupplägg. Det skulle även fördyra upphandlingen.

10. Trafikverkets tillgänglighetskriterier: bör reformeras för att stödja marknadsmässiga förutsättningar, tillgänglighet och rättvis konkurrens.

Kommentar: Trafikverkets tillgänglighetskriterier beskriver tillgängligheten till olika interregionala resmål och är grunden för överväganden om allmän trafikplikt. Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att under 2026 utreda det statliga åtagandet för trafik med nattåg. I samband med detta finns även ett uppdrag att se över de metoder och kriterier som används för att analysera interregional tillgänglighet, se även avsnitt 5.3 (punkt 7) samt avsnitt 6. Bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning innebär att införande av allmän trafikplikt ska innebära så litet ingripande i marknaden som möjligt. Trafikverket strävar efter att göra upphandlingen av flygtrafik så transparent som möjligt för att möjliggöra en rättvis konkurrens.

11. Trafikplikt i Dalarna: Region Dalarna föreslår en samslingning mellan Scandinavian Mountains Airport (Sälen) och Mora till Arlanda. Den högst angelägna flyglinjen för allmän trafikplikt är dock Mora–Arlanda.

Kommentar: Trafikverket analyserade i den flygutredning som gjordes inför upphandlingen 2023–2027 även önskemål om allmän trafikplikt Sälen–Arlanda. En sådan trafikplikt skulle ge väldigt små

³² Kommissionens uppfattning är att det inte är möjligt att ställa sådana krav, men frågan har inte prövats av EU-domstolen. För en mer utförlig redogörelse av förutsättningarna för att ställa miljökrav för regelbunden flygtrafik, se Trafikverkets rapport [Upphandling av fossilfritt flyg - En förstudie om möjligheten att avtala om fossilfri flygtrafik under allmän trafikplikt](#).

tillgänglighetseffekter eftersom flygplatsen ligger långt från både kommunhuvudorten och andra kommunhuvudorter i länet. Sälenområdet har ett begränsat resenärsunderlag som varierar kraftigt över året. Dessutom fanns redan då kommersiell flygtrafik till Stockholm under den del av året då Sälenområdet har ett större underlag genom turisttillströmning. Allmän trafikplikt ska störa kommersiell trafik så lite som möjligt och flygtrafik kan inte upphandlas i konkurrens med befintlig trafik.

12. Flygsystemets motståndskraft behöver öka. Staten behöver ta ett större ansvar för de regionala flygplatserna som spelar en avgörande roll ur ett beredskapsperspektiv. Utan trafikering kan de kommunala och regionala ägarna inte hålla flygplatserna i drift, och då försvinner de även som resurs för totalförsvaret. En stängd flygplats är en stängd flygplats, möjligheten att öppna den igen är minimal. Därför behöver den allmänna trafikplikten stärkas och utökas för att säkerställa trafikeringen och därmed den regionala tillgängligheten och flygplatsernas fortlevnad.

Kommentar: Trafikverket har inget sådant uppdrag idag. Delar av frågeställningarna analyseras i den pågående statliga utredningen som ska rapporteras till regeringen hösten 2026.³³

13. Bedömningskriterierna för allmän trafikplikt är undermåliga och förlegade. De baseras på en ekonomiskt tilldelad ram istället för utifrån en tillgänglighetsanalys av verkligt behov. De behöver ses utifrån nya möjligheter med ny teknik och behovet att ställa om flyget för att minska klimatavtrycket. Översynen av dessa två regelverk och bedömningskriterier bör gå hand i hand.

Kommentar: Grunden i Trafikverkets utredning inför avtal är en analys av tillgängligheten enligt åtta kriterier för olika typer av interregionala resor och speglar i allra högsta grad verkliga behov. Trafikverket prioriterar de kommuner som har de största tillgänglighetsbristerna. Den ekonomiska ramen kommer in i slutskedet vid bedömningen av om trafiken är möjlig att upphandla utifrån tilldelat anslag. Det är, som framgår ovan i punkt 8 i detta avsnitt, enligt Trafikverkets uppfattning inte möjligt att ställa miljökrav vid upphandling av flygtrafik. En översyn av EU:s lufttrafikförordning pågår för närvarande.

14. Utredningen bör inte baseras på den 4-timmarsregel som Trafikverket tillämpar idag i bedömningen av tillgänglighet, utan på

³³ [Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion](#) (Dir.2025:55)

3 timmar i enlighet med EU:s regelverk. Regeringen bör tillse att ekonomiskt utrymme finns för de ökade kostnader som det innebär.

Kommentar: Trafikverkets syn på förhållandet mellan tidsgränsen i förordningen och Trafikverkets uppdrag behandlas i avsnitt 7.2.

6 Behovsanalys

Behovsanalysen analyserar tillgängligheten till interregionala resmål samt orsakerna till att tillgängligheten har brister. Tillgänglighetsanalysen mäter med åtta olika kriterier³⁴ individers möjligheter att förflytta sig med ett kollektivt färdmedel (flyg, färja, buss och tåg) genom att mäta resor från en viss kommunhuvudort till en viss målpunkt, för mer detaljerad information se Bilaga 1.

Kriterierna är:

1. Till Stockholm (K1)
2. Från Stockholm (K2)
3. Internationella resor (K3)
4. Storstäder (K4)
5. Regionsjukhus (K5)
6. Universitet och högskolor (K6)
7. Närliggande större orter (K7)
8. Besöksnäring (K8)

Kriterierna innehåller gränsvärden för tidigaste avgångstid, maximal restid, senaste ankomsttid, minimal vistelsetid samt i vissa fall även antal orter som ska kunna nås. Resultatet från tillgänglighetsanalysen är en indikator på behovet av eventuella insatser från Trafikverket.

Tillgängligheten redovisas på en 5-gradig skala (grön–mörkröd), se definitioner nedan. Röd nivå bedöms som dålig tillgänglighet. Eftersom uppdraget är att skapa grundläggande tillgänglighet för interregionalt resande har Trafikverket valt att prioritera kommuner med *stora tillgänglighetsbrister* och har definierat detta som en kommun som har *fler än tre av åtta kriterier på röd nivå*.³⁵ I dessa fall utreder Trafikverket om interregional kollektivtrafik kan avhjälpa bristerna. I utredningen förutsätts att all övrig avtalad trafik fortgår enligt befintliga avtal.

³⁴ Trafikverket har fått i uppdrag att inom ramen för [Uppdrag till Trafikverket att utreda det statliga åtagandet för trafik med nattåg](#) även se över de metoder och kriterier som används för att analysera interregional tillgänglighet mellan olika delar av landet. Uppdraget ska slutredovisas 31 december 2026 och kommer därför inte att påverka flygutredningen inför 2027–2031.

³⁵ För kommuner som har färre än tre röda kriterier har Trafikverket konstaterat att det oftast handlar om tillfälliga eller relativt små tillgänglighetsproblem.

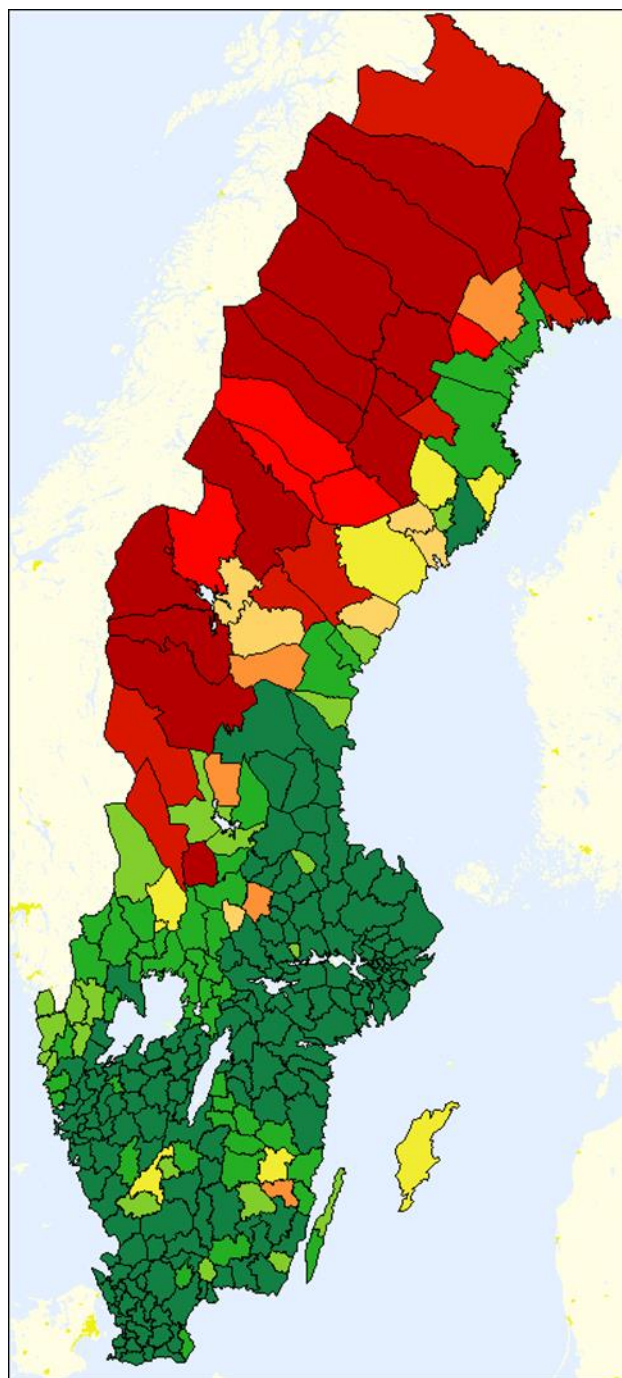
Utifrån tillgänglighetsbristerna och lokala förutsättningar kan sedan identifieras om det går att avtala om interregional kollektivtrafik som kan skapa acceptabel tillgänglighet för de kommuner som är prioriterade.

Tabell 6:1 Definitioner

Begrepp	Förklaring
Exkl. alla TRV-avtal	Här visas hur den interregionala tillgängligheten ser ut <i>exklusive</i> Trafikverkets samtliga gällande trafikavtal (buss, dag- och nattåg, flyg inklusive flygbil). I analysen ingår all övrig kollektivtrafik i landet det aktuella året.
Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Här visas hur den interregionala tillgängligheten ser ut <i>inklusive</i> Trafikverkets samtliga gällande trafikavtal, men utan flygavtalen. I analysen ingår all kollektivtrafik i landet det aktuella året
Inkl. alla TRV-avtal	Här visas hur den interregionala tillgängligheten ser ut <i>inklusive</i> Trafikverkets samtliga gällande trafikavtal. I analysen ingår all kollektivtrafik i landet det aktuella året.
Grön (1)	God tillgänglighet för interregionalt resande enligt definierade kriterier.
Gul (2)	Acceptabel tillgänglighet för interregionalt resande enligt definierade kriterier.
Ljusröd (3)	Kommunen har marginella brister och ligger nära gränsen till acceptabel tillgänglighet för interregionalt resande.
Mellanröd (4)	Kommunen har resmöjligheter, men bristerna är stora och resalternativen är ofta oattraktiva när det gäller det interregionala resandet.
Mörkröd (5)	Dålig tillgänglighet för interregionalt resande enligt definierade kriterier. Kommunen saknar resmöjlighet helt, har mycket långa restider eller resan är inte möjlig att genomföra samma dag.
Total tillgänglighetsbrist	Sämst tillgänglighet är 40 (5 i varje kriterium) och bäst tillgänglighet är 8 (1 i varje kriterium).

6.1 Tillgänglighet för alla Sveriges kommuner

Kartan nedan visar, i en skala från mörkt grönt till mörkt rött, vilka kommuner som har stora tillgänglighetsbrister. Mörkt grönt innebär acceptabel tillgänglighet eller bättre i samtliga kriterier. Mörkt rött innebär att acceptabel tillgänglighet inte uppnås i något kriterium. Kartan visar tillgängligheten utan Trafikverkets avtal. De största tillgänglighetsbristerna återfinns i norra Sveriges inland längs landgränserna mot Norge och Finland.



Grön eller gul standard
Vecka 41 2023 - exkl alla Trafikverkets avtal

0	(17)
1	(7)
2	(5)
3	(5)
4	(6)
5	(8)
6	(21)
7	(46)
8	(175)

Vid en analys av tillgängligheten för resor med interregional kollektivtrafik i hela landet konstateras att totalt 36 av landets 290 kommuner har brister i tillgängligheten i tre eller fler av tillgänglighetskriterierna (det vill säga har dålig tillgänglighet enligt Trafikverkets definition), se Bilaga 2.

Gemensamt för dessa kommuner är att de vanligen har en liten befolkning, stor landareal och långa avstånd till interregionala resmål.

Av dessa 36 kommuner bedöms 21 kommuner vara aktuella för denna flygutredning. Dessa kommuner har antingen egen flygplats eller har nära till en flygplats och får tillgänglighetseffekter av den avtalade flygtrafiken, direkt eller med anslutningstrafik (flygbil/flygtransfer). Vilka dessa kommuner är framgår, från norr till söder, av tabellen nedan.

Tabell 6.1:1 Kommuner i flygutredningen (exkl alla TRV-avtal 2024)

Kommun	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	Kommentar
Gällivare	5	5	5	5	5	5	5	5	Ingår i nuvarande flygavtal.
Pajala	5	5	5	5	5	5	5	5	Ingår i nuvarande flygavtal.
Arjeplog	5	5	5	5	5	5	5	5	Har avtalad flygbil till Arvidsjaur.
Arvidsjaur	5	5	5	5	5	5	5	5	Ingår i nuvarande flygavtal.
Lycksele	5	5	5	2	4	5	2	5	Ingår i nuvarande flygavtal.
Åsele	5	5	5	2	2	5	3	5	Har avtalad flygtransfer till Vilhelmina.
Vilhelmina	5	5	5	2	2	5	5	5	Ingår i nuvarande flygavtal.
Dorotea	5	5	5	5	2	5	5	5	Har avtalad flygtransfer till Vilhelmina.
Sorsele	5	5	5	5	5	5	5	5	Har avtalad flygtransfer till Arvidsjaur.
Storuman	5	5	5	3	4	5	5	5	Hemavan ingår i nuvarande flygavtal.
Östersund	1	1	1	2	5	3	2	1	Aktuell eftersom linjen Östersund-Umeå är ett särskilt utpekad uppdrag för Trafikverket.
Härjedalen	5	5	5	5	5	5	5	5	Sveg ingår i nuvarande flygavtal.
Sollefteå	5	5	5	2	2	4	2	4	Gemensam flygplats med Kramfors. Ingår i nuvarande flygavtal.
Kramfors	2	5	5	1	1	2	1	2	Gemensam flygplats med Sollefteå. Ingår i nuvarande flygavtal, huvudsakligen pga Sollefteås tillgänglighetsbrister.

Kommun	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	Kommentar
Mora	2	3	3	2	3	2	2	2	Ingår i nuvarande flygavtal, huvudsakligen pga närliggande kommuners tillgänglighetsbehov.
Älvdalen	5	5	5	5	5	5	2	3	Tillgänglighet för Älvdalen är motiv för trafikplikt från Mora flygplats.
Orsa	2	5	4	2	3	3	2	3	Tillgänglighet för Orsa är motiv för trafikplikt från Mora flygplats.
Malung-Sälen	5	5	5	5	5	4	2	5	Tillgänglighet för Malung-Sälen är motiv för trafikplikt från Mora flygplats.
Vansbro	4	4	5	5	5	4	2	5	Tillgänglighet för Vansbro kan påverkas av trafikplikt från Mora flygplats.
Hagfors	2	2	5	4	3	3	2	2	Ingår i nuvarande flygavtal.
Torsby	3	4	5	2	2	2	2	2	Ingår i nuvarande flygavtal.

Källa: Tillit, Trafikverket

6.2 Tillgänglighetsanalys per kommun

I detta avsnitt redovisas en beskrivning av tillgängligheten för interregionala resor för de kommuner som ingår i utredningen (presenteras i bokstavsordning). Under tabellerna kommenteras kommunens tillgänglighet gällande interregional kollektivtrafik samt kortfattat vilken trafik som ger effekterna.

6.2.1 Arjeplog

Tabell 6.2.1:1 Arjeplogs tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	5	2
Från Stockholm (K2)	5	5	5
Internationella resor (K3)	5	5	2
Storstäder (K4)	5	3	3
Regionsjukhus (K5)	5	5	5
Universitet (K6)	5	5	3
Större städer (K7)	5	4	4
Besöksnäring (K8)	5	5	4
Total tillgänglighetsbrist	40	37	28

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 26	Arjeplog–Arvidsjaur–Skellefteå
Flygbil	Arjeplog–Arvidsjaur

Arjeplog har bristande tillgänglighet i samtliga kriterier utan Trafikverkets avtal. Flyget från Arvidsjaur ger tillsammans med flygbilen tillgänglighetsförbättringar i kriterium 1, 3, 6 och 8. Förbättringar i kriterium 4 och 7 ges av busstrafiken.

6.2.2 Arvidsjaur

Tabell 6.2.2:1 Arvidsjaur's tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	5	1
Från Stockholm (K2)	5	5	3
Internationella resor (K3)	5	5	2
Storstäder (K4)	5	3	3
Regionsjukhus (K5)	5	5	5
Universitet (K6)	5	5	2
Större städer (K7)	5	2	2
Besöksnäring (K8)	5	4	2
Total tillgänglighetsbrist	40	34	20

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 21	Arvidsjaur–Älvsbyn–Boden–Luleå
Buss, linje 26	Arjeplog–Arvidsjaur–Skellefteå
Buss, linje 45	Gällivare–Jokkmokk–Arvidsjaur–Östersund
Flyg	Gällivare–Kramfors–Stockholm/Arlanda

Arvidsjaur har bristande tillgänglighet i samtliga kriterier utan Trafikverkets avtal. Det avtalade flyget från Arvidsjaur ger förbättringar K1, K2, K3, K6 och K8. Förbättringar i K4 och K7 och en viss förbättring även i K8 ges av busstrafiken.

