

2013-09-26

Trafikverket
Att: Bosse Andersson
Trafikutredningar och avtal, Splt
Box 186
871 24 Härnösand

Remissvar på Trafikverkets flygutredning, ärendenummer TRV 2012/72785

Norrbottens läns landsting och Kommunförbundet Norrbotten lämnar följande yttrande över Trafikverkets flygutredning.

Kommunikationspolitiska rådet (KPR) är ett gemensamt organ för Kommunförbundet Norrbotten och Norrbottens läns landsting för strategiska diskussioner och agerande rörande transporter och infrastruktur i länet. Norrbottens läns landsting och Kommunförbundet Norrbotten yttrar sig därför genom Kommunikationspolitiska rådet.

Kommunikationspolitiska rådet har tagit del av yttrandet från UNFI – Utveckling Flyg i norra Norrlands Inland och stödjer det.

Samråd har skett med Länsstyrelsen i Norrbottens län.

Ärendebeskrivning

Trafikverket har tagit fram en utredning om vilka brister som finns i tillgängligheten för berörda kommuner och hur dessa brister kan åtgärdas av Trafikverket genom att avtala om flygtrafik, eller om det finns andra, mer ändamålsenliga åtgärder som kan lösa tillgänglighetsproblemen. Utredningen kommer att ligga till grund för beslut om på vilka sträckor Trafikverket ska besluta om allmän trafikplikt och vid behov avtala om flygtrafik för perioden oktober 2015 till oktober 2019.

Yttrande

För Norrbottens del är sträckorna Pajala – Luleå, Arvidsjaur – (Lycksele) - Arlanda och Gällivare – Arlanda berörda av flygutredningen. Trafikverket föreslår i sin utredning att bland annat dessa linjer ska omfattas av Trafikverkets beslut om allmän trafikplikt från och med 25 oktober 2015, och som då ersätter tidigare beslut om allmän trafikplikt som började gälla 30 oktober 2011.

KPR instämmer i Trafikverkets bedömning att en allmän trafikplikt är nödvändig för att säkra den grundläggande tillgängligheten avseende linjerna som berör Norrbotten. De aktuella orterna är perifert belägna och alternativa resmönster som är rimliga saknas ofta. Flygtrafikens fortlevnad är av avgörande betydelse för de orter med omnejd som utredningen omfattar, i synnerhet för näringslivets behov av rimliga transporter till destinationer i landet men även av en internationell tillgänglighet.

Vidare föreslår Trafikverket att den allmänna trafikplikten förändras enligt följande:

- Reglering av snittbiljettintäkt tas bort och ersätts med maxpris på en viss andel av biljetterna
- Ökade möjligheter för operatörerna att variera kapaciteten med efterfrågan över året
- Vissa anpassningar av stolskravet till resandet och storlekarna på de flygplan som finns att tillgå på marknaden för att möta lagstiftningens krav på proportionerliga åtgärder men även undvika onödiga kostnader för operatörerna som tenderar att öka biljettpriserna.

Trafikverket avser även utveckla en metod för bättre uppföljning av trafikplikten.

KPR uppfattar att det tidigare funnits ett mönster i de av Trafikverket (tidigare Rikstrafiken) genomförda upphandlingarna där flygbolagen arbetar med att i första hand säkerställa sitt resultat genom att minimera sin produktion till den grundläggande tillgänglighet Trafikverket fastställt och med så höga priser som det takpris alternativt maximala snittintäkt som Trafikverket fastställt. Resultatet är att flera näringar upplever att det är dyrt och har blivit allt dyrare att resa till aktuella flygplatser och i synnerhet besöksnäringen upplever att de upphandlade linjerna inte är något alternativ för att utveckla deras verksamhet.

Trafikverkets förslag är att 40 procent av biljetterna skall säkerställas till ett maxpris och de övriga 60 procenten har fri prissättning både uppåt och nedåt. KPR:s bedömning är att det blir extremt svåröverblickbart vilka konsekvenser detta kommer att få, men det kommer att förstärka kravet på respektive anbudsgivare att ha kunskap om den lokala marknaden och de olika segmentens betalningsvilja. Inget av detta har varit någon av de tidigare flygbolagens styrka i tidigare upphandlingar. Förslaget är dessutom svårt att administrera från både flygbolag och Trafikverk eftersom det ställer oerhörda krav på flygbolagets prognos om vad som skall säljas till respektive pris och att Trafikverket förstår vad som redovisas.

