

REMISSYTTRANDE

2022-10-31

Infrastrukturdepartementet
Diarienummer: I2022/01350

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss av rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Det är med viss tillförsikt som Svensk Pilotförening läser utredarens plan för en utveckling av Arlanda flygplats. Utredaren har identifierat åtgärder som vi bedömer avgörande för att Arlanda ska kunna möta uppställda transportpolitiska mål samt brukarnas förväntningar på Arlanda som huvudstadsflygplats.

Vi vill betona att vi saknat en lyhördhet hos flygplatsens ledning för de utmaningar vi sedan driftsättningen av bana 3 fört fram i olika forum.

Vi stöder av utredaren presenterade åtgärder för att optimera trafikvolymen på befintliga tre banor. Genom en förlängning av bana 3, en etablering av oberoende parallella operationer på banorna 1 och 3, samt en investering i en maskinpark som möjliggör operationer på parallellbanorna även vintertid, skapas en grund för ökad kapacitet.

Miljötilståndet

Miljötilståndet för Arlanda vilar naturligtvis till stor del på underlaget till Mark- och miljödomstolen. I samband med driftsättningen av Arlandas tredje bana år 2003 och vid upprepade förhandlingar kring vidare beslut, har framförallt underlaget lagt grunden till en komplexitet samt låsningar som än idag förhindrar en effektiv hantering av flygtrafiken. För att kunna effektivisera trafikavvecklingen behöver Arlanda ett miljöbeslut som tillåter att Arlanda mer flexibelt disponerar banor och flygvägar till och från flygplatsen utifrån ett samlat operativt perspektiv, med hänsyn till buller i närliggande bebyggelse. Det finns potential för ökad kapacitet och samtidigt minskad miljöpåverkan i form av mindre utsläpp. Processen kräver dock att underlaget till miljöprövningen kvalitetssäkras utifrån ett operativt perspektiv och i en

förankring hos brukarna. Gärna med utgång i det förslag om kontrollstationer som utredaren föreslår.

Bansystemet

Vad gäller av- och påfarter saknas i första hand möjligheter att sekvensera avgående flygplan. Bana 2 och 3 är så korta att starter för merparten av trafiken sker från banbörjan. För viss tyngre trafik är flera högfartsavfarter stängda med hänsyn till dålig bärighet. Högfartsavfart saknas vid landning bana 08.

Dessa begränsningar försvårar en dynamisk hantering av ankommande och avgående trafik, men lika allvarligt är en osäkerhet i tillgängligheten till Arlandas banor. De brister i konstruktion och underhåll som under många år tvingat flygplatsen till upprepade långa stängningar av framförallt banorna 1 och 2 måste adresseras. Vi saknar en transparens kring bakomliggande orsaker till dessa avstängningar.

Satellitbaserade inflygningar off peak

Satellitbaserade kurvade inflygningar menar vi i dagsläget inte ger möjlighet till en dynamisk eller effektiv användning av parallellbanorna. Vår erfarenhet är att flygplatser med parallella operationer i peak uteslutande använder rak markbaserad inflygning, samt flygledare som aktivt separerar flygplan via strikt styrning på fart, då det gynnar både dynamik och kapacitet.

Det första miljötillståndet för Arlandas tredje bana år 2002 medgav endast en satellitbaserad kurvad inflygning till bana 01R. Invigningen av banan blev 11 månader försenad tills ett reviderat beslut som medgav rak inflygning togs. För några år sedan togs igen ett beslut för Arlanda som skulle stoppa rak inflygning till bana 01R. Flygplatsen visade då på ett kapacitetstapp på 40 % och Swedavia överklagade beslutet. Mark- och miljööverdomstolen slog fast att fortsatt tillåta rak inflygning till 01R. Det är oroväckande att denna fråga fortfarande kommer upp så fort Arlandas miljötillstånd diskuteras.

Satellitbaserade kurvade inflygningar kan dock användas vid lägre belastning och kan beroende på design ge en kortare och därmed mer klimatsmart inflygning. För Arlanda gäller det i synnerhet inflygning till bana 01R, där anflygningshöjden är hela 4000 fot, men kan naturligtvis med fördel användas även till övriga banor.

För att lyfta Arlanda till en nivå jämförbar med närliggande huvudstadsflygplatser krävs en markant förbättrad dialog mellan Swedavia, LFV och brukare. Det krävs också en politisk ambition och förståelse, och i slutänden en finansieringsmodell som säkrar investeringen.

Vi stöder också utredarens förslag att komma igång med det administrativa förberedande arbetet för en fjärde bana. Man bör i diskussionerna om en fjärde bana undersöka möjligheter att fysiskt separera lågfartsoperationer på Arlanda från övrig trafik, i luften och på marken.

Tomas Gustafsson

Flygsäkerhetskommittén
Svensk Pilotförening