6.2.3 Dorotea

Tabell 6.2.3:1 Doroteas tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	5	2
Från Stockholm (K2)	5	5	2
Internationella resor (K3)	5	5	2
Storstäder (K4)	5	4	4
Regionsjukhus (K5)	2	2	2
Universitet (K6)	5	5	4
Större städer (K7)	5	2	2
Besöksnäring (K8)	5	4	3
Total tillgänglighetsbrist	37	32	21

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 45	Gällivare–Jokkmokk–Arvidsjaur–Östersund
Buss, linje 63	Umeå–Åsele–Dorotea
Flygtransfer	Dorotea–Vilhelmina

Dorotea har bristande tillgänglighet i sju av åtta kriterier. Flygtrafiken från Vilhelmina ger tillsammans med flygtransfer förbättring av tillgängligheten i K1, K2, K3 och K8. Busstrafiken ger tillgänglighetsförbättring i K4 och K7 och en del av förbättringen i K8.

6.2.4 Gällivare

Tabell 6.2.4:1 Gällivares tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	5	1
Från Stockholm (K2)	5	5	3
Internationella resor (K3)	5	5	2
Storstäder (K4)	5	2	2
Regionsjukhus (K5)	5	5	5
Universitet (K6)	5	5	3
Större städer (K7)	5	5	5
Besöksnäring (K8)	5	4	2
Total tillgänglighetsbrist	40	36	23

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 44	Gällivare–Jokkmokk–Boden–Luleå
Buss, linje 45	Östersund–Gällivare
Nattåg	Stockholm–Luleå–Kiruna–Narvik
Flyg	Gällivare–Arvidsjaur–Stockholm/Arlanda

Gällivare har bristande tillgänglighet i alla kriterier utan Trafikverkets avtal. Merparten av tillgänglighetseffekterna kommer från den avtalade flygtrafiken, som förbättrar tillgängligheten i K1, K2, K3, K6 och K8.

6.2.5 Hagfors

Tabell 6.2.5:1 Hagfors tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	2	2	1
Från Stockholm (K2)	2	2	2
Internationella resor (K3)	5	5	2
Storstäder (K4)	4	4	4
Regionsjukhus (K5)	3	3	3
Universitet (K6)	3	3	3
Större städer (K7)	2	2	2
Besöksnäring (K8)	2	2	1
Total tillgänglighetsbrist	23	23	18

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Flyg	Torsby–Hagfors–Arlanda
------	------------------------

Hagfors har bristande tillgänglighet i K3, K4, K5 och K6 utan Trafikverkets avtal. Bristerna i K5 och K6 är relativt små. Av tillgänglighetsbristerna klarar flyget endast K3, men ger även ytterligare förbättring från gul till grön i K1 och K8.

Flyget från Hagfors ger även förbättring från 3 till 2 i K2 för Munkfors.

6.2.6 Härjedalen (Sveg)

Tabell 6.2.6:1 Svegs tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	5	1
Från Stockholm (K2)	5	5	2
Internationella resor (K3)	5	5	1
Storstäder (K4)	5	5	5
Regionsjukhus (K5)	5	5	5
Universitet (K6)	5	3	1
Större städer (K7)	5	2	2
Besöksnäring (K8)	5	3	1
Total tillgänglighetsbrist	40	33	18

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 46	Mora–Sveg–Östersund
Buss, linje 56	Sveg–Älvros–Ytterhogdal–Ljusdal
Flyg	Sveg–Stockholm/Arlanda

Härjedalens kommun med huvudorten Sveg har stora brister i samtliga kriterier utan avtalen men får stora tillgänglighetseffekter av flygtrafiken, som förbättrar tillgängligheten i K1, K2, K3, K6 och K8. Busstrafiken ger effekt i K7 och bidrar till att förbättra tillgängligheten i K6 och K8.

6.2.7 Kramfors

Tabell 6.2.7:1 Kramfors tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	2	2	1
Från Stockholm (K2)	5	5	1
Internationella resor (K3)	5	4	2
Storstäder (K4)	1	1	1
Regionsjukhus (K5)	1	1	1
Universitet (K6)	2	2	2
Större städer (K7)	1	1	1
Besöksnäring (K8)	2	2	2
Total tillgänglighetsbrist	19	18	11

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Norrtåg	Sundsvall–Umeå
Flyg	Gällivare–Kramfors–Stockholm/Arlanda

Kramfors har tillgänglighetsbrister i K2 och K3 utan Trafikverkets avtal som klaras av flygtrafiken. Flyget ger även ytterligare förbättring från gul till grön i K1.

6.2.8 Lycksele

Tabell 6.2.8:1 Lyckseles tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	5	1
Från Stockholm (K2)	5	5	2
Internationella resor (K3)	5	5	1
Storstäder (K4)	2	1	1
Regionsjukhus (K5)	4	2	2
Universitet (K6)	5	5	2
Större städer (K7)	2	2	2
Besöksnäring (K8)	5	4	2
Total tillgänglighetsbrist	33	29	13

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 31	Hemavan/Storuman/Lycksele–Umeå
Buss, linje 32	Skellefteå–Lycksele
Flyg	Vilhelmina–Lycksele–Stockholm/Arlanda

Lycksele har bristande tillgänglighet i sex av åtta kriterier utan Trafikverkets avtal. Flyget ger förbättringar i K1, K2, K3, K6 och K8. Busstrafiken ger övriga förbättringar.

6.2.9 Malung-Sälen

Tabell 6.2.9:1 Malung-Sälens tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	3	3
Från Stockholm (K2)	5	3	3
Internationella resor (K3)	5	4	4
Storstäder (K4)	5	3	3
Regionsjukhus (K5)	5	4	4
Universitet (K6)	4	3	3
Större städer (K7)	2	2	2
Besöksnäring (K8)	5	4	3
Total tillgänglighetsbrist	36	26	25

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 121	Borlänge–Malung
-----------------	-----------------

Malung-Sälen har tillgänglighetsbrister i sju av åtta kriterier utan Trafikverkets avtal. Busstrafiken förbättrar tillgängligheten i samtliga dessa kriterier, men utan att nå acceptabel nivå. Flygtrafiken från Mora ger endast en viss effekt i K8.

6.2.10 Mora

Tabell 6.2.10:1 Moras tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	2	2	1
Från Stockholm (K2)	3	3	1
Internationella resor (K3)	3	3	1
Storstäder (K4)	2	2	2
Regionsjukhus (K5)	3	3	2
Universitet (K6)	2	2	1
Större städer (K7)	2	1	1
Besöksnäring (K8)	2	2	2
Total tillgänglighetsbrist	19	18	11

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 46	Östersund–Mora
Flyg	Sveg–Mora–Arlanda

Mora har bristande tillgänglighet i tre kriterier utan Trafikverkets avtal, K2, K3 och K5, även om bristerna är relativt små. Flygtrafiken ger god tillgänglighet i K1, K2 och K3 samt acceptabel tillgänglighet i K5.

Flyget i Mora ger även förbättring från 2 till 1 i K1 för Rättvik.

6.2.12 Orsa

Tabell 6.2.12:1 Orsas tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	4	4	1
Från Stockholm (K2)	5	5	2
Internationella resor (K3)	5	5	1
Storstäder (K4)	3	3	3
Regionsjukhus (K5)	5	4	2
Universitet (K6)	4	2	2
Större städer (K7)	2	2	2
Besöksnäring (K8)	3	3	2
Total tillgänglighetsbrist	31	28	15

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 46	Östersund–Mora
----------------	----------------

Flyget från Mora ger relativt stora tillgänglighetseffekter för Orsa. Utan Trafikverkets avtal har Orsa tillgänglighetsbrister i sju av åtta kriterier. Med flyget förbättras tillgängligheten i fem av dessa kriterier.

6.2.13 Pajala

Tabell 6.2.13:1 Pajalas tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	5	2
Från Stockholm (K2)	5	5	5
Internationella resor (K3)	5	5	2
Storstäder (K4)	5	2	2
Regionsjukhus (K5)	5	5	5
Universitet (K6)	5	5	4
Större städer (K7)	5	5	5
Besöksnäring (K8)	5	5	5
Total tillgänglighetsbrist	40	37	30

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 55	Pajala–Överkalix–Luleå
Flyg	Pajala–Luleå

Pajala har bristande tillgänglighet i samtliga kriterier utan Trafikverkets avtal. Flyget ger bättre tillgänglighet i K1, K3, och K6. Busstrafiken ger förbättring i K4.

6.2.14 Sollefteå

Tabell 6.2.14:1 Sollefteås tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	5	1
Från Stockholm (K2)	5	5	2
Internationella resor (K3)	5	5	2
Storstäder (K4)	2	2	2
Regionsjukhus (K5)	2	2	2
Universitet (K6)	4	4	2
Större städer (K7)	2	2	2
Besöksnäring (K8)	4	3	2
Total tillgänglighetsbrist	29	28	15

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 40	Östersund–Hammarstrand–Sollefteå–Örnsköldsvik
Buss, linje 331	Sundsvall–Långsele–Sollefteå
Flyg	Kramfors–Stockholm/Arlanda

Sollefteå har bristande tillgänglighet i fem av åtta kriterier utan Trafikverkets avtal. Med flygtrafiken förbättras tillgängligheten i alla dessa kriterier.

6.2.15 Sorsele

Tabell 6.16:1 Sorseles tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	5	2
Från Stockholm (K2)	5	5	5
Internationella resor (K3)	5	5	2
Storstäder (K4)	5	5	5
Regionsjukhus (K5)	5	3	3
Universitet (K6)	5	5	4
Större städer (K7)	5	3	3
Besöksnäring (K8)	5	4	3
Total tillgänglighetsbrist	40	35	27

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 45	Gällivare–Jokkmokk–Arvidsjaur–Östersund
Flygtransfer	Sorsele–Arvidsjaur

Sorsele har bristande tillgänglighet i samtliga kriterier utan Trafikverkets avtal. Flygtrafiken från Arvidsjaur ger tillsammans med flygtransfer Sorsele–Arvidsjaur tillgänglighetseffekt i K1, K3, K6 och K8. Busstrafiken ger tillgänglighetseffekt i K5 och K7 och en del av effekten i K8.

6.2.16 Hemavan (Storumans kommun)

Tabell 6.2.16:1 Hemavans tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	5	5
Från Stockholm (K2)	5	5	5
Internationella resor (K3)	5	5	5
Storstäder (K4)	5	5	5
Regionsjukhus (K5)	5	5	5
Universitet (K6)	5	5	5
Större städer (K7)	5	5	5
Besöksnäring (K8)	5	5	2
Total tillgänglighetsbrist	40	40	40

TRV-avtal med resmöjlighet till/från Hemavan

Flyg	Hemavan–Stockholm/Arlanda
Buss, linje 31	Hemavan– Lycksele, Umeå–Hemavan

Hemavan har stora tillgänglighetsbrister i samtliga kriterier utan Trafikverkets avtal. Med avtalen förbättras tillgängligheten endast i K8. I praktiken ger dock flygtrafiken betydande förbättringar av tillgängligheten eftersom restiden till Stockholm är som bäst 3 timmar och 30 minuter jämfört med ca 14 timmar med tåg och buss och minst 11 timmar med bil (exklusive pauser). Orsaken till de uteblivna tillgänglighetseffekterna är främst att mätningen skett under oktober, då trafiken är halverad på grund av låg efterfrågan. Tidtabellen under oktober 2024 verkar inte heller helt uppfylla kraven i allmän trafikplikt.

Flygtrafiken från Hemavan ger inga tillgänglighetseffekter för kommunhuvudorten, som ligger ca 15 mil bort.

6.2.17 Torsby

Tabell 6.2.17:1 Torsbys tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	3	3	1
Från Stockholm (K2)	4	4	2
Internationella resor (K3)	5	5	2
Storstäder (K4)	2	2	2
Regionsjukhus (K5)	2	2	2
Universitet (K6)	2	2	2
Större städer (K7)	2	2	2
Besöksnäring (K8)	2	2	1
Total tillgänglighetsbrist	22	22	14

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Flyg	Torsby–Hagfors–Arlanda
------	------------------------

Torsby har bristande tillgänglighet i K1, K2 och K3 utan Trafikverkets avtal, även om tillgänglighetsbristen i K1 är liten. Flyget förbättrar tillgängligheten i dessa kriterier och ger även en ytterligare förbättring från acceptabel till god i K8.

Flyget från Torsby ger även förbättring från 2 till 1 i K1 för Sunne.

6.2.18 Vansbro

Tabell 6.2.18:1 Vansbros tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	4	1	1
Från Stockholm (K2)	4	2	2
Internationella resor (K3)	5	2	2
Storstäder (K4)	5	2	2
Regionsjukhus (K5)	5	2	2
Universitet (K6)	4	2	2
Större städer (K7)	2	2	2
Besöksnäring (K8)	5	4	2
Total tillgänglighetsbrist	34	17	15

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 121	Borlänge–Vansbro–Malung
-----------------	-------------------------

Busstrafiken ger det mesta av tillgänglighetseffekterna för Vansbro, men flyget från Mora ger merparten av tillgänglighetseffekten i K8.

6.2.19 Vilhelmina

Tabell 6.2.19:1 Vilhelminas tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	5	1
Från Stockholm (K2)	5	5	2
Internationella resor (K3)	5	5	2
Storstäder (K4)	2	2	2
Regionsjukhus (K5)	2	2	2
Universitet (K6)	5	5	2
Större städer (K7)	5	5	5
Besöksnäring (K8)	5	4	2
Total tillgänglighetsbrist	34	33	18

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 45	Gällivare–Jokkmokk–Arvidsjaur–Östersund
Flyg	Vilhelmina–Lycksele–Stockholm/Arlanda

Vilhelmina har bristande tillgänglighet i sex av åtta kriterier. Flygtrafiken ger förbättringar i K1, K2, K3, K6 och K8. Busstrafiken ger mindre tillgänglighetsförbättring i K8.

6.2.20 Åsele

Tabell 6.2.20:1 Åseles tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	5	2
Från Stockholm (K2)	5	5	3
Internationella resor (K3)	5	5	2
Storstäder (K4)	2	1	1
Regionsjukhus (K5)	2	2	2
Universitet (K6)	5	5	4
Större städer (K7)	3	3	3
Besöksnäring (K8)	5	4	3
Total tillgänglighetsbrist	32	30	20

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Flygtransfer	Åsele–Vilhelmina
Buss, linje 63	Umeå– Åsele–Dorotea
Buss, linje 45	Gällivare–Jokkmokk–Arvidsjaur–Östersund

Åsele har bristande tillgänglighet i sex av åtta kriterier utan Trafikverkets avtal, även om bristen i K7 inte är så stor. Flygtrafiken till Vilhelmina ger tillsammans med flygtransfer förbättringar i K1, K2, K3, K6 och K8. Övriga förbättringar ger busstrafik på linje 63.

6.2.21 Älvdalen

Tabell 6.2.21:1 Älvdalens tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	5	4	1
Från Stockholm (K2)	5	5	2
Internationella resor (K3)	5	5	2
Storstäder (K4)	5	3	3
Regionsjukhus (K5)	5	5	2
Universitet (K6)	5	3	2
Större städer (K7)	2	2	2
Besöksnäring (K8)	3	3	3
Total tillgänglighetsbrist	35	30	17

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 133	Mora–Älvdalen–Sälen
-----------------	---------------------

Älvdalen har tillgänglighetsbrister i sju av åtta kriteriet. Busstrafiken ger vissa tillgänglighetseffekter i K1, K4 och K6 men fortfarande utan att uppnå acceptabel nivå. Flyget från Mora förbättrar tillgängligheten i K1, K2, K3, K5 och K6, även om K3 fortfarande har ljusröd färg.

6.2.22 Östersund

Tabell 6.2.22:1 Östersunds tillgänglighetsbrister 2024

Tillgänglighetskriterier	Exkl. alla TRV-avtal	Inkl. alla TRV-avtal, förutom flygavtal	Inkl. alla TRV-avtal
Till Stockholm (K1)	1	1	1
Från Stockholm (K2)	1	1	1
Internationella resor (K3)	1	1	1
Storstäder (K4)	2	1	1
Regionsjukhus (K5)	5	5	2
Universitet (K6)	3	3	3
Större städer (K7)	2	2	2
Besöksnäring (K8)	1	1	1
Total tillgänglighetsbrist	16	15	12

TRV-avtal med resmöjlighet till/från kommunhuvudorten

Buss, linje 40	Östersund–Hammarstrand–Sollefteå–Örnsköldsvik
Buss, linje 45	Östersund–Arvidsjaur–Jokkmokk–Gällivare
Buss, linje 46	Mora–Sveg–Östersund
Buss, linje 164	Östersund–Funäsdalen
Norrtåg	Sundsvall–Östersund–Storlien
Nattåg	Stockholm–Östersund–Åre–Duved
Flyg	Östersund–Umeå

Östersund har överlag relativt god tillgänglighet, även utan Trafikverkets avtalade trafik har kommunen bara brister i två kriterier, K5 och K6.

Flyget Östersund–Umeå ger acceptabel tillgänglighet i K5, men inga andra effekter. Förbättringen i K4 beror på Norrtågs trafik.

7 Att förbättra tillgängligheten med flygtrafik

7.1 När är det lämpligt att åtgärda tillgänglighetsbrister med flygtrafik?

Trafikverket utgår i sitt uppdrag från att ett åtagande med ett trafikavtal ska ge mätbara förbättringar i den interregionala tillgängligheten för kommuner som har brister i tillgängligheten. Utgångspunkten är att använda det trafikslag som passar bäst för ändamålet och inte använda en dyrare lösning än nödvändigt för att klara tillgängligheten. Det handlar inte om att upprätthålla ett visst trafikslag eller trafik på en viss sträcka.