Trafikverkets förslag att ha olika stolskrav för vinter- respektive sommarsäsong vilket kan optimera en linjekalkyl eftersom efterfrågan på vissa destinationer kan variera stort. Det förutsätter att anbudsgivaren faktiskt har minst två olika flygplanstyper och att anbudsgivaren har avsättning för den större eller mindre flygplanstypen under respektive säsong för att optimeringen faktiskt leder till en besparing. KPR:s uppfattning är att ytterst få flygbolag kan göra en faktisk besparing på detta och det är risk att det istället begränsar antalet anbudsgivare som i sin tur ökar kostnaderna för upphandlingen och förslaget blir därmed kontraproduktivt.

Trafikverket föreslår en generell minskning av utbudet i antalet stolar som minst ska vara tillgängliga på respektive linje. Endast linjen Pajala-Luleå har ett oförändrat antal stolar i förslaget jämfört med nuvarande trafikplikt. I genomsnitt så innebär förslaget en reducering med en femtedel (20 procent) av utbudet. Det totalt minskade kravet på samtliga linjer är -42000 stolar. KPR menar att förslaget kommer att ytterligare pressa priserna uppåt, dels för att tjänsteresandet kommer att ta en större

andel av utbudet, och eftersom kravet på antal enkelturer per år är oförändrat, och en stigande produktionskostnad per stol vid användandet av mindre flygplanstyper.

Slutligen finner kommunikationspolitiska rådet det anmärkningsvärt att inget samråd har skett. Enligt sändlistan för remissen konstateras att flera viktiga instanser är helt bortglömda. Flera näringslivsorganisationer vars medlemmar i högsta grad är beroende av flygets utveckling borde inkluderats. Det borde ligga i Trafikverkets uppdrag och intresse att genomföra samråd för att få ta del av berörda aktörers erfarenhet och synpunkter för en mer realistisk utredning.

Sammanfattning

KPR anser att Trafikverkets förslag kommer att minska resandet på berörda flygplatser på grund av minskat utbud och stigande biljettpriser. De delar av näringslivet som försörjer sig på besökare tappar alla möjligheter att arbeta med segment utanför bilavstånd och tar därmed inte del i växande marknader i Södra Sverige och internationellt. Näringslivet generellt kommer att uppleva, förutom stigande biljettpriser, att livsviktiga turer allt oftare är fullbokade och tappar därmed möjligheter att utträtta sin verksamhet. Sammantaget är vår bedömning att detta både försvagar tillgängligheten avsevärt för stora delar av norra Norrland och med en, i sammanhanget, tveksam besparing för Trafikverkets upphandling. Det finns inget i förslaget som på något sätt förändrar mönstret från tidigare års upphandlingar.

Kommunikationspolitiska rådet menar därför att Trafikverkets analys och förslag till trafikplikt för perioden 2015-2019 resulterar i ett trafikutbud som allvarligt försvårar en positiv utveckling i norra Norrlands inland. Detta i strid med riksdagens fastställda funktionsmål om tillgänglighet, och då särskilt dess målsättning att bidra till utvecklingskraft i hela landet. Trafikverket motverkar därmed också offentliga insatser för att stärka norra Norrlands inland vilket inte kan tolkas på annat sätt än att det finns ett systemfel hos de statliga aktörerna. Kommunikationspolitiska rådet avvisar därför med bestämdhet Trafikverkets förslag till förändringar avseende trafikplikt för perioden 2015 – 2019 i dessa hänseenden.

Regeringen bör därför ge Trafikverket tydligare instruktioner om hur de genom den upphandlade flygtrafiken kan bidra till en ökad tillgänglighet till norra Norrlands inland. Regeringen bör vidare överväga att överföra upphandling med tillhörande statliga medel till den regionala nivån i norra Norrland.

För kommunikationspolitiska rådet



Kent Ögren

Landstingsstyrelsens ordförande
Norrbottnens läns landsting



Karl Petersén

Ordförande
Kommunförbundet Norrbotten