

Infrastrukturdepartementet

Remissyttrande: Infrastrukturdepartementets betänkande "Arlanda flygplats – en plan för framtiden" (Ds 2022:11)

Remissvar

Sollefteå och Kramfors kommuner har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på betänkandet. Då Höga Kusten Airport ägs gemensamt av Sollefteå och Kramfors kommuner avges här ett gemensamt yttrande.

Sollefteå och Kramfors kommuner tillstyrker förslagen med följande synpunkter.

Allmänt

Höga Kusten Airport är den enda flygplats i Sverige, förutom Arlanda, som har järnvägsförbindelse, vilket medger unik redundans och knutplats mellan flyg, järnväg och hamnar. Flygplatsen förbinder Botniabanan norrut, Ådalsbanan söderut och stambanan västerut. Djuphamnar finns via SCA och Mondi. MSB har via utredningar informerat Trafikverket om att det finns ett behov av fler flygplatser som kan ta ner större flygplanstyper. Vi har en landningsbana på 2001 meter och kan således ta ner Boeing 737 och Airbus 320. En framtida persontrafik på Övre Ådalsbanan förkortar restiden mellan Umeå och Östersund med ca 1,5 timmar i förhållande till dagens trafik som måste gå via Sundsvall.

Höga Kusten Airport kommer vid ett medlemskap i Nato att utgöra en viktig del av totalförsvaret.

Höga Kusten Airport påverkas inte nämnvärt av rapportens förslag. Vi vill dock belysa vikten av goda förutsättningar för inrikestrafiken. Flygplatsen har trafikplikt och behöver ha ett bra läge även med ett utbyggt Arlanda för att inte det ska påverka transfertider för resenärer som skall åka vidare från Arlanda.

Kapacitet

Utredaren föreslår att förberedelserna för att förstärka kapaciteten för taxi- och rullbanesystemet samt för uppställningsplatser vid Arlanda flygplats bör påbörjas omgående. Bland annat nämns införande av trängselavgifter.

Vi ser en fara med trängselavgifter då de kan resultera i att bolag väljer att flytta sina regionala flyg från peaktider av ekonomiska skäl. Skulle så ske minskas inte bara möjligheten att resa till Stockholm över dagen utan även att ta sig vidare både in- och utrikes.

Förutom anpassning av kollektivtrafiken från Stockholm behöver även den omkringliggande infrastrukturen anpassas för att klara ökade resandeströmmar. Arlandas omkringliggande infrastrukturer är inte anpassade för att klara trafiken tillfredsställande. Investeringar för att öka kapaciteten till och från flygplatsen är nödvändiga, annars är det inte möjligt att stänga Bromma flygplats.

Flygets betydelse för fossilfri industri, hållbar samhällsutveckling

Utredaren nämner särskilt den fossilfria industrins starka utveckling i Norrbotten och Västerbotten och att dess framgång är beroende av en god internationell tillgänglighet.

Vi instämmer i detta men menar att detsamma gäller för Västernorrland och därmed Sollefteå och Kramfors kommuner. Västernorrland är i expansivt tillväxtskede med grön industritillväxt och hållbar samhällsutveckling. Här görs investeringar inom exempelvis bioraffinaderi, grön vätgastillverkning och massaindustri. Till exempel planeras en fabrik för produktion av hållbart flygbränsle med hjälp av biomassa och förnybar vätgas i Sollefteå kommun. Tillväxten i norra Sverige sker även inom näringslivet och samhället i stort där de snabba transporter som flyget medger spelar en stor roll. Många, både etablerade och blivande, investerare har utländska ägare varför goda kommunikationer med övriga världen kan ha avgörande betydelse för såväl kvar- som tillblivelse.

Trafikplikt

För många orter, särskilt i norra delen av landet, är flyget det enda rimliga alternativet. Utredarens förslag om allmän trafikplikt är därför positivt. Allmän trafikplikt skulle säkra regularitet och tillförlitlighet i det samhällsviktiga flygsystemet och förhindra att fler reguljärlinjer upphör för att aldrig återkomma.

Arlandaförhandlare

Vi anser att kapaciteten på Arlanda måste säkerställas innan trafiken flyttar från Bromma till Arlanda. Marktransporter och kommunikation till och från Stockholm måste också säkras och helst göras billigare. Vi anser därför positivt på utredningens förslag om en Arlandaförhandling för att underlätta kontakterna med berörda parter.

Flygbränslekommission

Vi anser att utredningens förslag att tillsätta en flygbränslekommission är nödvändig för att den gröna omställningen ska lyckas. Ett statligt investeringsstöd tillsammans med statliga kreditgarantier för svensk produktion av fossilfria flygbränslen skulle öka möjligheterna till att klara målen.

Totalförsvaret

Samhällets förmåga att hantera större kriser, olyckor och särskilda händelser är beroende av snabb kommunikation.

I Västernorrland finns många försvarsrelaterade aktörer och ett samarbete kring utbildning och innovation vid bland annat MSB Sandö, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets Radioanstalt, RISE, Mittuniversitetet med flera. Industriell krigsmaterielproduktion sker på BAE Systems i Örnsköldsvik och på Dockstavarvet/SAAB Kockums. Nu senast har också I 21, Västernorrlands regemente med Jämtlands fältjägarbatal, återetablerats i Sollefteå.

Ur ett beredskapsperspektiv är således komplikationsfria flygningar till och från Arlanda av avgörande betydelse för Västernorrland.

Vi ser därför positivt på utredarens förslag om att behovet av tillgänglighet och redundans ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet bör analyseras samt att ett samlat område för samhällsviktigt flyg bör säkerställas vid Arlanda flygplats för att ge effektiva förutsättningar för sådan trafik och att detta sker oberoende av en eventuell avveckling Bromma flygplats eller inte.

Passagerarperspektivet

Utredaren föreslår att Swedavia bör intensifiera arbetet med att minska ledtiderna för passagerare vid Arlanda flygplats, inte minst för passagerare som reser över dagen.

Under sommaren 2022 uppstod timslånga köer och allmän trängsel, både till incheckning och säkerhetskontroll. Detta ledde tyvärr till missade flyg för många resenärer. Dessutom har man haft utmaningar och driftstörningar i systemen för bagagehanteringen, något som uppges bero på platsbrist. Vidare framkommer i media uppgifter om stora säkerhetsbrister och dålig arbetsmiljö. Kritiken mot Swedavia har med andra ord varit skarp. Enligt bolaget beror dessa problem till största delen på pandemin och därmed brist på arbetskraft.

Arlanda hade 2019 totalt 38 000 000 passagerare. Bromma hanterade 2 350 000 passagerare under samma period. I utredningen prognostiseras det totala antalet passagerare för 2036, då Bromma beräknas vara nerlagd, uppgå till 44 500 000.

Mot bakgrund av sommarens situation på Arlanda, som visserligen kulminerade efter att detta betänkande lämnat skrivbordet, ställer vi oss frågande till om endast ett intensifierat arbete räcker för att komma till rätta med dessa problem.

Avslutningsvis ställer sig kommunerna bakom Region Västernorrlands samt Örnköldsviks kommuns yttranden.

Johan Andersson
KSO, Sollefteå kommun

Malin Svanholm
KSO, Kramfors kommun