Kostnaden för Trafikverkets avtal om flygtrafik varierar, men är i allmänhet betydligt högre per passagerare än övriga trafikslag. Liksom för övriga trafikslag har flyget även stordriftsfördelar. Ett stort flygplan är billigare i drift per möjlig passagerare än vad ett litet flygplan är. Kostnaden för avtalad trafik kan begränsas något genom att samslinga två flygplatser. Det blir då rimligt att använda något större flygplanstyper, vilket också brukar uppskattas av passagerarna. Nackdelen är att restiden med en mellanlandning blir något längre än för ett direktflyg.

Flygtrafikens största fördel är att den ger snabba förbindelser på riktigt långa avstånd. Det är där flygets högre hastighet ger stora utslag i restiderna. Vid kortare avstånd blir skillnaden inte så stor. På medellånga avstånd kan tågtrafik ge tillräckligt korta restider. Tågtrafik har också i allmänhet fördelen att gå direkt till de centrala delarna av målpunkten. Vid en resa till Stockholm med tåg kommer man ända in till centralstationen, medan de flyglinjer som upphandlas till Arlanda kräver byte till en anslutningsresa in till de centrala delarna, vilket minskar skillnaden i restid totalt sett. Eftersom även mindre flygplatser i allmänhet är belägna en bit från huvudorten ger anslutningsresor i båda ändar en förlängd restid. Dessutom finns krav på att vara på flygplatsen en god stund i förväg för incheckning och säkerhetskontroll. Fördelen med flyget är större vid en resa med byte till annat flyg på Arlanda, exempelvis för en utlandsresa.

För resa med tåg och buss fungerar det med betydligt mindre tidsmarginaler, eftersom passageraren här kan kliva ombord precis innan avgång (att jämföra med flyg där man måste vara på plats i god tid före avgång för att hinna med incheckning och säkerhetskontroll). En timmes flygresor kan med anslutningar och väntetid i praktiken innebära en total restid på tre timmar. Det innebär också att det är först vid uppåt fyra

timmars restid med tåg som flyget är mer konkurrenskraftigt. Det är också en av anledningarna till att Trafikverket har en restidsgräns på fyra timmar i tillgänglighetskriterierna för det som betraktas som god tillgänglighet. För de allra längsta avstånden, där snabba tåg dessutom saknas, är flyget nödvändigt för att skapa rimliga restider.

Ett alternativ till en flygförbindelse kan vara en anslutningstrafik till flyget i en annan kommun. Trafikverket har avtal om sådan anslutningstrafik i Norrbottens respektive Västerbottens län. Trafiken är ett komplement till redan befintlig flygtrafik, som gör att fler kommuner får tillgänglighet genom anslutningen till flyget. Anslutningen kan gälla både till en flygplats med avtalad trafik och till en flygplats med kommersiell trafik, beroende på vad som ger den bästa effekten för tillgängligheten.

7.2 Var ska gränsen gå för när allmän trafikplikt kan införas?

Enligt EU:s lufttrafikförordning finns möjlighet att införa allmän trafikplikt för en flyglinje som inte upprätthålls kommersiellt. Införandet av allmän trafikplikt ska dock ses som ett undantag, huvudregeln är att lufttrafik ska ske på kommersiella villkor. I förordningen anges att alternativa transportsätt ska beaktas vid bedömningen av behovet av att införa allmän trafikplikt och särskild vikt bör fästas vid tågförbindelser som betjänar den planerade sträckan med en restid på mindre än tre timmar.

Det är således enligt EU:s lufttrafikförordning *möjligt* att upphandla flygtrafik om det inte finns andra alternativ med restid under tre timmar. Det innebär dock ingen skyldighet att göra så. Det är medlemsstaten som avgör om det är nödvändigt att införa allmän trafikplikt på den aktuella linjen.

Synpunkter har inkommit, bland annat i samband med samrådet i september 2025, om att Trafikverkets sätt att mäta tillgänglighet inte utnyttjar förordningens möjlighet fullt ut, utan kräver längre restid för att allmän trafikplikt kan komma ifråga.

Trafikverket utgår ifrån sitt uppdrag att skapa en grundläggande tillgänglighet genom att avtala om interregional kollektivtrafik. Det handlar om att skapa resmöjligheter i hela landet och därför prioriteras tillgänglighetsförbättringar för de kommuner som har den sämsta tillgängligheten. Resmöjligheterna mäts med åtta tillgänglighetskriterier och de kommuner som har brister i tre eller fler kriterier prioriteras för

åtgärd, se avsnitt 6.1. Avtal för färja, flyg, tåg och buss finansieras inom samma anslag.

Avtal tecknas om trafik med det trafikslag som fungerar bäst för att avhjälpa den aktuella tillgänglighetsbristen. Buss används för relativt kortväga interregionala förbindelser eller där andra alternativ saknas. Tåg används för medellånga interregionala förbindelser. Flyg används i första hand för de riktigt långa resbehoven där andra alternativ inte är möjliga för snabba transporter.

Grundläggande tillgänglighet har av Trafikverket definierats som en resmöjlighet över dagen till ett antal resmål i båda riktningar, oavsett trafikslag. En restid till exempelvis Stockholm på fyra timmar bedöms vara en relativt god tillgänglighet.

7.2.1 Effekt av annan tidsgräns

Att besluta om allmän trafikplikt för flyglinjer, som inte kan upprätthållas kommersiellt, där restiden med tåg till exempelvis Stockholm är 3–4 timmar skulle förutsätta en annan tolkning av uppdraget än den nuvarande.

Det skulle innebära att betydligt fler kommuner skulle vara motiverade för åtgärder. Verksamheten skulle i högre grad riktas till kommuner med relativt små tillgänglighetsbrister. Om alla trafikslag ska behandlas lika innebär det sannolikt även att det finns motiv för avtal om fler tåg- och busslinjer. Sammantaget skulle detta medföra stora kostnadsökningar i verksamheten, något som anslaget inte tillåter, se avsnitt 1.5.

Utan ett ändrat uppdrag eller en kraftigt ökad budget skulle en sänkt tidsgräns för alternativa transportsätt därmed i praktiken inte ha någon större betydelse. Detta eftersom Trafikverket prioriterar åtgärder för de kommuner som har den sämsta tillgängligheten.

Frågan ställs ännu mer på sin spets när de senaste årens kostnadsökningar för den trafik som avtalen omfattar inte har kompensrats med en motsvarande ökning av anslaget. Trafikverket behöver i ett sådant läge ännu hårdare prioritera åtgärder för de kommuner som har den sämsta tillgängligheten. Att utöka det statliga åtagandet med fler linjer finns det i dagsläget inte utrymme för, snarare är det troligt att antalet linjer kan behöva begränsas av ekonomiska skäl, se avsnitt 10.

Ett alternativ, om regering och riksdag så önskar, är att ge Trafikverket i uppdrag att med särskild finansiering säkerställa flygtrafik på ett antal utpekade linjer. Motivet till en sådan lösning skulle till exempel kunna

vara att upprätthålla vissa flyglinjer som komplement till övriga resmöjligheter som ett basnät av flygtrafik över hela landet. Något sådant uppdrag har Trafikverket inte idag.

7.3 Alternativa möjligheter att klara tillgängligheten

Som framgår ovan ska Trafikverket inte besluta om allmän trafikplikt för flyg om det finns andra resmöjligheter som klarar en grundläggande tillgänglighet.

I detta avsnitt redovisas resmöjligheter med flyg jämfört med andra kollektiva färdmedel och bilresande. Möjligheten att resa med bil illustrerar både den relativa tillgängligheten utan kollektiva färdmedel och vilken tillgänglighet som skulle kunna åstadkommas med en riktad anslutningstrafik till annat färdmedel. Annat färdmedel kan vara flyg från en annan flygplats eller tågtrafik.

Tabellen nedan visar den totala restiden till Stockholms Centralstation med flyg, tåg/buss respektive bil. Restiderna får ses som ungefärliga utifrån nuvarande förhållanden. Beräkningen utgår från en central punkt i den aktuella orten och avser kortaste normala restid.

Färgmarkeringarna visar huruvida restiderna från de orter som utreds till Stockholms 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 Stockholms Centralstation.* Morgonturer har valts vilket inte alltid är det snabbaste alternativet men det mest relevanta för kriteriet.

Tabell 7.3:1 Total restid till Stockholms Centralstation, 2025

Ort	Vägavstånd (km)	Restid med flyg till Arlanda ³⁶ (tim.min)	Restid med tåg/buss	Restid med bil ³⁷
Arjeplog ³⁸	910	Direktflyg: 4.30	14.13	10.50
		1 stopp: 5.15		
Arvidsjaur	862	Direktflyg: 3.25	13.03	10.30
		1 stopp: 4.10		
Dorotea ³⁹	626	Direktflyg: 3.55	10.43	7.30
		1 stopp: 4.45		
Gällivare	1 134	4.25	15.25	13.20
Hagfors	350	2.30	5.22	4.18
Hemavan	877	Direktflyg: 3.30	13.46	11.00
		1 stopp: 4.10		
Kramfors	468	2.45	4.54	5.20
Lycksele	710	3.05	8.48	8.20
Malung-Sälen ⁴⁰	366	3.25	5.16	4.34
Mora	306	2.25	3.51	4.10
Orsa ⁴¹	361	2.53	4.29	4.10
Pajala	1 110	4.10	16.18	13.11
Sollefteå	492	3.05	6.13	5.40
Sorsele ⁴²	819	Direktflyg: 4.40	11.48	10.00
		1 stopp: 5.25		

³⁶ Restiden inkluderar anslutningstid till flygplats och tid för incheckning inklusive viss marginal (beräknat till totalt 40 min), faktisk flygtid på sträckan (xx min) samt tid från gate på Arlanda och sedan resa med Arlanda Express till Stockholms centralstation (beräknat till 60 min totalt). För Pajala räknas först flygtid till Luleå och viss väntetid till flyget Luleå–Arlanda.

³⁷ Restiderna med bil avser faktisk körtid och får ses som ungefärliga eftersom de kan variera något. Vid långa sträckor krävs dessutom pauser som inte inkluderats här. Tiderna ger dock en indikation på restiden med bil jämfört med kollektiva resmöjligheter.

³⁸ I den totala restiden med flyg ingår resa flygbil Arjeplog–Arvidsjaur (ca 1.05) och därefter flyg Arvidsjaur–Arlanda, inkl tidsåtgång som ingår i fotnot 18.

³⁹ I den totala restiden med flyg ingår resa flygtransfer Dorotea–Vilhelmina (ca 0.45) och därefter flyg Vilhelmina–Arlanda, inkl tidsåtgång som ingår i fotnot 18.

⁴⁰ I den totala restiden med flyg ingår resa med bil Malung–Sälen–Mora flygplats (ca 0.55) och därefter flyg Mora–Arlanda, inkl tidsåtgång som ingår i fotnot 18.

⁴¹ I den totala restiden med flyg ingår resa med bil Orsa–Mora flygplats (ca 0.28) och därefter flyg Mora–Arlanda, inkl tidsåtgång som ingår i fotnot 18.

⁴² I den totala restiden med flyg ingår resa flygtransfer Sorsele–Arvidsjaur (ca 1.15) och därefter flyg Arvidsjaur–Arlanda, inkl tidsåtgång som ingår i fotnot 18.

Ort	Vägavstånd (km)	Restid med flyg till Arlanda ³⁶ (tim.min)	Restid med tåg/buss	Restid med bil ³⁷
Sveg	457	3.10	5.43	5.10
Torsby	441	3.05	4.51	4.50
Vansbro ⁴³	304	3.25	4.33	4.10
Vilhelmina	681	Direktflyg: 3.10 1 stopp: 3.50	11.30	8.20
Åsele ⁴⁴	629	Direktflyg: 4.05 1 stopp: 4.45	10.25	7.30
Älvdalen ⁴⁵	344	3.05	4.57	4.40

Källa: <https://resrobot.se/>; <https://www.google.se/maps>

Tabellen visar att det är stora skillnader i avstånd och restid till Stockholm för de aktuella orterna. Allra längst avstånd har Gällivare (1 134 km), följt av Pajala (1 110 km). Pajala har den avsevärt längsta restiden med tåg/buss (drygt 18 timmar), tätt följt av Gällivare, Hemavan, Arvidsjaur, Vilhelmina och Lycksele. Dessa har också längst restid med bil, även om restiden blir något kortare än med tåg/buss. För de här kommunerna är flyget enda möjligheten att få rimliga restider till Stockholm.

Flygrestiden skiljer en del beroende på avstånd, de flesta orterna har en restid på cirka tre timmar totalt (+/- 30 minuter). Absolut längst restid med flyg har Pajala där resan tar totalt drygt 4 timmar, vilket beror på att passagerarna måste byta flyg i Luleå för vidare färd till Arlanda. Detta är ändå endast cirka en tredjedel av restiden jämfört med alternativa färsätt.

Resterande orter med allmän trafikplikt har betydligt kortare restider. Närmast till Stockholm har Mora, som också har den allra kortaste restiden. Flygresan från Mora tar cirka 2 timmar och 25 minuter totalt och resan med tåg/buss tar bara något längre tid (3 timmar och 51 minuter).

För Östersund är målet för allmän trafikplikt inte Stockholm–Arlanda, utan här är målet Umeå. Ursprunget för upphandlingen är en förbindelse från Jämtland till regionsjukhuset i Umeå, för mer information om detta se Bilaga 2. För resan Östersund–Umeå finns alternativa resmöjligheter

⁴³ I den totala restiden med flyg ingår resa med bil Vansbro–Mora flygplats (ca 1.00) och därefter flyg Mora–Arlanda, inkl tidsåtgång som ingår i fotnot 18.

⁴⁴ I den totala restiden med flyg ingår resa flygtransfer Åsele–Vilhelmina (ca 0.55) och därefter flyg Vilhelmina–Arlanda, inkl tidsåtgång som ingår i fotnot 18.

⁴⁵ I den totala restiden med flyg ingår resa med bil Älvdalen–Mora flygplats (ca 0.45) och därefter flyg Mora–Arlanda, inkl tidsåtgång som ingår i fotnot 18.

till flyget, se tabell nedan. Det finns dessutom möjlighet att flyga Östersund–Arlanda–Umeå på drygt 4 timmar (inklusive en timmes väntetid på Arlanda).

Tabell 7.3:2 Total restid (tim.min) Östersund–Umeå, 2025

Vägavstånd (km)	Restid med flyg ⁴⁶	Restid med tåg/buss	Restid med bil ⁴⁷
363	2.00	5.39	5.15

Källa: <https://resrobot.se/>; <https://www.google.se/maps>

Här nedan redovisas resmöjligheter med flyg från alternativa flygplatser respektive alternativa järnvägsstationer samt total restid till Stockholm centralstation. Restiderna får ses som ungefärliga utifrån nuvarande förhållanden. Beräkningen utgår från en central punkt i den aktuella orten och avser kortaste normala restid.

Tabell 7.3:3 Restider med bilanslutning till alternativ flygplats, 2025

Ort	Alternativ flygplats ⁴⁸	Avstånd (km)	Restid med bil till alt flygplats (tim.min)	Total restid till Stockholm via alt flygplats
Arjeplog	Skellefteå	240	3.00	5.50
	Luleå	240	3.00	6.00
Arvidsjaur	Skellefteå	152	1.52	4.42
	Luleå	155	1.49	4.39
Dorotea	Lycksele	141	1.50	4.55
Gällivare	Kiruna	117	1.30	4.50
Hagfors	Torsby	59	0.52	3.57
	Karlstad	89	1.15	3.50
Hemavan	Vilhelmina	227	3.00	Direktflyg: 6.10 1 stopp: 6.50

⁴⁶ Restiden inkluderar anslutningstid till flygplats och tid för incheckning inklusive viss marginal (beräknat till totalt 40 min), faktisk flygtid på sträckan (50 min) samt tid för bagagehämtning samt resa från flygplatsen i Umeå till centrala stan (beräknat till totalt 30 min).

⁴⁷ Restiderna avser faktisk körtid och får ses som ungefärliga eftersom de kan variera något. Vid långa sträckor krävs dessutom pauser som inte inkluderats här. Tiderna ger dock en rimlig indikation på restiden med bil jämfört med kollektiva resmöjligheter.

⁴⁸ Avser flygplatser med inrikestrafik.

