

Trafikverket
Bosse Andersson
Transportsystem och utredning, PLnpt
Box 186
871 24 Härnösand

Trafikverket – Flygutredning 2019–2023

Sammanfattning

Ett av Transportstyrelsens uppdrag är att verka för en god tillgänglighet i fråga om transporter med järnväg, luftfart, sjöfart och väg i likhet med Trafikverket. En del i Trafikverkets uppdrag handlar om att verka för en grundläggande tillgänglighet i fråga om interregional kollektivtrafik och genom flygutredningen har frågan analyserats.

I Transportstyrelsens remissvar på Trafikverkets rapport ”Flygutredning 2019–2023” kommer myndigheten att beröra områden som ligger nära vårt ansvarsområde.

Transportstyrelsens allmänna synpunkter

Transportstyrelsen konstaterar att Trafikverket inför perioden 2019–2023 avser att införa förändringar inför kommande upphandling av flygtrafik. Transportstyrelsen är överlag positiv till de föreslagna förändringarna, speciellt vad gäller att införa faktorer som avser uppföljning, kvalitetskrav och förtydligande av biljettpriser.

Transportstyrelsen anser att det är av stor vikt att förslagen till förbättrade åtgärder är tydliga och konkreta, med möjlighet till utvärdering. Detta är något som vi anser saknas i utredningen, till exempel saknas vad som menas med kvalitetskrav i upphandling, eller incitament till ökat resande.

Transportstyrelsen ser även gärna att vissa av förslagen till förbättrade åtgärder kan ske i samverkan med andra myndigheter.

I utredningen refereras till förordningen EG 1107/2006 artikel 4 om undantag att ta med resenärer med funktionsförhinder av säkerhetsskäl eller flygplansrelaterade skäl. Vad gäller den upphandlade linjen Östersund–Umeå så tillkom linjen 1994 som en kompensation för förändring av regionindelning av specialistvård för Jämtland–Härjedalen från Akademiska sjukhuset i Uppsala till Norrlands universitetssjukhus i Umeå (Proposition 1993/94:42). Trafiken har tidigare bedrivits till största delen med en SAAB 340 men under den senaste upphandlingen 2015–2019 har trafiken skett med en Jetstream 31 med 19 säten. Det är av vikt att en linje som till del har som syfte att skapa tillgänglighet till regionsjukhus även har kapacitet för passagerare med funktionsnedsättning. Transportstyrelsen ser gärna att möjligheten att använda undantaget i artikel 4 (EG 1107/2006) utreds vidare och framför allt vilka effekter undantaget får för passagerare med funktionshinder på väg till och från regionsjukhuset i Umeå.

Trafikverket har inför flygupphandlingar genomfört ett antal utredningar som beslutsunderlag inför beslut om allmän trafikplikt. Transportstyrelsen saknar en jämförande europeisk kartläggning (analys) kring liknande upphandlingar inom EU/EES. Länder som Storbritannien, Spanien, Frankrike och Norge har en omfattande flygupphandling med lång erfarenhet kring frågor som processer kring upphandling, principer för upphandling, omfattning av linjer, passagerarstatistik och trafikutformning (såsom fast slingning i förfrågningsunderlaget, färdiga produktionsplaner, ytterligare förbättrad uppföljning, kvalitetskrav i upphandlingen, incitament till ökat resande, förtydligande av biljettpriser och krav på restider eller avgångstider). En sådan jämförande analys kan ge värdefull information i den svenska upphandlingen och ge perspektiv kring kostnader, trafikutformning, biljettpris, reseströmmar etc.

Transportstyrelsen saknar i utredningen en uppföljning av Trafikverkets skallkrav kring biljettpris, utbud och tidtabell utifrån hela den svenska inrikesmarknaden. Det är värdefullt att förstå på vilket sätt Trafikverket beräknar biljettpris för de upphandlade linjerna i relation till motsvarande inrikeslinjer och till faktisk kostnad för trafiken, samt på vilket sätt Trafikverket löpande omhändertar förändringar av biljettpriser på inrikesmarknaden.

Avslutningsvis vill vi reflektera kring kapitel 2 som behandlar den nuvarande trafiken. I avsnittet beskrivs passagerarutveckling av de upphandlade linjerna fram till 2016. Av detta kan man konstatera stora variationer i passagerartillströmning, trots att utbudet av säte och biljettpris är givet under upphandlingstiden. Målet med en upphandling bör vara att skapa en stabil långsiktig trafik utifrån funktionsmålet (tillgänglighet).

Istället har de upphandlade flyglinjerna omgärdats av problem, något som Trafikverket medger på sid 25. Transportstyrelsens förhoppning inför avtalsperioden 2019–2023 är att de förslagna åtgärderna kan hantera de problem som framkommit och bidrar till förbättrad tillgänglighet i hela Sverige.

Transportstyrelsens detaljerande synpunkter

Nedan anges några detaljerande synpunkter.

- Generellt är det av stor vikt att statistiken för de upphandlade linjerna kvalitetssäkras. Transportstyrelsen noterar att statistiken som presenteras i utredningen för bl.a. för Pajala och Hemavan inte stämmer överens med det som inrapporteras till Transportstyrelsen.
- På sidan 49 kapitel 6 redogörs för vilka destinationer som Trafikverket föreslår bör ingå i den allmänna trafikplikten, däribland Pajala–Arlanda, det bör vara Pajala–Luleå.
- Det framgår inte i utredningen huruvida trafikutformningen med fast slingning gäller. Om ett flygbolag endast lämnar in anbud för att bedriva direktlinje utan mellanlandning, är det möjligt utifrån utredningens resonemang med fast slingning?
- Trots att det förekommit samråd och workshops med funktionshinderrörelsens medlemsorganisationer kring upphandling finns det inte med i styckena om samråd och workshops.
- På Trafikverkets sändlista finns inte Konsumentverket med. De delar ansvaret för förordningen EG 1107/2006 (artikel 3 och 4) med Transportstyrelsen.
- Svenska direktflyg är ingen operatör, utan en researrangör.

Detta ärende har beslutats av enhetschef Simon Posluk. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredare Jean-Marie Skoglund (föredragande), utredare Malin Lokrantz samt Elin Roos, chefen för sektionen för marknad.