Ort	Alternativ flygplats ⁴⁸	Avstånd (km)	Restid med bil till alt flygplats (tim.min)	Total restid till Stockholm via alt flygplats			
Hemavan	Arvidsjaur	253	3.20	Direktflyg: 6.45			
				1 stopp: 7.30			
Kramfors	Sundsvall	74	1.00	3.45			
Lycksele	Vilhelmina	100	1.37	Direktflyg: 4.47			
				1 stopp: 5.27			
				Umeå	132	1.47	4.32
Malung-Sälen	Hagfors	96	1.15	3.45			
	Torsby	83	1.05	4.10			
Mora	Hagfors	145	2.00	4.30			
	Torsby	132	1.50	4.55			
Orsa	Hagfors	180	2.20	4.50			
	Torsby	167	2.10	5.15			
Pajala	Gällivare	141	1.45	6.10			
Sollefteå	Sundsvall	101	1.20	4.05			
Sorsele	Lycksele	148	2.00	5.05			
				Vilhelmina	149	2.10	Direktflyg: 5.20
				1 stopp: 6.00			
Sveg	Östersund	191	2.30	5.10			
Torsby	Karlstad	90	1.10	3.45			
	Hagfors	56	0.50	3.20			
Vansbro	Hagfors	97	1.20	3.50			
	Torsby	127	1.50	4.55			
Vilhelmina	Lycksele	121	1.45	4.50			
	Umeå	236	3.00	5.45			
Åsele	Lycksele	92	1.14	4.20			
Älvdalen	Hagfors	203	2.40	5.10			
	Torsby	191	2.30	5.35			

Källa: <https://resrobot.se/>; <https://www.google.se/maps>

Tabell 7.3:4 Restider med bilanslutning till alternativ järnvägsstation, 2025

Ort	Alternativ järnvägsstation ⁴⁹	Avstånd (km)	Restid med bil till alt järnvägsstation (tim.min)	Total restid till Stockholm via alt järnvägsstation
Arjeplog	Jörn	161	2.00	11.08
	Älvsbyn	180	2.10	12.10
Arvidsjaur	Jörn	76	0.58	10.08
	Älvsbyn	95	1.08	11.08
Dorotea	Umeå	211	2.50	12.03
Gällivare*	Boden	188	2.39	13.07
Hagfors	Karlstad	85	1.07	3.56
Hemavan	Umeå	376	4.50	11.13
Kramfors*	Sundsvall	95	1.13	4.45
	Örnsköldsvik	85	1.07	6.37
Lycksele	Umeå	128	1.43	12.10
Malung-Sälen	Borlänge	132	1.50	4.16
Mora*	Borlänge	100	1.22	3.48
Orsa	Borlänge	110	1.30	4.56
Pajala	Gällivare	145	1.49	14.14
	Luleå	216	2.42	14.50
Sollefteå	Sundsvall	118	1.31	5.03
	Örnsköldsvik	94	1.21	6.51
Sorsele	Jörn	158	2.00	11.08
Sveg	Ljusdal	111	1.32	4.48
	Hudiksvall	169	2.15	4.52
Torsby	Karlstad	102	1.23	4.12
Vansbro	Borlänge	88	1.15	3.41
Vilhelmina	Umeå	230	3.05	9.23
Åsele	Umeå	162	2.09	8.27
Älvdalen	Borlänge	139	2.00	4.18

Källa: <https://resrobot.se/>; <https://www.google.se/maps>

* Orten har egen järnvägsstation med dagligt utbud. De utredda alternativen tillför inget extra utan ingår för att visa på en helhetsbild över de alternativ som finns om förutsättningarna skulle ändras. Resenärer från Gällivare, Mora och Kramfors har

⁴⁹ Avser flygplatser med inrikestrafik.

ungefär samma restid om de sätter sig på tåget därhemma som om de åker med bil till den alternativa järnvägsstationen.

Restiden med bil till alternativ flygplats med trafik till Stockholm varierar. *Arjeplog, Hemavan och Sveg* har de längsta avstånden både i tid och kilometer. *Arjeplog* har tre timmar till närmaste alternativa flygplats (Luleå eller Skellefteå) och därifrån tar det sedan cirka 3 timmar till Stockholm (inklusive incheckning, bagagehantering och transfer), men det är fortfarande snabbare än att åka buss/tåg som skulle ta drygt 14 timmar. *Hemavan* har på samma sätt cirka 3 timmar till *Vilhelmina* flygplats och därifrån tar det sedan 3–4 timmar till Stockholm vilket ändå är snabbare än att åka buss/tåg som skulle ta närmare 13 timmar. För *Sveg* krävs resa till Östersund (2 timmar och 30 minuter) för att flyga därifrån (2 timmar och 10 minuter) inklusive incheckning, bagagehantering och transfer), men det ger inte så stor tidsvinst för resan jämfört med att resa med tåg/buss (knappt 6 timmar) hela vägen till Stockholm.

Pajala har en del resenärer som inte ska vidare från Luleå till Stockholm, utan stannar i Luleå eller reser vidare till annan ort i länet. För dessa är en alternativ flygplats som Gällivare inte ett relevant alternativ. Då är oftast bilen det bästa alternativet för att ta sig till Luleå (216 km med en ungefärlig restid på 2 timmar och 40 minuter och sedan med flyg därifrån).

Kortast restid (cirka 1–1,5 timme) till alternativa flygplatser har *Torsby, Hagfors, Kramfors, Sollefteå* och därefter även *Åsele, Malung-Sälen, Vansbro och Gällivare*.

Torsby och Hagfors har varandra som närmaste flygplats, men även Karlstad skulle kunna vara ett alternativ även om flygplatsen för närvarande⁵⁰ har mycket begränsad flygtrafik till Stockholm och utbudet med en tur i vardera riktningen på eftermiddagen inte klarar Trafikverkets tillgänglighetskriterier. Däremot finns omfattande tågtrafik från Karlstad till Stockholm med restider under 3 timmar (total restid drygt 4 timmar).

Kramfors har drygt en timme till flyget i Sundsvall och *Sollefteå* har något längre dit. Dessa skulle härifrån få en total restid till Stockholm på 3 timmar och 45 minuter respektive 4 timmar och 5 minuter.

För *Åsele* skulle *Lycksele* kunna vara en alternativ flygplats då det tar drygt en timme dit med bil och jämförbart med den totala restiden att flyga från *Vilhelmina* som idag.

För *Malung-Sälen* skulle *Torsby* kunna vara en alternativ flygplats (totalt sett bara något längre restid än från Mora). Men tåget från Borlänge skulle

⁵⁰ December 2025: En tur till Arlanda kl. 13.05. En ankomst från Arlanda kl. 16.05.

kunna vara ett motsvarande alternativ med en total restid till Stockholm på drygt 4 timmar.

På motsvarande sätt skulle Hagfors flygplats kunna vara ett alternativ för *Vansbro* som bara skulle ge en något längre restid (3 timmar och 50 minuter) jämfört med att flyga från Mora. Även här skulle tåget från Borlänge kunna vara ett fullgott alternativ med en restid till Stockholm på totalt 3 timmar och 41 minuter.

Gällivare har cirka 1 timme och 30 minuter till Kiruna flygplats som har ett visst utbud av kommersiell trafik, men det skulle innebära en total restid Gällivare–Kiruna–Arlanda på knappt 5 timmar vilket skulle bli något sämre än idag, men fortfarande mycket bättre än att resa med tåg/buss eller bil som tar minst 15 timmar.

Mora har närmast till Torsby flygplats (cirka 2 timmar) med flygtrafik till Stockholm. Ett bättre alternativ än detta är tåget från Mora eller Borlänge med en total restid på cirka 4 timmar till Stockholm.

8 Bedömning om trafiken kan bedrivas kommersiellt

Trafikverket ska bara avtala om trafik när det inte är möjligt att upprätthålla tillgängligheten med kommersiell trafik. Hur stor andel av kostnaden som täcks med biljettintäkter är ett mått på den kommersiella gångbarheten.

Trafikverket har ingen exakt uppgift om kostnaderna för respektive flyglinje, men i anbudet ska operatörerna i förväg beräkna kostnader och biljettintäkter, inklusive max 5,5 procents vinst, och ska dessutom under avtalstiden rapportera in biljettintäkter. Biljettintäkterna plus den avtalade ersättningen ger därmed en grov uppskattning av den totala kostnaden för trafiken⁵¹ och utifrån detta går det att uppskatta hur stor 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.

Tabell 8:1 Andel biljettintäkter per linje 2025

Linje	Avtalad ersättning (mkr)	Biljettintäkter (mkr)	Totalt (mkr)	Andel biljettintäkter (%)
Hemavan, Arvidsjaur, Vilhelmina, Lycksele–Arlanda	90,6	15,9	170,4	46,8
		32,6		
		12,2		
		19,1		
		= 79,8		
Gällivare–Kramfors–Arlanda	64,2	41,9	118,1	45,6
		12,0		
		= 53,9		
Torsby–Hagfors–Arlanda	19,8	1,4	22,8	13,2
		1,6		
		= 3,0		

⁵¹ Ersättningen från Trafikverket bestäms utifrån vinnande anbud. Ersättningen ska täcka de kostnader för trafiken som inte täcks av biljettintäkter samt en rimlig 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 faktiska kostnaden. Den verkliga kostnaden för trafiken kan därför avvika något både uppåt och nedåt från den beräknade. Beräkningen ger dock en rimlig uppskattning av storleksordningen för kostnaderna.

Linje	Avtalad ersättning (mnkr)	Biljettintäkter (mnkr)	Totalt (mnkr)	Andel biljettintäkter (%)
Sveg–Mora–Arlanda	22,0	3,9 2,3 = 6,2	28,2	22,0
Pajala–Luleå	12,1	1,2	13,3	9,0
Östersund–Umeå	13,5	2,8	16,3	17,2

Källa: Trafikverket

Lägst andel biljettintäkter har Pajala–Luleå med bara 9 procent, men även Torsby–Hagfors–Arlanda och Östersund–Umeå ligger relativt lågt, med cirka 13 respektive 17 procent. Högst andel biljettintäkter av de avtalade linjerna har Hemavan, Arvidsjaur, Vilhelmina, Lycksele–Arlanda, med ca 47 procent, följt av Gällivare–Kramfors–Arlanda med knappt 46 procent.

Trafikverket bedömer att det utifrån ovan resonemang inte finns kommersiella förutsättningar att köra trafiken på någon av linjerna.

9 Bedömning om Trafikverkets villkor är uppfyllda

När behovsanalysen är genomförd och det finns förslag på insatser som kan lösa tillgänglighetsbristerna i de aktuella kommunerna ska detta stämmas av mot följande villkor för trafikavtal:

1. Trafiken är inte regional kollektivtrafikmyndighets (RKM) ansvar.
2. Andelen interregionalt resande (pkm) är minst 20 procent.
3. Kostnadstäckningsgraden är minst 20 procent.

9.1 Trafiken är inte RKM:s ansvar (villkor 1)

Enligt kollektivtrafiklagen har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) ansvar för kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, och trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov⁵². Fokus för RKM är således arbets-/studiependling och annat vardagsresande.

Flygtrafik ingår således inte i RKM:s ansvar. Utöver att RKM inte har ansvar för flyg, är flyg till sin utformning dessutom ett långväga transportsätt och sällan avsett för trafik inom ett län.

Alla flygsträckor som har allmän trafikplikt idag har en ytterst begränsad mängd frekvent pendling och endast en linje, Pajala–Luleå, går inom samma län. Detta är också den kortaste upphandlade linjen, cirka 224 kilometer vägvstånd och cirka 195 kilometer flygvstånd och minst två kommungränser passeras. Utformningen av denna linje är gjord för att medge anslutning till flyg till och från Arlanda i Luleå och de resvaneundersökningar som gjorts visar att merparten av passagerarna byter till eller från annan flyglinje i Luleå. Övriga flyglinjer passerar minst en länsgräns och är betydligt längre.

Av de resvaneundersökningar som tidigare genomförts för flyglinjerna framgår att flyglinjerna främst används för tjänsteresor.

Villkoret bedöms uppfyllt för samtliga flyglinjer.

⁵² Jmf. bl.a. 1 kap. 6 § och 2 kap. 1 och 2 §§ lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

9.2 Andel interregionalt resande är minst 20 procent (villkor 2)

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. Övriga linjer passerar minst en länsgräns och är betydligt längre. Villkoret uppfylls för samtliga flyglinjer.

9.3 Kostnadstäckningsgraden är minst 20 procent (villkor 3)

Trafikavtalen avser att skapa resmöjligheter där det inte är möjligt att upprätthålla tillräcklig trafik kommersiellt. Det är inget huvudsyfte att skapa ett stort resande. Det måste ändå finnas *en nedre gräns gällande intäkter från resande*, att köra helt tomma transporter är slöseri med resurser. Därför bör intäkterna från resandet täcka minst 20 procent av bruttokostnaderna.

Kostnadstäckningsgraden fås fram genom att dividera biljettintäkterna med bruttokostnaden för linjen. Som framgår av avsnitt 8 kan en uppskattning av den totala kostnaden för trafiken göras utifrån den avtalade ersättningen och biljettintäkterna. Då Trafikverket inte har uppgift om kostnad per linje/sträcka är det bara möjligt att beräkna kostnadstäckningsgraden per avtal. Baserat på detta har hälften av avtalen en kostnadstäckningsgrad på minst 20 procent.

Avtalen för Östersund–Umeå, Torsby–Hagfors–Arlanda samt Pajala–Luleå har alla en kostnadstäckningsgrad under 20 procent. Sträckan Pajala–Luleå har så låg som 9 procent och har legat på nivåer runt 10 procent ända sedan 2016. Resandet och intäkterna har legat still medan kostnaden för trafiken har gått upp.

Villkoret bedöms uppfyllt endast uppfyllt för Hemavan, Arvidsjaur, Vilhelmina, Lycksele–Arlanda, Gällivare–Kramfors–Arlanda samt Sveg–Mora–Arlanda. För en samlad bedömning se avsnitt 8.

10 Förslag till flyglinjer med allmän trafikplikt

Utifrån behovsanalysens resultat och avstämning mot Trafikverkets villkor för trafikavtal beskrivs i detta avsnitt Trafikverkets bedömning av vilka flyglinjer som föreslås få allmän trafikplikt och skälen för detta.

10.1 Gällivare–Arlanda

Gällivare har ett stabilt resande som är högst av de avtalade linjerna. Resandet har även ökat efter pandemin och var drygt 35 000 per år för 2024 även om det minskade till 29 000 under 2025. Linjen med nuvarande slingning Gällivare–Kramfors–Arlanda har också en hög kostnadstäckning med biljettintäkter och klarar med råge Trafikverkets krav på 20 procent. Linjen tillhör även de avtal som har förhållandevis låg kostnad per passagerare (cirka 1 600 kronor).

Kommunen har stora tillgänglighetsbrister utan flyget (8 röda kriterier). Flyget ger stora tillgänglighetsförbättringar för Gällivare i K1, K2, K3, K6 och K8 (totalt minskar tillgänglighetsbristerna med 13 steg). Dessa förbättringar kan inte uppnås på annat sätt än med flyg, det vill säga övriga färdssätt bedöms inte rimliga med hänsyn till det långa avståndet och den orimligt långa restiden. Flyget innebär drygt fyra timmars restid till Stockholm, men avsevärt bättre än alternativen med tåg/buss eller bil som skulle ta 12–13 timmar.

Den sammantagna bedömningen är att en flyglinje på sträckan Gällivare–Arlanda är högt prioriterad.

10.2 Arvidsjaur–Arlanda

Även flyget från Arvidsjaur har ett stabilt högt resande som återtagit nivåerna från före pandemin, med en topp på ca 28 000 resande per år 2024 för att åter minska något under 2025 till drygt 26 000. Linjen ingår för närvarande i ett avtal som innefattar Hemavan, Arvidsjaur, Vilhelmina och Lycksele kopplat till Arlanda. Slingningen varierar, men det är alltid bara en mellanlandning till Arlanda. Linjen har en hög kostnadstäckning med biljettintäkter och klarar också den med råge Trafikverkets krav på 20 procent. Linjen ingår i det avtal som har lägst kostnad per passagerare i den upphandlade flygtrafiken (drygt 1 300 kronor).

Kommunen har stora tillgänglighetsbrister utan flyget (7 röda kriterier). Flyget ger stora tillgänglighetsförbättringar för Arvidsjaur i K1, K2, K3, K6 och K8 (totalt minskar tillgänglighetsbristerna med 14 steg).

Även för Arjeplog ger flyget från Arvidsjaur (tillsammans med flygbilen Arjeplog–Arvidsjaur) tillgänglighetsförbättringar i K1, K3, K6 och 8. Samma gäller för Sorsele som också får tillgänglighetseffekt i K1, K3, K6 och K8 (tillsammans med flygtransfer Sorsele–Arvidsjaur).

Dessa förbättringar kan inte uppnås på annat sätt än med flyg, det vill säga övriga färdssätt bedöms inte rimliga med hänsyn till det långa avståndet och den orimligt långa restiden. Flyget från Arvidsjaur tar 3–4 timmar till Stockholm beroende på slingning, men är ändå avsevärt snabbare än att resa med tåg/buss eller bil som skulle ta 10–11 timmar.

Den sammantagna bedömningen är att en flyglinje på sträckan Arvidsjaur–Arlanda är högt prioriterad.

10.3 Lycksele–Arlanda

Flyget från Lycksele har stabilt och relativt högt resande (ca 17 000 resande per år). Linjen ingår för närvarande i ett avtal som innefattar Hemavan, Arvidsjaur, Vilhelmina och Lycksele kopplat till Arlanda. Slingningen varierar men det är alltid bara en mellanlandning till Arlanda. Avtalet har också en hög kostnadstäckning med biljettintäkter och klarar med råge Trafikverkets krav på 20 procent. Linjen ingår i det avtal som har lägst kostnad per passagerare i den upphandlade flygtrafiken (drygt 1 300 kronor).

Kommunen har stora tillgänglighetsbrister utan flyget (5 röda kriterier). Flyget ger stora tillgänglighetsförbättringar för Lycksele i K1, K2, K3, K6 och K8 (totalt minskar tillgänglighetsbristerna med 16 steg). Dessa förbättringar kan inte uppnås på annat sätt än med flyg, det vill säga övriga färdssätt bedöms inte rimliga med hänsyn till det långa avståndet och den orimligt långa restiden. Restiden med flyg till Stockholm är cirka 3 timmar och mycket snabbare än att resa med tåg/buss eller bil som skulle ta 8–10 timmar.

Den sammantagna bedömningen är att en flyglinje på sträckan Lycksele–Arlanda är högt prioriterad.

10.4 Hemavan–Arlanda

Resandet för Hemavan är relativt högt och har ökat efter pandemin. Som högst var det drygt 16 000 resor för 2024 men har minskat till drygt

13 000 resor under 2023, vilket fortfarande motsvarar nivåerna före pandemin. Flyget ger tillgänglighetsförbättringar för Hemavan som inte kan uppnås på annat sätt än med flyg. Flygtrafiken ger visserligen små tillgänglighetsförbättringar i Trafikverkets analys, men det beror främst på att tillgängligheten mäts under oktober, då trafiken för Hemavan är begränsad på grund av lägre efterfrågan. Restiden med flyg till Stockholm är 3 timmar och 30 minuter vid direkttur och 4 timmar och 10 minuter med mellanlandning med flyg jämfört med nästan 13 timmar med buss och tåg. Närmaste flygplats är Vilhelmina, ca 3 timmar bort med bil.

Flygtrafiken från Hemavan ger inga tillgänglighetseffekter för kommunhuvudorten Storuman, som ligger ca 15 mil bort.

Linjen ingår i ett avtal som innefattar Hemavan, Arvidsjaur, Vilhelmina och Lycksele kopplat till Arlanda. Slingningen varierar, men det är alltid bara en mellanlandning till Arlanda. Avtalet har också hög kostnadstäckning med biljettintäkter och klarar med råge Trafikverkets krav på 20 procent. Linjen ingår i det avtal som har lägst kostnad per passagerare i den upphandlade flygtrafiken (drygt 1 300 kronor).

Den sammantagna bedömningen är att en flyglinje på sträckan Hemavan–Arlanda är högt prioriterad.

10.5 Vilhelmina–Arlanda

Flyget från Vilhelmina har ett relativt högt och stabilt resande (ca 11 000–12 000 resande per år). Linjen ingår i ett avtal som innefattar Hemavan, Arvidsjaur, Vilhelmina och Lycksele kopplat till Arlanda. Slingningen varierar, men det är alltid bara en mellanlandning till Arlanda. Dessa linjer har också en hög kostnadstäckning med biljettintäkter och klarar med råge Trafikverkets krav på 20 procent. Linjen ingår i det avtal som har lägst kostnad per passagerare i den upphandlade flygtrafiken (drygt 1 300 kronor).

Kommunen har stora tillgänglighetsbrister utan flyget (6 röda kriterier). Flyget ger stora tillgänglighetsförbättringar för Vilhelmina i K1, K2, K3, K6 och K8 (totalt minskar tillgänglighetsbristerna med 15 steg).

Även för Åsele ger flyget från Vilhelmina (tillsammans med flygtransfer Åsele–Vilhelmina) förbättringar i K1, K2, K3, K6 och K8. Även för Dorotea ger flygtrafiken från Vilhelmina (tillsammans med flygtransfer Dorotea–Vilhelmina) förbättring av tillgängligheten i K1, K2, K3 och K8. Kommunhuvudorten Storuman får vissa mindre tillgänglighetseffekter av flyget från Vilhelmina.

Dessa förbättringar kan inte uppnås på annat sätt än med flyg, det vill säga övriga färdssätt bedöms inte rimliga med hänsyn till det långa avståndet och den orimligt långa restiden. Flyget från Vilhelmina tar drygt 3 timmar till Stockholm, att jämföra med restiden för tåg/buss eller bil som uppgår till 9–11 timmar.

Den sammantagna bedömningen är att en flyglinje på sträckan Vilhelmina–Arlanda är högt prioriterad.

10.6 Sveg–Arlanda

Sveg har färre resande än föregående linjer men ett stabilt resande över tid (ca 5 000–6 000 resande per år). Linjen med nuvarande slingning Sveg – Mora – Arlanda uppnår Trafikverkets krav på 20 procent kostnadstäckning med biljettintäkter. I det avtal som linjen ingår i uppgår kostnad per passagerare till ca 2 400 kronor.

Kommunen har stora tillgänglighetsbrister utan flyget (7 röda kriterier). Flyget ger stora tillgänglighetsförbättringar för Sveg i K1, K2, K3, K6 och K8 (totalt minskar tillgänglighetsbristerna med 15 steg).

Dessa förbättringar kan inte uppnås på annat sätt än med flyg, det vill säga övriga färdssätt bedöms inte rimliga med hänsyn till det långa avståndet och den orimligt långa restiden. Flyget till Stockholm tar drygt 3 timmar, att jämföra med restiden för tåg/buss eller bil som uppgår till det dubbla (5–7 timmar).

Den sammantagna bedömningen är att en flyglinje på sträckan Sveg–Arlanda är högt prioriterad.

10.7 Pajala–Luleå

För flyget från Pajala konstateras att trafiken har få resande (ca 3 000 per år) och därmed en hög kostnad för Trafikverket per såld biljett. Trafiken har en kostnadstäckningsgrad på endast 9 procent för 2025 och uppnår därmed inte Trafikverkets riktmärke på 20 procents kostnadstäckning med biljettintäkter. Linjen har en av de högsta kostnaderna per passagerare i den upphandlade flygtrafiken (ca 3 800 kronor).

Kommunen har stora tillgänglighetsbrister utan flyget (7 röda kriterier). Flyget ger stora tillgänglighetsförbättringar för Pajala i K1, K3 och K6 (totalt minskar tillgänglighetsbristerna sju steg).

Den samlade bedömningen är att det är svårt att klara tillgängligheten på en rimlig nivå för Pajala utan flygtrafiken. Flyget till Stockholm tar drygt 4 timmar. Anslutningstrafik till annan flygplats eller tågstation ger inte

tillräckligt korta restider. Att resa med tåg/buss är inte ett alternativ då det skulle ta nästan ett dygn (drygt 18 timmar), bil skulle gå något snabbare men ändå ta minst 13 timmar.

Den sammantagna bedömningen är därför att flyglinjen på sträckan Pajala–Luleå är högt prioriterad.

10.8 Torsby–Arlanda

Flyget från Torsby är den linje med allmän trafikplikt som har allra lägst antal resande (drygt 2 000 resande per år). Resandet har minskat kraftigt jämfört med före pandemin och är åter nere på nivåer som fick Trafikverket att ifrågasätta trafiken redan i den utredning som gjordes 2013. De få resenärerna innebär också att linjen Torsby–Hagfors–Arlanda är den som har den högsta kostnaden per resenär för Trafikverket. Linjen har endast cirka 13 procents kostnadstäckningsgrad och är därför långt ifrån att klara Trafikverkets riktmärke på 20 procent. Avtalet som gäller hela linjen Torsby–Hagfors–Arlanda har också tillsammans med Pajala de högsta kostnaderna (3 700 kronor) per passagerare av flygavtalen.

Kommunen har relativt små tillgänglighetsbrister utan flyget (3 röda). Flyget ger tillgänglighetsförbättringar för Torsby i K1, K2, K3 som annars är röda och ger även en ytterligare förbättring från acceptabel till god tillgänglighet i K8 (totalt minskar tillgänglighetsbristerna med åtta steg). Flyget från Torsby ger även förbättring från 2 till 1 i K1 för Sunne.

För Torsby skulle det vara möjligt att skapa bättre anslutning till tåg i Karlstad. Restiden med tåg Karlstad–Stockholm är under tre timmar. Det finns även viss flygtrafik Karlstad–Arlanda även om den för närvarande är begränsad och inte klarar tillgänglighetskraven i Trafikverkets kriterier.

Den sammantagna bedömningen är att en flyglinje på sträckan Torsby–Arlanda är lågt prioriterad.

10.9 Hagfors–Arlanda

Flyget från Hagfors har, tillsammans med Torsby, det lägsta resandet av den upphandlade flygtrafiken. Även resandet från Hagfors har minskat kraftigt jämfört med före pandemin och är åter nere på nivåer som fick Trafikverket att ifrågasätta trafiken redan i den utredning som gjordes 2013. Som framgår ovan i avsnitt 1.5.2 medför de få resenärerna också att linjen Torsby–Hagfors–Arlanda är den som har den högsta kostnaden per resenär för Trafikverket. Linjen har endast cirka 12 procents kostnadstäckningsgrad och är därför långt ifrån att klara Trafikverkets krav på 20 procent. Avtalet som gäller hela linjen Torsby–Hagfors–

Arlanda har också tillsammans med Pajala de högsta kostnaderna (3 700 kronor) per passagerare av flygavtalen.

Kommunen har måttliga tillgänglighetsbrister utan flyget (4 röda kriterier), i K3, K4, K5 och K6. Bristerna i K5 och K6 är relativt små (nära acceptabel nivå). I de röda kriterierna ger flyget endast effekt i K3, flyget gör även ytterligare förbättrad tillgänglighet från gul till grön i K1 och K8. Totalt minskar tillgänglighetsbristerna med fem steg. Flyget från Hagfors ger även förbättring i K2 för Munkfors.

Även för Hagfors skulle det vara möjligt att skapa bättre anslutning till tåg i Karlstad. Restiden med tåg Karlstad–Stockholm är under tre timmar. Det finns även viss flygtrafik Karlstad–Arlanda även om den för närvarande är begränsad och inte klarar tillgänglighetskraven i Trafikverkets kriterier.

Den sammantagna bedömningen är att en flyglinje på sträckan Hagfors–Arlanda är lågt prioriterad.

10.10 Kramfors–Arlanda

Flyget från Kramfors (Höga Kusten Airport) har relativt högt resande (ca 11 000 resande per år). Resandet har också ökat efter pandemin vilket åtminstone till del förklaras med återetableringen av militär verksamhet i Sollefteå. Linjen med nuvarande slingning Gällivare–Kramfors–Arlanda har en hög kostnadstäckning med biljettintäkter och klarar med råge Trafikverkets krav på 20 procent. Linjen ingår i det avtal som har en av de lägsta kostnaderna per passagerare (cirka 1 400 kronor) i den upphandlade flygtrafiken.

Det främsta motivet för allmän trafikplikt har varit tillgänglighetseffekter för Sollefteå. Flygplatsen är gemensam med Sollefteå kommun, som har större tillgänglighetsbrister än Kramfors och även saknar persontrafik på järnväg. Kramfors har bara två röda kriterier (K2 och K3) och är därför inte prioriterad enligt Trafikverkets modell, se avsnitt 6. Båda dessa kriterier får dock tillgänglighetsförbättringar genom flygtrafiken. För Sollefteå förbättras tillgängligheten i K1, K2, K3, K6 och K8 genom flygtrafiken från Kramfors (totalt minskar tillgänglighetsbristerna med 13 steg).

För Kramfors skulle det vara möjligt att skapa bättre anslutning till flyg i Sundsvall. Restiden med bil är bara ungefär en timme och för Sollefteå ungefär 1 timme och 20 minuter. Resandet och därmed även trafiken Sundsvall–Arlanda har dock minskat kraftigt efter pandemin och nuvarande utbud klarar inte alla tillgänglighetskraven. Kramfors har

också direkttrafik med snabbtåg till Stockholm, restiden är knappt 5 timmar, Sollefteå har drygt 6 timmar med buss och tåg till Stockholm.

Den sammantagna bedömningen är att en flyglinje på sträckan Kramfors–Arlanda är lägre prioriterad än de mer nordliga flyglinjerna.

10.11 Mora–Arlanda

Linjen från Mora har haft allmän trafikplikt sedan oktober 2023 och resandet är lågt, under 4000 resor per år, men ligger ungefär på de nivåer Mora hade när flygplatsen var en tillåten mellanlandning, före pandemin. Linjen med nuvarande slingning Sveg–Mora–Arlanda uppnår Trafikverkets krav på 20 procent kostnadstäckning med biljettintäkter. I det avtal som linjen ingår i uppgår kostnad per passagerare till ca 2 400 kronor.

Mora har visserligen tre röda kriterier (K2, K3 och K5), men bristerna är relativt små och ligger nära acceptabel nivå. Bristerna i K2 och K3 åtgärdas dock via flyget, linjen ger även ytterligare bättre tillgänglighet i K1 och K6

För Orsa som har sex röda kriterier utan flyget ger flygtrafiken relativt stora tillgänglighetsförbättringar i flertalet kriterier (totalt minskar tillgänglighetsbristerna 13 steg). För Älvdalen som har stora tillgänglighetsbrister utan flyget (7 röda kriterier) ger flyget från Mora förbättrad tillgänglighet i K1, K2, K3, K5 och K6 (totalt minskar tillgänglighetsbristerna 13 steg). Malung-Sälen har 7 röda kriterier utan flyget och där ger flyget en liten effekt i K8. Likaså gäller för Rättvik och Vansbro som har små tillgänglighetsbrister och får effekt av flyget i K1 (Rättvik) respektive K8 (Vansbro).

Flyg på sträckan Mora–Arlanda skulle främst motiveras av Orsas och Älvdalens tillgänglighetsbrister.

Utredningens sammantagna bedömning är att en flyglinje på sträckan Mora–Arlanda är lågt prioriterad.

10.12 Östersund–Umeå

Resandet med flyget från Östersund har över tid minskat och ligger nu på cirka 5 000 resande per år. Linjen har en kostnadstäckning med biljettintäkter på cirka 17 procent och klarar därför inte Trafikverkets riktmärke. Linjen har också en relativt hög kostnad per passagerare (ca 2 500 kronor).

Kommunen är egentligen inte prioriterad enligt Trafikverkets modell då Östersund endast har två röda kriterier (K5 och K6). Flyget ger heller inte några andra tillgänglighetseffekter än i K5. Totalt minskar tillgänglighetsbristerna med tre steg.

Det enda skälet till att linjen Östersund–Umeå har allmän trafikplikt är att linjen finns med som ett uppdrag i Trafikverkets instruktion⁵³.

Trafikverket bedömer därför att skälen för allmän trafikplikt är väldigt svaga. Utredningen ifrågasätter varför just Östersund ska ha en direktlinje till Umeå och regionsjukhuset när andra orter i norra Sverige, exempelvis Kiruna och Gällivare, har så mycket längre restid dit.

10.13 Sammanfattande bedömning

Som framgår ovan har flyget på de nuvarande linjerna varierande motiv och prioritet. Trafikverket har också en begränsad budget för trafikavtalen. Mot bakgrund av detta föreslår utredningen fortsatt allmän trafikplikt för kommande trafikperiod/avtalsperiod 2027–2031 på följande linjer:

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

Anledningen till detta är att linjerna ger stora tillgänglighetseffekter för kommuner som utan flyget har stora tillgänglighetsbrister som inte går att åtgärda med andra trafikslag.

Utredningen föreslår vidare att följande linjer *inte* får förnyad allmän trafikplikt:

- Torsby–Arlanda
- Hagfors–Arlanda
- Mora–Arlanda
- Kramfors–Arlanda

⁵³ 12 a § förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Torsby–Arlanda och *Hagfors–Arlanda* har relativt små tillgänglighetsbrister, och även utan flyget finns alternativa resmöjligheter med rimliga restider. Linjerna ifrågasätts utifrån att de ger mycket små tillgänglighetseffekter. De har också minskande resande över tid och högst kostnad per passagerare.

Mora–Arlanda motiveras främst av Orsas och Älvdalens tillgänglighetsbrister. Även dessa kommuner har relativt kort alternativ restid med bil och kollektiva färdmedel till Stockholm.

Kramfors–Arlanda motiveras främst av tillgänglighetseffekter för Sollefteå, även om Kramfors också får förbättringar av flyget. Anslutningstrafik till flyg i Sundsvall skulle kunna vara möjlig som alternativ.

Dessutom kommer Trafikverket att föreslå för regeringen att flygtrafiken *Östersund–Umeå* inte längre ska vara ett utpekat uppdrag för Trafikverket. Så länge uppdraget finns i Trafikverkets instruktion kommer dock linjen att få fortsatt allmän trafikplikt. Linjen ifrågasätts utifrån att den ger mycket små tillgänglighetseffekter. Den har också minskande resande över tid och hög kostnad per passagerare.

10.13.1 Prioritering

Trafikverket konstaterar också att det finns anledning att befara att nästa upphandling av trafik kommer att innebära högre anbudspriser än idag, samtidigt som Trafikverkets anslag för trafikavtal är hårt ansträngt. Det finns en uppenbar risk att anslaget inte kommer att vara tillräckligt. Trafikverket har redan tvingats minska sina åtaganden när det gäller samverkansavtal med regionala kollektivtrafikmyndigheter gällande tåg- och busstrafik, samt förändrat upplägget för nattågstrafiken till övre Norrland.

Med dagens ekonomiska förutsättningar kommer Trafikverket sannolikt att även behöva göra prioriteringar när det gäller flyget. Med nuvarande anslagsnivå finns inte möjlighet att upprätthålla all flygtrafik som för närvarande har allmän trafikplikt. Trafikverket måste därför prioritera den trafik som ger störst effekt för tillgängligheten. Redan i tidigare flygutredningar har konstaterats att de linjer som beskrivs ovan är mindre motiverade utifrån tillgänglighetsanalysen. Det finns dessutom trafik i andra avtal, bland annat samverkansavtal med regionala kollektivtrafikmyndigheter, som ger större tillgänglighetseffekt för fler kommuner med stora brister och som därmed behöver prioriteras högre.

Om de ekonomiska förutsättningarna för trafikavtalen förändras är det, vad gäller flyglinjer, i första hand Kramfors och Mora till Arlanda som kan vara aktuella för allmän trafikplikt. De linjerna ger större tillgänglighetseffekter än Torsby och Hagfors till Arlanda och Östersund–Umeå.

11 Trafikutformning – förslag allmän trafikplikt

Som framgår i avsnitt 7.1 ska den allmänna trafikplikten införas endast i den utsträckning som är nödvändig för att på flyglinjen säkerställa ett minimiutbud av regelbunden lufttrafik. De allmänna trafikplikterna fastslår vilka krav som ställs på trafiken avseende exempelvis antal stolar, antal turer och tidtabellsramar.

11.1 Antal turer

Trafikverkets förslag är att inte ange totalt antal turer i kommande allmän trafikplikt, endast hur många turer som ska produceras per veckodag och eventuella avvikelser från detta.

Anledningen till förändringen är behov av tydlighet i samband med upphandling av trafiken. "Normal" trafikplikt med två dagliga dubbelturer på vardagar och en dubbeltur på söndagar under hela året har tidigare angivits till 1 122 turer. Detta kan dock bli missvisande eftersom det totala antalet turer som faktiskt ska bedrivas också påverkas av de helgdagar då trafik inte behöver bedrivas samt på vilken veckodag vissa helgdagar infaller.

Kravet på antalet turer varierar mellan åren beroende på hur helgdagarna infaller och behovet kan därmed underskrida 1 122 turer. Om kravet ändå ställs på att antal stolar ska vara 1 122 kan det innebära att extraturer behöver köras för att uppnå detta utan att fylla något egentligt behov.

I tabellen nedan anges för varje flyglinje vilka dagar som ska trafikeras.

Tabell 11.1:1 Förslag till trafikeringsdagar och antal turer i nya trafikplikter (högprioriterade)

Flyglinje	Trafikeringsdagar och antal turer
Arvidsjaur–Arlanda	<ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 2 dubbelturer • Söndag och helgdag: 1 dubbeltur • 36 extra turer januari–mars
Gällivare–Arlanda	<ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 2 dubbelturer • Söndag och helgdag: 1 dubbeltur
Hemavan–Arlanda	<p><i>1 maj–30 juni samt 1 oktober–31 januari:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 1 dubbeltur • Söndag och helgdag: 1 dubbeltur <p><i>1 februari–30 april samt 1 juli–30 september:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 2 dubbelturer • Söndag och helgdag: 2 dubbelturer
Lycksele–Arlanda	<ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 2 dubbelturer • Söndag och helgdag: 1 dubbeltur
Vilhelmina–Arlanda	<ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 2 dubbelturer • Söndag och helgdag: 1 dubbeltur
Sveg–Arlanda	<ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 2 dubbelturer • Söndag och helgdag: 1 dubbeltur
Pajala–Luleå	<ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 2 dubbelturer • Söndag och helgdag: 1 dubbeltur
Östersund–Umeå	<ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 2 dubbelturer

Tabell 11.1:2 Förslag till trafikeringsdagar och antal turer i nya trafikplikter (lågprioriterade)

Flyglinje	Trafikeringsdagar och antal turer
Hagfors–Arlanda	<ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 2 dubbelturer
Torsby–Arlanda	<ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 2 dubbelturer
Kramfors–Arlanda	<ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 2 dubbelturer • Söndag och helgdag: 1 dubbeltur. <p><i>Juli månad:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 1 dubbeltur
Mora–Arlanda	<ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 2 dubbelturer • Söndag och helgdag: 1 dubbeltur
Östersund–Umeå	<ul style="list-style-type: none"> • Helgfri måndag till fredag: 2 dubbelturer

Trafikverket föreslår inga förändringar av vilka dagar som ska trafikeras jämfört med nu gällande allmänna trafikplikter utöver det som framgår av avsnittet nedan om undantagna helgdagar.

11.2 Undantagna helgdagar

I nu gällande allmänna trafikplikter anges att följande helgdagar inte behöver trafikeras:

- Långfredag
- Påskafton
- Midsommarafton
- Julafton
- Juldagen
- Nyårsafton

I de nuvarande allmänna trafikplikterna framgår också att valborgsmässoafton som infaller på en vardag körs som söndagstrafik.

I de allmänna trafikplikterna för perioden 2027–2031 bör påskafton tas bort. Den infaller alltid på en lördag och det finns inte något krav på trafik under lördagar i den allmänna trafikplikten. Påskafton är således redan undantagen och behöver därför inte tas med i uppräkningsen av helgdagar.

Trafikverket har tillfrågat berörda flygplatser om dessa undantag är fortsatt lämpliga. Svaren är något varierande. Några flygplatser vill även undanta ”klämdagar”, till exempel en fredag när torsdagen är en helgdag, andra vill absolut inte ha färre dagar med trafik.

Trafikverket anser inte att det är någon mening med att trafik körs då ingen vill resa, eller att inte köra trafik då efterfrågan finns. Vilka dagar som undantas från trafik, helgdagar och eventuella ”klämdagar”, bör därför kunna variera något mellan linjerna beroende på lokala förhållanden.

Förslaget är därför att nuvarande helgdagar, förutom påskafton, fortsätter vara undantagna. Då det har inkommit förfrågningar om att undanta fler dagar såsom klämdagar på vissa linjer så kommer Trafikverket titta vidare på det i förhållande till tillgängligheten för respektive linje samt se över hur det i så fall bör regleras. Detta genom att utreda om det bör tas bort redan i den allmänna trafikplikten för respektive linje eller om det finns förutsättningar att ha en reglering i den allmänna trafikplikten som

möjliggör att operatör och flygplats kommer överens efter godkännande av Trafikverket.

11.3 Antal stolar

Trafikverket har tidigare utgått från riktmärket att det årliga resandet ska fylla 65 procent av antalet stolar i den allmänna trafikplikten och det gäller även denna utredning.⁵⁴ En kabinfaktor på 65 procent ses som en rimlig avvägning mellan kapacitet och belägningsgrad, att sätta gränsen lägre skulle innebära ett dåligt nyttjande av kapaciteten, att sätta gränsen högre innebär att begränsa möjligheten att öka resandet alltför mycket.

Liksom i tidigare utredningar är förslaget till allmän trafikplikt gällande antalet stolar baserat på resandet under ett flertal år, för att undvika att tillfälliga förändringar påverkar kraven i allmän trafikplikt.

För att beräkna antal stolar utgår Trafikverket från det tidigare resandet (antal sålda biljetter) på linjen under en längre period. Inför förra avtalet användes en femårsperiod. Eftersom den senaste femårsperioden påverkades starkt av Covid-pandemin exkluderas åren 2020–2022 i denna utredning och endast åren 2023, 2024 och 2025 samt två år innan pandemin används som underlag. 2018 påverkades dock kraftigt av Nextjets konkurs för flera av linjerna. Trafikverket har därför använt åren 2017 och 2019 som komplement för att inte basera beräkningen på enbart tre år. Om antalet passagerare minskar, i genomsnitt för femårsperioden, så kommer Trafikverket att föreslå en minskning av antalet stolar. Om antalet passagerare ökar kommer även antalet stolar att ökas i förslaget.

Som även framgår i Trafikverkets kommentar i avsnitt 5.1 (punkt 1) varierar efterfrågan både vad gäller avgångar och under olika delar året precis som i all annan flygtrafik, och även i övrig kollektivtrafik. Det innebär att vissa avgångar kan vara slutsålda vid bokningen och att resenären då får välja en annan avgång eller annat transportslag. Trafiken dimensioneras efter det årliga resandet. Det är i allmänhet inte möjligt att köra med olika fordon under olika delar av året.

Tabellerna nedan visar det genomsnittliga antalet resande per år under de fem år som använts för att beräkna antalet stolar för respektive linje. I den sista kolumnen anges föreslagna stolsvolymer.

⁵⁴ Generellt för inrikes flygtrafik var kabinfaktorn 68,5 % för 2025, 64 % för 2024 och 61,1 % före pandemin (2019) Källa: Transportstyrelsen.

Tabell 11.3:1 Förslag till antal stolar i nya trafikplikter (högprioriterade)

Flyglinje	Resande genomsnitt 5 år ⁵⁵	Resande 2025	Antal stolar 2023–2027	Förslag antal stolar 2027– 2031
Arvidsjaur–Arlanda	26 831	26 109	46 000	42 500
Gällivare–Arlanda	28 907	29 078	52 000	46 000
Hemavan–Arlanda	14 234	13 328	23 000	23 000
Lycksele–Arlanda	17 653	17 048	28 000	28 000
Vilhelmina–Arlanda	12 246	11 017	21 000	20 000
Sveg–Arlanda	6 209	5 106	9 000	10 000
Pajala–Luleå	2 938	3 159	5 000	4 500

Antal stolar har beräknats även för de flyglinjer som inte föreslås för allmän trafikplikt i avsnitt 10, eftersom förändringar kan komma att ske och även företrädare för dessa flygplatser behöver ges möjlighet att ge synpunkter på antalet stolar.

För Mora, som inte haft upphandlad trafik före oktober 2023, baseras förslaget på 2025 och 2024 års resande samt de två senaste år före detta då Mora hade trafik under hela året, 2016 och 2017.

⁵⁵ Resandet (antalet sålda biljetter) avser åren 2017, 2019, 2023, 2024 och 2025. Covid-pandemin påverkade starkt resandet 2020, 2021 och även 2022. För att få tillräckligt många år för jämförelsen har vi därför även studerat resandet före pandemin. Här undviker vi dock även 2018, då Nextjets konkurs innebar uppehåll i trafiken och låga resandetetal för flera av flyglinjerna.

Tabell 11.3:2 Förslag till antal stolar i nya trafikplikter (lågprioriterade)

Flyglinje	Resande genomsnitt 5 år ⁵⁶	Resande 2025	Antal stolar 2023–2027	Förslag antal stolar 2027– 2031
Hagfors–Arlanda	2 802	2 907	5 000	4 500
Torsby–Arlanda	2 585	2 428	5 000	4 500
Kramfors–Arlanda	10 094	11 119	15 000	16 000
Östersund–Umeå	5 365	5 323	10 000	9 000
Mora–Arlanda	3 721	3 967	10 000	5 700

11.4 Genomsnittlig biljettintäkt

Enligt EU:s lufttrafikförordning är det möjligt att i den allmänna trafikplikten reglera biljettpriset.⁵⁷

Trafikverket har valt att reglera biljettpriserna genom att i den allmänna trafikplikten fastställa maximal genomsnittlig biljettintäkt för en resa enkeltur. Nivån varierar, beroende på linjens längd mellan 810 kronor för Pajala–Luleå och 1 500 kronor för Gällivare–Arlanda i nuvarande allmänna trafikplikter.

Nivån för genomsnittlig biljettintäkt har länge varit i stort sett oförändrad. Sedan 2015 har nivån endast ökat med 4 procent. Samtidigt har prisnivån för flygbiljetter inrikes ökat med 32 procent och konsumentprisindex (KPI) med 33 procent. Trafikverket föreslår därför en ökning av nivån med 12 procent. Det motsvarar ökningen av inrikes biljettpriser i genomsnitt hittills under nuvarande avtalsperiod jämfört med den föregående.

Trafikverket föreslår också att genomsnittlig biljettintäkt ska beräknas för ett halvår i taget i stället för ett kvartal, i enlighet med önskemål från operatörer. Det medger en något större skillnad i biljettpris när efterfrågan är hög och kan därmed både hjälpa till att sprida resandet och minska avtalskostnaden. Detta kommer att utvärderas inför nästa avtalsperiod.

⁵⁶ Resandet avser åren 2016, 2017, 2019, 2023 och 2024. Covid-pandemin påverkade starkt resandet 2020, 2021 och även 2022. För att få tillräckligt många år för jämförelsen har även resandet före pandemin studerats. År 2018 exkluderas dock pga Nextjets konkurs som innebar uppehåll i trafiken och låga resandetal för flera av flyglinjerna. För Mora har fyra av dessa år då trafiken bedrivits under hela året, 2016, 2017, 2024 och 2025, använts.

⁵⁷ Artikel 16.1 i EU:s lufttrafikförordning.

I tabellen nedan redovisas nivå för maximal genomsnittlig biljettintäkt och föreslagen ny nivå.

Tabell 11.4:1 Förslag till ny maximal genomsnittlig biljettintäkt (högprioriterade)

Flyglinje	Nivå 2023–2027	Föreslagen nivå 2027–2031
Arvidsjaur–Arlanda	1 290	1 440
Gällivare–Arlanda	1 500	1 680
Hemavan–Arlanda	1 310	1 470
Lycksele–Arlanda	1 160	1 300
Vilhelmina–Arlanda	1 170	1 310
Sveg–Arlanda	990	1 110
Pajala–Luleå	810	910

Tabell 11.4:2 Förslag till ny maximal genomsnittlig biljettintäkt (lågprioriterade)

Flyglinje	Nivå 2023–2027	Föreslagen nivå 2027–2031
Hagfors–Arlanda	870	970
Torsby–Arlanda	930	1 040
Kramfors–Arlanda	1 090	1 220
Östersund–Umeå	950	1 060
Mora–Arlanda	870	970

11.5 Tidtabellramar

Tidtabellramarna skiljer sig något åt idag mellan flygplatserna, se tabell nedan. Den enda förändring som Trafikverket föreslår gäller linjen Pajala–Luleå. Idag går flyget för tidigt från Luleå till Pajala för att möjliggöra att ansluta från flygen från Arlanda på förmiddagen, vilket ger dålig tillgänglighet i kriterium 2, se under avsnitt 10.7. Tiden från Luleå behöver därför regleras ytterligare, se förslag i tabellen nedan (nuvarande lydelse inom parentes).

Tabell 11.5:1 Tidtabellramar (högprioriterade)

Flyglinje	Arvidsjaur- Arlanda	Gällivare- Arlanda	Hemavan- Arlanda	Hemavan- Arlanda	Lycksele- Arlanda
	Må-fr	Må-fr	Må-fr 1/2–30/4, 1/7–30/9	Må-fr 1/5–30/6, 1/10–31/1	Må-fr
Från orten tidigast	6.00	5.30	6.00		6.00
Till Arlanda senast	8.30	8.30	8.30		8.30
Från Arlanda senast	9.15	9.15	9.15	9.15	9.00
Ankomst till orten senast	11.55	11.55	11.45	11.45	10.30
Från orten tidigast	16.00	16.00	16.00	16.00	16.40
Till Arlanda senast	18.30	19.00	19.00	19.00	18.15
Från Arlanda senast	19.15	19.15	19.15		18.45
Ankomst till orten senast	22.00	22.00	22.00		20.30
	Soh	Soh	Soh	Soh	Soh
Från orten tidigast	15.00	15.00	15.00	15.00	16.40
Till Arlanda senast	20.00	20.00	20.00	20.00	19.00

Tabell 11.5:1 Tidtabellramar (högprioriterade)

Flyglinje	Sveg- Arlanda	Vilhelmina- Arlanda	Pajala- Luleå
	Må-fr	Må-fr	Må-fr
Från orten tidigast	6.00	6.00	Från Pajala Ej reglerad
Till Arlanda senast	8.30	8.30	Till Luleå senast 6.15
Från Arlanda senast	9.15	9.00	Från Luleå 10.45 (Hittills ej reglerad)
Ankomst till orten senast	11.05	11.30	Till Pajala senast 12.00 (11.00)
Från orten tidigast	16.40	16.00	Från Pajala Ej reglerad

Flyglinje	Sveg-Arlanda	Vilhelmina-Arlanda		Pajala-Luleå
Till Arlanda senast	18.30	18.15	Till Luleå tidigast	18.00 (17.00)
Från Arlanda senast	19.15	18.45	Från Luleå	Ej reglerad
Ankomst till orten senast	22.00	21.00	Till Pajala senast	20.00
	Soh	Soh		Soh
Från orten tidigast	12.40	15.00	Från Pajala	12.40
Till Arlanda senast	20.00	19.00	Från Luleå	18.00

Tabell 11.5:2 Tidtabellramar (lågprioriterade)

Flyglinje	Hagfors-Arlanda	Kramfors-Arlanda	Mora-Arlanda	Torsby-Arlanda		Östersund-Umeå
	Må-fr	Må-fr	Må-fr	Må-fr		Må-fr
Från orten tidigast	6.00	6.00	6.00	6.00	Från Östersund	Ej reglerad
Till Arlanda senast	8.30	8.30	8.30	8.30	Till Umeå senast	8.30
Från Arlanda senast	9.15	9.15	9.15	9.15	Från Umeå	Ej reglerad
Ankomst till orten senast	11.05	11.55	11.05	11.05	Från Östersund	Ej reglerad
Från orten tidigast	16.30	16.00	16.40	16.30	Till Umeå senast	Ej reglerad
Till Arlanda senast	18.30	19.00	18.30	18.30	Till Östersund tidigast	Ej reglerad
Från Arlanda senast	18.15	19.15	19.15	18.15	Från Umeå tidigast	17.00
Ankomst till orten senast	22.00	22.00	22.00	22.00	Till Östersund senast	Ej reglerad
	Soh	Soh				Soh
Från orten tidigast		15.00	12.40		Från Pajala	
Till Arlanda senast		20.00	20.00		Från Luleå	

11.6 Mellanlandning

I nuvarande allmänna trafikplikter är mellanlandning inte tillåtet på vissa linjer. Detta beror i huvudsak på att sträckorna är korta och/eller att det saknas lämplig flygplats att mellanlanda på som inte medför onödig omväg till slutdestinationen.

Möjligheten till mellanlandning regleras även i viss utsträckning genom kraven i upphandlingen. Mot bakgrund av det inkomna förslaget om att tillåta ett upplägg med byte till kommersiell trafik (se avsnitt 5.3 punkt 1) finns anledning att beskriva Trafikverkets syn på möjligheten att tillåta andra typer av mellanlandningar, såsom samslingning eller mellanlandning på flygplats utan allmän trafikplikt.

11.6.1 Samslingning

Ur resenärssynpunkt är en direktlinje alltid att föredra, mellanlandningar är både tidskrävande och kan upplevas som negativt ur bekvämlighetssynpunkt. I Trafikverkets flygupphandlingar är samslingning, det vill säga att lägga ihop två flyglinjer med allmän trafikplikt och flyga dem med ett och samma plan, vanligt förekommande. Att trafiken bedrivs på det sättet har många fördelar. Till exempel ger det en högre fyllnadsgrad och därmed högre intäkter än direktlinjer. Det medger ofta även större flygplan och samtidigt billigare anbud eftersom det finns stordriftsfördelar med ett större plan om det finns tillräckligt antal resande. Tidigare upphandlingar visar att de slingade anbuden blir billigare. Eftersom befolkningsunderlaget på de upphandlade sträckorna är litet är slingning i princip en förutsättning för att uppnå rimliga priser för både resenärer och staten å ena sidan och rimliga intäkter för operatören å andra sidan. Det finns dock en risk att slingningen inte blir optimal, exempelvis om de flygplatser som slingas har högsäsong under samma del av året. Beroende på antalet flyglinjer med allmän trafikplikt kan det hända att en flygplats inte kan slingas med någon annan, vilket riskerar att medföra en direktlinje med en högre kostnad än vad en slingning skulle innebära.

Samslingning har, under förutsättning att kraven på respektive linje uppfyllts, alltid varit tillåtet i Trafikverkets upphandlingar. Det är dock bara tillåtet med en mellanlandning till/från Arlanda (med undantag för de linjer där mellanlandning inte är tillåtet över huvud taget). I upphandlingen för avtalsperioden 2019–2023 var det förutbestämt vilka linjer som var möjliga att slinga med varandra, i övriga upphandlingar har slingningen varit fri.

11.6.2 Mellanlandning på flygplats utan allmän trafikplikt

I tidigare upphandlingar, innan den för nuvarande avtalsperiod 2023–2027, har det även varit tillåtet att i vissa fall mellanlanda på flygplatser utan allmän trafikplikt för att ta upp ytterligare passagerare. Exempelvis har det varit tillåtet på linjen Sveg–Arlanda att mellanlanda på Mora flygplats.⁵⁸ Den typen av mellanlandning måste i så fall göras på helt kommersiella grunder.

Trafikverkets ersättning för en flyglinje får enbart avse den sträcka som omfattas av allmän trafikplikt och får inte korssubventionera annan trafik som operatören bedriver.⁵⁹ Trafikverket ställer därför i avtalen krav på separat redovisning av intäkter och kostnader för den trafik som omfattas av allmän trafikplikt. Om mellanlandning på flygplats utan allmän trafikplikt ska vara tillåtet i kommande upphandling är det således under dessa förutsättningar. Att utforma en modell för separat redovisning vid mellanlandning på flygplats utan allmän trafikplikt förutsätter en tydlig metodik för att säkerställa att ingen korssubventionering uppstår, vilket ställer höga krav på transparens och kontroll.

11.6.3 Ej tillåtna mellanlandningar i allmän trafikplikt

Mellanlandning föreslås även fortsättningsvis inte vara tillåten på linjerna Pajala-Luleå, Östersund-Umeå, Hagfors-Arlanda, Lycksele-Arlanda och Kramfors-Arlanda.

11.7 Flygplanstyp

Nuvarande skrivning i allmänna trafikplikter: Flygplan ska vara utrustade med tryckkabin. Bagage- och lastkapaciteten ska vara minst 20 kg per passagerare vid fullbelagt flygplan och normala väderförhållanden.

Inga förändringar föreslås.

11.8 Rabatter

Nuvarande skrivning i allmänna trafikplikter:

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

⁵⁸ Detta var när Mora–Arlanda inte hade allmän trafikplikt.

⁵⁹ Se artikel 17.8 i EU:s lufttrafikförordning där det framgår att ersättningen till operatören inte får överstiga det belopp som krävs för att täcka de nettokostnader som uppkommer vid fullgörandet av allmän trafikplikt, med hänsyn till lufttrafikföretagets intäkter i samband därmed samt till en rimlig vinst.

- Följande kategorier betalar maximalt 700 kr exklusive moms för en enkelresa inkl. alla avgifter och skatter:
 - Barn under 12 år som reser ensamma (UM)
 - Barn under 12 år som reser i sällskap av vuxen
 - Studenter. En student är en person som kan uppvisa giltig studentlegitimation.
 - Pensionärer. En pensionär är en person som kan uppvisa giltig pensionärslegitimation.

Nivån för rabatterade biljetter föreslås öka på motsvarande sätt som maximal genomsnittlig biljettintäkt, med 12 procent till 780 kr. Nivån har varit oförändrad sedan 2019. Dessutom föreslås ett förtydligande:

Dessa biljettyper ska vara tillgängliga så länge det finns platser kvar på planet.

11.9 Bokningssystem

Nuvarande skrivning i allmänna trafikplikter:

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 tre månader före trafikstart.

Trafikverket föreslår att första meningen justeras till *Samtliga biljettyper ska vara bokningsbara digitalt.*

11.10 Rapportering till Trafikverket

Nuvarande skrivning i allmänna trafikplikter:

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

- Antal erbjudna stolar.
- Antal producerade turer.
- Det totala antalet resande.
- Det totala antalet sålda biljetter.
- Den totala biljettintäkten. I redovisningen av den totala biljettintäkten ska det tydligt framgå de skatter och 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 skatter och myndighetsavgifter som tagits ut på respektive biljett.

- Punktlighetsstatistik med förseningsorsak.
- Antalet inställda avgångar samt orsak.

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

Inga förändringar föreslås.

12 Upphandling av flygtrafiken

Efter att sista dag för att inkomma med synpunkter på rapporten passerat kommer Trafikverket att se över samtliga remissvar och ta ställning till om det utifrån dessa är motiverat att justera de förslag om allmän trafikplikt som återges ovan. Därefter fattar Trafikverket beslut om allmän trafikplikt.

När Trafikverket beslutat om allmän trafikplikt ska EU-kommissionen, berörda flygplatser och operatörer som bedriver trafik på berörda linjer informeras. Kommissionen ska även offentliggöra trafikplikterna i Europeiska unionens officiella tidning (EUT).

Även anbudsinvjudan ska publiceras i EUT och anbudstiden ska vara minst två månader. Tildelning av nya avtal från och med 27 oktober 2027 beräknas kunna ske vid årsskiftet 2026/2027.

Bilaga 1: Tillgänglighetskriterier

Kriterium 1: Till Stockholm

Möjlighet att resa tur- och returresa till centrala Stockholm (ej Arlanda eller Bromma) över dagen.

Tillgänglighetsnivå	Beskrivning delkrav
God (1=grön)	Dagar: måndag – fredag Ankomsttid: senast 10:00 Restid (per enkelresa): maximalt fyra timmar (240 minuter) Vistelsetid: minst sex timmar (360 minuter) Hemresa: tidigast 16:00
Acceptabel (2=gul)	Dagar: måndag – fredag Ankomsttid: inget krav Restid (per enkelresa): maximalt fem timmar (300 minuter) Vistelsetid: minst fem timmar (300 minuter) Hemresa: inget krav
Dålig (3=ljusröd)	Dagar: måndag – fredag Ankomsttid: inget krav Restid (per enkelresa): maximalt 5,5 timmar (330 minuter) Vistelsetid: minst 4,5 timmar (270 minuter) Hemresa: inget krav
Dålig (4=mellanröd)	Dagar: måndag – fredag Ankomsttid: inget krav Restid (per enkelresa): maximalt sex timmar (360 minuter) Vistelsetid: minst fyra timmar. (240 minuter) Hemresa: inget krav
Dålig (5=mörkröd)	Inget av ovanstående är uppfyllt

Kriterium 2: Från Stockholm

Möjlighet att resa tur och retur över dagen från Stockholm till respektive kommun.

Tillgänglighetsnivå	Beskrivning delkrav
God (1=grön)	Dagar: måndag – fredag Avresetid: tidigast 06:00 Restid (per enkelresa): maximalt fyra timmar (240 minuter) Vistelsetid: minst sex timmar (360 minuter) Hemkomst: senast 24:00
Acceptabel (2=gul)	Dagar: måndag – fredag Avresetid: tidigast 06:00

Tillgänglighetsnivå	Beskrivning delkrav
	Restid (per enkelresa): maximalt fem timmar (300 minuter) Vistelsetid: minst fyra timmar (240 minuter) Hemkomst: senast 24:00
Dålig (3=ljusröd)	Dagar: måndag – fredag Avresetid: tidigast 06:00 Restid (per enkelresa): maximalt 5,5 timmar (330 minuter) Vistelsetid: minst 3,5 timmar (210 minuter). Hemkomst: senast 24:00.
Dålig (4=mellanröd)	Dagar: måndag – fredag Avresetid: tidigast 06:00 Restid (per enkelresa): maximalt sex timmar (360 minuter) Vistelsetid: minst tre timmar (180 minuter) Hemkomst: senast 24:00.
Dålig (5=mörkröd)	Inget av ovanstående är uppfyllt

Kriterium 3: Internationella resor

Möjlighet att från respektive kommun resa vidare internationellt, genom att nå minst en av flygplatserna Arlanda, Landvetter, Kastrup, Gardermoen eller Vaernes på vardagar. Det behöver inte vara samma flygplats som nås varje dag.

Tillgänglighetsnivå	Beskrivning delkrav
God (1=grön)	Dagar: måndag – fredag Avresetid: tidigast 06:00 Ankomsttid: senast 08:30 Återresa: tidigast 17:00 Hemkomst: senast 24:00
Acceptabel (2=gul)	Dagar: måndag – fredag Avresetid: tidigast 04:00 Ankomsttid: senast 09:00 Återresa: tidigast 15:00 Hemkomst: senast 24:00
Dålig (3=ljusröd)	Dagar: måndag – fredag Avresetid: tidigast 03:30 Ankomsttid: senast 09:30 Återresa: tidigast 14:30 Hemkomst: senast 00:30
Dålig (4=mellanröd)	Dagar: måndag – fredag Avresetid: tidigast 03:00 Ankomsttid: senast 10:00 Återresa: tidigast 14:00

Tillgänglighetsnivå	Beskrivning delkrav
	Hemkomst: senast 01:00
Dålig (5=mörkröd)	Inget av ovanstående är uppfyllt.

Kriterium 4: Storstäder och storstadsalternativ

Möjligheten att nå storstäder för att nyttja kultur, service eller göra inköp. Det ska vara möjligt att nå dessa orter en enkeltur på förmiddagen och en tur tillbaka på eftermiddagen.

De orter som avses är: Stockholm, Göteborg, Malmö, Sundsvall, Umeå, Luleå, Linköping, Köpenhamn, Oslo eller Trondheim. Från varje kommun analyseras resmöjligheten till den storstad eller storstadsalternativ man har bäst resmöjligheter till. Det behöver inte vara samma målort som man kan ta sig till varje dag. Flygresor har uteslutits för kriteriet med hänsyn till resans syfte.

Tillgänglighetsnivå	Beskrivning delkrav
God (1=grön)	Dagar: alla veckodagar Restid: maximalt tre timmar (180 minuter) Vistelsetid: minst fyra timmar (240 minuter) mellan 10:00 och 18:00
Acceptabel (2=gul)	Dagar: sex veckodagar Restid: maximalt fem timmar (300 minuter) Vistelsetid: minst fyra timmar (240 minuter) mellan 10:00 och 18:00
Dålig (3=ljusröd)	Dagar: sex veckodagar Restid: maximalt 5,5 timmar (330 minuter) Vistelsetid: minst 3,5 timmar (210 minuter) mellan 09:30 och 18:30
Dålig (4=mellanröd)	Dagar: sex veckodagar Restid: maximalt sex timmar (360 minuter) Vistelsetid: minst tre timmar (180 minuter) mellan 09:00 och 19:00
Dålig (5=mörkröd)	Inget av ovanstående är uppfyllt.

Kriterium 5: Region-/universitetssjukhus

Möjligheten att nå det region-/universitetssjukhus som respektive kommun tillhör (Umeå, Stockholm, Uppsala, Örebro, Linköping, Göteborg, Malmö och Lund.)

Tillgänglighetsnivå	Beskrivning delkrav
God (1=grön)	Dagar: alla veckodagar Ankomsttid utresa: senast 12:00 Avgångstid återresa: tidigast 16:00 Restid: maximalt tre timmar (180 minuter)
Acceptabel (2=gul)	Dagar: måndag – fredag Ankomsttid utresa: senast 12:00 Avgångstid återresa: tidigast 16:00 Restid: maximalt fyra timmar (240 minuter)
Dålig (3=ljusröd)	Dagar: måndag – fredag Ankomsttid utresa: senast 12:30 Avgångstid återresa: tidigast 15:30 Restid: maximalt 4,5 timmar (270 minuter)
Dålig (4=mellanröd)	Dagar: måndag – fredag Ankomsttid utresa: senast 13:00 Avgångstid återresa: tidigast 15:00 Restid: maximalt fem timmar (300 minuter)
Dålig (5=mörkröd)	Inget av ovanstående är uppfyllt.

Kriterium 6: Universitets- och högskoleorter

Möjligheten att veckopendla till/från universitetsorterna (23 st). Följande orter finns med i modellen: Stockholm, Lund/Malmö, Göteborg, Uppsala, Linköping/Norrköping, Umeå, Örebro, Växjö, Karlstad, Västerås/Eskilstuna, Luleå, Jönköping, Gävle, Borås, Kalmar, Kristianstad, Borlänge/Falun, Halmstad, Trollhättan/Uddevalla, Östersund, Skövde, Sundsvall och Karlskrona/Ronneby.

Tillgänglighetsnivå	Beskrivning delkrav
God (1=grön)	Dagar: fredag och söndag Antal av de 23 studieorterna: minst tio Avgångstid utresa fredag (från studieort): tidigast 16:00 Avgångstid återresa söndag (från hemort): tidigast 12:00 Restid: maximalt fem timmar (300 minuter)
Acceptabel (2=gul)	Dagar: fredag och söndag Antal av de 23 studieorterna: minst fem Avgångstid utresa fredag (från studieort): tidigast 16:00

Tillgänglighetsnivå	Beskrivning delkrav
	Avgångstid återresa söndag (från hemort): tidigast 12:00 Restid: maximalt fem timmar (300 minuter)
Dålig (3=ljusröd)	Dagar: fredag och söndag Antal av de 23 studieorterna: minst fem Avgångstid utresa fredag (från studieort): tidigast 15:30 Avgångstid återresa söndag (från hemort): tidigast 11:30 Restid: maximalt 5,5 timmar (330 minuter)
Dålig (4=mellanröd)	Dagar: fredag och söndag Antal av de 23 studieorterna: minst tre Avgångstid utresa fredag (från studieort): tidigast 15:00 Avgångstid återresa söndag (från hemort): tidigast 11:00 Restid: maximalt sex timmar (360 minuter)
Dålig (5=mörkröd)	Inget av ovanstående är uppfyllt.

Kriterium 7: Andra större städer

Möjligheten att från varje kommun nå huvudorten i kommuner med minst 50 000 invånare (med ett relativt stort utbud av handel och service) över dagen. Flyg ska inte nyttjas.

Tillgänglighetsnivå	Beskrivning delkrav
God (1=grön)	Dagar: sju dagar per vecka Antal kommuner < 50 000 invånare: minst tre Restid: maximalt tre timmar (180 minuter) Vistelsetid: minst fem timmar (300 minuter).
Acceptabel (2=gul)	Dagar: fem dagar per vecka Antal kommuner < 50 000 invånare: minst två Restid: maximalt fyra timmar (240 minuter) Vistelsetid: minst tre timmar (180 minuter)
Dålig (3=ljusröd)	Dagar: fem dagar per vecka Antal kommuner < 50 000 invånare: minst två Restid: maximalt 4,5 timmar (270 minuter) Vistelsetid: minst 2,5 timmar (150 minuter)
Dålig (4=mellanröd)	Dagar: fem dagar per vecka Antal kommuner < 50 000 invånare: minst två Restid: maximalt fem timmar (300 minuter) Vistelsetid: minst två timmar (120 minuter)
Dålig (5=mörkröd)	Inget av ovanstående är uppfyllt.

Kriterium 8: Besöksnäring

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. Flygresor ingår.

Tillgänglighetsnivå	Kravbeskrivning
God (1=grön)	Andel av Sveriges befolkning som når kommunhuvudorten: mer än 50 procent Dagar: en dag per vecka Avresetid: tidigast 06:00 Restid: maximalt fem timmar (300 minuter)
Acceptabel (2=gul)	Andel av Sveriges befolkning som når kommunhuvudorten: mer än 50 procent Dagar: en dag per vecka Avresetid: tidigast 06:00 Restid: maximalt sju timmar (420 minuter).
Dålig (3=ljusröd)	Andel av Sveriges befolkning som når kommunhuvudorten: 45-49 procent Dagar: en dag per vecka Avresetid: tidigast 06:00 Restid: maximalt sju timmar (420 minuter)
Dålig (4=mellanröd)	Andel av Sveriges befolkning som når kommunhuvudorten: 40-44 procent Dagar: en dag per vecka Avresetid: tidigast 06:00 Restid: maximalt sju timmar (420 minuter)
Dålig (5=mörkröd)	Andel av Sveriges befolkning som når kommunhuvudorten: färre än 40 procent Dagar: en dag per vecka Avresetid: tidigast 06:00 Restid: maximalt sju timmar (420 minuter)

Bilaga 2: Tillgänglighet för alla Sveriges kommuner

Om en kommun har *minst tre av åtta kriterier på röd nivå* är det anledning för Trafikverket att utreda om avtal om interregional kollektivtrafik kan avhjälpa bristerna. Dessa kommuner kommenteras i kolumnen längst till höger.

Tillgänglighet för Sveriges kommuner, exkl Trafikverkets alla avtal

Kommun	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	Antal röda	Kommentar
Kiruna	5	4	5	5	5	2	5	2	6	Kiruna har kommersiell flygtrafik (dåliga avgångstider, pga SAS restkapacitet).
Haparanda	5	5	5	2	5	5	5	5	7	Har avtalad flygbil till Luleå.
Boden	1	1	3	1	5	2	2	2	2	
Piteå	1	1	2	1	2	4	2	2	1	
Luleå	1	1	2	1	5	1	1	2	1	
Älvsbyn	5	5	5	5	5	5	4	2	7	Har avtalad flygbil till Luleå.
Gällivare	5	5	5	5	5	5	5	5	8	Ingår i nuvarande flygavtal.
Pajala	5	5	5	5	5	5	5	5	8	Ingår i nuvarande flygavtal.
Övertorneå	5	5	5	5	5	5	5	5	8	Har avtalad flygbil till Luleå.
Kalix	3	3	5	2	5	4	2	5	6	Har avtalad flygbil till Luleå.
Överkalix	5	5	5	5	5	5	5	5	8	Har avtalad flygbil till Luleå.
Jokkmokk	5	5	5	5	5	5	5	5	8	Har avtalad flygbil till Luleå.
Arjeplog	5	5	5	5	5	5	5	5	8	Har avtalad flygbil till Arvidsjaur.
Arvidsjaur	5	5	5	5	5	5	5	5	8	Ingår i nuvarande flygavtal.
Skellefteå	2	1	5	1	2	2	2	2	1	
Lycksele	5	5	5	2	4	5	2	5	6	Ingår i nuvarande flygavtal.
Umeå	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Åsele	5	5	5	2	2	5	3	5	6	Har flygtransfer till Vilhelmina.
Vilhelmina	5	5	5	2	2	5	5	5	6	Ingår i nuvarande flygavtal.

Kommun	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	Antal röda	Kommentar
Vännäs	1	1	2	1	1	2	2	2	0	
Dorotea	5	5	5	5	2	5	5	5	7	Har flygtransfer till Vilhelmina.
Sorsele	5	5	5	5	5	5	5	5	8	Har flygtransfer till Arvidsjaur.
Storuman	5	5	5	3	4	5	5	5	8	Hemavan ingår i nuvarande flygavtal.
Malå	5	5	5	5	5	5	5	5	8	Ingen flygplats. Har tidigare haft flyganslutning. Malå får effekt av andra trafikavtal.
Norsjö	5	5	5	5	5	5	2	5	7	Ingen flygplats. Har tidigare haft flyganslutning. Norsjö får effekt av andra trafikavtal.
Robertsfors	2	1	5	1	2	2	2	2	1	
Vindeln	1	1	2	1	1	4	2	2	1	
Bjurholm	3	1	5	1	2	4	2	2	3	Ingen flygplats. Varierande tillgänglighet mellan åren pga busstrafiken. Bjurholm får effekt av andra trafikavtal.
Nordmaling	2	1	5	1	1	3	2	2	2	
Östersund	1	1	1	2	5	3	2	1	2	Östersund fel i TillIT. K1-K3 ska vara gröna. Ej prioriterad. Ska ingå pga flyg till Umeå
Härjedalen	5	5	5	5	5	5	5	5	8	Sveg ingår i nuvarande flygavtal.
Berg	4	5	5	5	5	5	4	3	8	Ingen egen flygplats. Har diskuterats flyganslutning till Östersund.
Åre	2	5	5	5	5	4	2	5	6	Ingen egen flygplats. Kommersiell flygtrafik från Östersund till Arlanda. Får effekt av Norrtåg och nattåg Jämtland.
Strömsund	5	5	5	5	5	5	5	5	8	Ingen egen flygplats. Får effekt av andra avtal.
Krokom	2	4	5	2	5	3	2	2	4	Ingen egen flygplats. Kommersiell flygtrafik från Östersund till Arlanda. Har tidigare diskuterat flygbil. Får effekt av Norrtåg och nattåg Jämtland.
Bräcke	2	2	5	2	5	2	2	2	2	

Kommun	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	Antal röda	Kommentar
Ragunda	5	5	5	5	5	5	2	3	7	Ingen egen flygplats. Ev föremål för flygbil till Sundsvall eller Östersund.
Örnsköldsvik	2	1	5	1	1	2	2	2	1	
Sollefteå	5	5	5	2	2	4	2	4	5	Gemensam flygplats med Kramfors. Ingår i nuvarande flygavtal.
Kramfors	2	5	5	1	1	2	1	2	2	Gemensam flygplats med Sollefteå. Ingår i nuvarande flygavtal.
Sundsvall	1	1	2	1	2	2	1	2	0	
Härnösand	1	2	2	1	1	2	1	1	0	
Timrå	1	2	2	1	2	2	2	2	0	
Ånge	2	2	3	2	5	2	1	3	3	Ingen flygplats.
Hudiksvall	1	1	1	1	1	1	1	2	0	
Bollnäs	1	1	1	1	1	1	1	2	0	
Söderhamn	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Sandviken	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Gävle	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Ljusdal	1	1	2	1	1	2	1	2	0	
Nordanstig	1	1	3	1	2	2	1	2	1	
Ovanåker	1	1	2	2	2	2	2	2	0	
Hofors	1	1	1	1	2	1	1	2	0	
Ockelbo	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Ludvika	1	1	2	1	2	1	1	2	0	
Avesta	1	1	3	1	2	1	1	1	1	
Hedemora	1	1	3	1	2	1	1	1	1	
Säter	1	1	3	1	2	2	1	1	1	
Borlänge	1	1	2	1	1	1	1	2	0	
Falun	1	1	2	2	1	1	1	2	0	
Mora	2	3	3	2	2	2	2	2	2	Ingår i nuvarande flygavtal, men pga närliggande kommuners tillgänglighetsbrister.
Smedjebacken	1	1	2	1	2	1	1	2	0	
Älvdalen	5	5	5	5	5	5	2	3	7	Tillgänglighet för Älvdalen är motiv för trafikplikt från Mora flygplats. Får även effekter av linje 133.
Orsa	2	5	4	2	3	3	2	3	5	Tillgänglighet för Orsa är motiv för trafikplikt från Mora flygplats.

Kommun	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	Antal röda	Kommentar
Rättvik	2	2	3	2	2	2	1	2	1	Flyget i Mora ger förbättring från 2 till 1 i K1.
Leksand	1	2	3	2	2	2	1	2	1	
Gagnef	1	1	3	2	2	2	1	2	1	
Malung-Sälen	5	5	5	5	5	4	2	5	7	Tillgänglighet för Malung-Sälen är motiv för trafikplikt från Mora flygplats.
Vansbro	4	4	5	5	5	4	2	5	7	Tillgänglighet för Vansbro kan påverkas av trafikplikt från Mora flygplats. Får även effekter av linje 121.
Arboga	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Köping	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Fagersta	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Sala	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Västerås	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Norberg	1	1	2	1	2	1	1	2	0	
Hallstahammar	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Kungsör	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Surahammar	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Skinnskatteberg	1	1	2	1	2	1	1	1	0	
Lindesberg	1	1	2	2	1	1	1	1	0	
Nora	1	1	2	2	1	1	1	1	0	
Karlskoga	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Askersund	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Kumla	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Örebro	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Ljusnarsberg	1	1	2	2	2	1	2	2	0	
Hällefors	1	2	2	2	1	1	2	1	0	
Degerfors	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Hallsberg	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Laxå	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Lekeberg	1	1	2	2	1	1	1	1	0	
Säffle	1	2	2	1	2	1	1	1	0	
Arvika	1	1	2	2	2	1	2	1	0	
Hagfors	2	2	5	4	3	3	2	2	4	
Filipstad	1	2	2	2	1	2	2	1	0	
Kristinehamn	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Karlstad	1	1	2	1	1	1	1	1	0	

Kommun	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	Antal röda	Kommentar
Sunne	2	2	2	2	2	1	2	1	0	
Årjäng	2	2	2	2	2	1	2	2	0	
Grums	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Forshaga	1	1	2	2	1	1	2	1	0	
Munkfors	2	3	5	2	2	2	2	2	2	
Hammarö	1	1	2	2	1	1	1	1	0	
Storfors	1	1	2	2	1	1	2	1	0	
Torsby	3	4	5	2	2	2	2	2	3	Ingår i nuvarande flygavtal.
Eda	2	4	5	2	2	2	2	2	2	
Kil	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Falköping	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Tidaholm	1	1	2	1	2	1	1	1	0	
Hjo	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Skövde	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Skara	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Lidköping	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Mariestad	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Åmål	2	3	2	1	1	1	1	1	1	
Ulricehamn	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Borås	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Alingsås	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Trollhättan	1	2	1	1	1	1	1	1	0	
Vänersborg	1	2	1	1	1	1	1	1	0	
Strömstad	5	5	2	1	2	2	1	2	2	
Uddevalla	2	2	1	1	1	1	1	1	0	
Lysekil	5	4	2	2	2	2	2	2	2	
Kungälv	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Mölnadal	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Göteborg	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Töreboda	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Tibro	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Götene	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Vara	2	1	1	1	1	1	1	1	0	
Herrljunga	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Svenljunga	2	2	1	1	1	1	1	1	0	
Mark	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Lilla Edet	2	2	1	1	1	1	1	1	0	
Mellerud	2	2	1	1	1	1	1	1	0	

Kommun	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	Antal röda	Kommentar
Bengtsfors	5	5	2	1	2	2	1	2	2	
Tranemo	3	2	1	2	2	1	2	1	1	
Gullspång	1	1	3	2	2	1	2	1	1	
Karlsborg	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Essunga	1	2	1	1	1	1	1	1	0	
Grästorp	2	1	1	1	1	1	1	1	0	
Bollebygd	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Vårgårda	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Lerum	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Ale	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Färgelanda	3	3	2	1	2	2	1	2	2	
Dals-Ed	2	3	2	1	1	1	1	1	1	
Tanum	5	3	2	1	2	2	1	2	2	
Munkedal	3	2	1	1	1	1	1	1	1	
Sotenäs	4	5	2	1	2	2	1	2	2	
Orust	2	3	1	1	1	1	1	1	1	
Tjörn	2	4	1	1	1	1	1	1	1	
Stenungsund	1	2	1	1	1	1	1	1	0	
Öckerö	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Partille	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Härryda	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Kungsbacka	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Varberg	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Falkenberg	2	2	1	1	1	1	1	1	0	
Laholm	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Halmstad	1	2	1	1	1	1	1	1	0	
Hylte	2	3	2	1	2	1	1	1	1	
Hässleholm	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Ängelholm	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Simrishamn	2	2	1	1	1	1	1	1	0	
Kristianstad	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Trelleborg	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Ystad	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Eslöv	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Höganäs	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Helsingborg	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Landskrona	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Lund	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Malmö	1	1	1	1	1	1	1	1	0	

Kommun	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	Antal röda	Kommentar
Båstad	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Åstorp	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Klippan	1	2	1	1	1	1	1	1	0	
Perstorp	1	2	1	1	1	1	1	1	0	
Osby	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Bromölla	1	2	1	1	1	1	1	1	0	
Tomelilla	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Höör	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Hörby	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Sjöbo	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Skurup	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Svedala	1	1	1	1	2	1	1	1	0	
Lomma	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Kävlinge	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Bjuv	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Örkelljunga	2	2	1	1	1	1	1	1	0	
Östra Göinge	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Vellinge	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Burlöv	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Staffanstorps	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Svalöv	2	1	1	1	1	1	1	1	0	
Sölvesborg	1	2	2	1	1	1	1	1	0	
Karlshamn	2	2	2	1	1	1	1	1	0	
Ronneby	1	2	1	1	1	1	1	1	0	
Karlskrona	1	4	2	1	1	1	1	1	1	
Olofström	2	3	2	1	1	1	1	1	1	
Gotland	1	1	3	2	2	1	2	1	1	
Borgholm	2	2	3	2	2	2	1	1	1	
Vimmerby	1	1	4	2	2	1	1	1	1	
Västervik	1	1	3	1	1	1	1	1	1	
Oskarshamn	3	2	5	2	2	1	2	1	2	
Nybro	2	2	3	1	2	1	1	1	1	
Kalmar	2	1	3	2	2	1	1	1	1	
Emmaboda	2	2	3	1	2	1	1	1	1	
Mönsterås	3	2	5	2	2	2	1	1	2	
Hultsfred	1	1	4	1	2	1	2	2	1	
Mörbylånga	2	2	3	2	2	2	1	1	1	
Torsås	2	2	4	2	3	1	1	1	2	

Kommun	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	Antal röda	Kommentar
Högsby	4	2	5	2	3	1	2	2	3	Ingen egen flygplats. Får effekt av trafiken på Stångådalsbanan.
Ljungby	2	2	2	2	2	1	1	1	0	
Växjö	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Markaryd	2	2	2	1	1	1	1	1	0	
Älmhult	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Alvesta	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Tingsryd	1	2	2	2	2	1	1	1	0	
Lessebo	2	1	3	1	1	1	1	1	1	
Uppvidinge	4	2	3	2	2	1	2	1	2	
Tranås	1	1	3	1	1	1	1	1	1	
Eksjö	1	1	3	1	1	1	1	1	1	
Vetlanda	1	1	3	1	1	1	1	1	1	
Sävsjö	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Värnamo	2	2	2	1	2	1	1	1	0	
Nässjö	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Jönköping	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Vaggeryd	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Gislaved	3	3	2	2	2	1	2	1	2	
Habo	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Mullsjö	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Gnosjö	3	3	3	2	2	2	2	1	3	Ingen egen flygplats. Ibland 2 ibland 3 röda. Tidigare utredningar har inte hittat någon effekt med interregional kollektivtrafik.
Aneby	1	1	3	1	1	1	1	1	1	
Mjölby	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Vadstena	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Motala	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Söderköping	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Norrköping	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Linköping	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Valdemarsvik	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Finspång	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Åtvidaberg	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Boxholm	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Kinda	1	1	2	1	1	1	2	1	0	
Ydre	2	2	3	1	1	1	1	1	1	

Kommun	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	Antal röda	Kommentar
Ödeshög	1	1	2	1	1	1	1	1	0	
Trosa	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Strängnäs	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Eskilstuna	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Katrineholm	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Flen	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Oxelösund	1	1	2	1	2	1	1	1	0	
Nyköping	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Gnesta	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Vingåker	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Östhammar	1	1	1	1	1	1	1	2	0	
Enköping	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Uppsala	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Tierp	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Heby	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Knivsta	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Älvkarleby	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Håbo	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Nynäshamn	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Sigtuna	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Norrtälje	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Vaxholm	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Lidingö	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Solna	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Sundbyberg	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Nacka	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Södertälje	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Stockholm	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Sollentuna	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Danderyd	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Täby	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Nykvam	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Upplands-Bro	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Tyresö	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Haninge	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Salem	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Botkyrka	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Huddinge	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Ekerö	1	1	1	1	1	1	1	1	0	

Kommun	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	Antal röda	Kommentar
Järfälla	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Värmdö	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Österåker	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Vallentuna	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
Upplands Väsby	1	1	1	1	1	1	1	1	0	

Bilaga 3: Historik kring det statliga engagemanget i flygtrafiken

Rikstrafiken och tidigare statligt engagemang

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

Linjen Östersund–Umeå har upprätthållits av staten sedan 1980-talet då Jämtlands län överfördes till Umeå sjukvårdsregion. 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.

Till en början skedde det genom korssubventionering inom Linjeflyg AB som bildades 1957 och som i praktiken hade monopol på inrikes flygtrafik. Bildandet av Linjeflyg hade sin grund i en befarad avveckling av det inrikes linjenätet under början av 1950-talet till följd av att flera SAS-linjer inte hade infriat förhoppningarna.

SAS lämnade 1955 en plan till kommunikationsministern för utvecklingen av reguljärflyget inom Sverige. Enligt denna måste trafikbehoven på andra relationer än de fyra stamlinjerna (från Stockholm till Luleå, Göteborg, Visby och Malmö) tillgodoses med annan flygmateriel än den som användes på stamlinjerna. Det ansågs lämpligt att denna sekundärtrafik samordnades med SAS inrikesflyg och SAS erbjöd sig att skapa en särskild organisation för den. Då bildades Linjeflyg, ägt till hälften av SAS och till hälften av vissa tidningsföretag. Det nya bolaget fick koncession för trafik på ett antal linjer, däribland de av SAS dittills trafikerade Stockholm-Visby och Visby-Norrköping. På vissa linjer med för litet resenärsunderlag för att motivera användande av Linjeflygs tunga flygplan, eller där flygplatsens kapacitet var otillräcklig, användes inchartrade mindre flygplan från Swedair⁶⁰.

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

⁶⁰ Konkurrens i inrikesflyget. SOU 1990:58

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.

Utökat ansvar för Rikstrafiken från 2002

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

Upphandling från 2008

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.

Upphandling från 2011

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.

Upphandling från 2015

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. Eftersom resandet ökade relativt kraftigt under det första avtalsåret utlöstes option i trafikavtalet för ytterligare två års trafik.

Inför den nya avtalsperioden från oktober 2015 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 valde även att variera sina slingningar. Kramfors, som var en möjlig mellanlandning, har slingats med flera av flygplatserna.

2018 gick Nextjet i konkurs vilket innebar att Trafikverket fick upphandla korttidsavtal för linjerna till Arlanda från Gällivare, Arvidsjaur, Hemavan, Vilhelmina och Lycksele. Korttidsavtalen innebar att kostnaden för trafiken ökade kraftigt, både för att linjerna från Arvidsjaur och Gällivare inte längre trafikerades utan ersättning och för att övriga linjer ökade i kostnad.

Upphandling från 2019

I utredning 2017 inför ny avtalsperiod från 2019 föreslogs även linjen Kramfors–Arlanda få allmän trafikplikt. Utredningen konstaterade dock att en grupp linjer hade svagare skäl för allmän trafikplikt än övriga linjer. Det gällde Pajala–Luleå, Torsby–Arlanda, Hagfors–Arlanda och Kramfors–Arlanda. För Pajala–Luleå var resandet så litet att linjen hade en låg kostnadstäckning med biljettintäkter. Tillgänglighetsbristerna var dock stora och resandet hade börjat öka. För Torsby, Hagfors, Kramfors och Sollefteå skulle det kunna vara möjligt att i stället för flygtrafik upphandla en marktransport till annan flygplats. Tidsvinsterna med flygtrafiken var dock betydande och bedömdes tillsammans med det lokala näringslivets behov av snabba resor vara tillräckliga skäl för allmän trafikplikt.

En nyhet i nuvarande avtalsperiod från oktober 2019 var att fast slingning infördes, operatörerna fick inte längre själva föreslå hur slingningen skulle utföras. Sträckningarna var enligt nedan:

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

Upphandling från 2023

Utredningen gjordes under 2021 då flyget fortfarande gick på sparlåga och utvecklingen efter pandemin var högst osäker. De allmänna trafikplikterna dimensionerades utifrån resandet under en femårsperiod innan pandemin för att ge utrymme för att återta tidigare resande. Hänsyn togs också till det minskade resandet för flera linjer under 2018 efter Nextjets konkurs.

Den fasta slingningen som tidigare införts konstaterades ha nackdelar och slingningen släpptes åter fri för flertalet linjer, med bara mindre inskränkningar.

Sträckningarna blev som det redovisas i avsnitt 3.1.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)