

Remissvar för utredningen Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap(Ds 2023:3)

Detta dokument är Kramfors kommuns remissvar för utredningen Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3) nedan kallad flygplatsutredningen.

Utredarens uppdrag har varit att föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige, så att behoven av en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg tillgodoses i hela landet.

Utredningens övergripande förslag innebär att staten får ett utökad åtagande vad gäller flygtrafiken i Sverige, både vad gäller driftbidrag till icke-statliga flygplatser, statliga flygplatser samt också utökandet av antalet beredskapsflygplatser

Kramfors kommun berörs på så vis att utredningen föreslår att trafikplikten på linjen Kramfors-Arlanda ska avvecklas i oktober 2027.

Sammanfattning av kommunens yttrande

Utredningens förslag om att slopa trafikplikten på sträckan Kramfors-Arlanda innebär i praktiken att Kramfors-Sollefteå flygplats kommer avvecklas.

Ett sådant scenario är negativt för utvecklingen i Kramfors och Sollefteå kommuner. En flygplats och de stora tillgänglighetsvinster som flyget ger jämfört med andra transportsätt är en förutsättning när företag står inför investeringsbeslut och när människor väljer boplatser. Det handlar helt enkelt om regionala konkurrensförutsättningar.

Efter många år med negativ utveckling inom en rad områden sker just nu ett trendbrott avseende inflyttning där fler nu faktiskt flyttar till än från vår kommun.

Därtill sker en snabb tillväxt i besöksnärsbranschen (Höga kusten) samt stora satsningar inom industri och totalförsvaret vilket kommer generera många nya arbetstillfällen de närmsta tio åren. I skenet av detta har utredningens förslag särskilt dålig timing.

Kramfors och Sollefteå kommun har tillsammans med Region Västernorrland samt Trafikverket under många år möjliggjort flygtrafik till och från Kramfors-Sollefteå flygplats. Argumentet har hela tiden varit att den är en förutsättning för upprätthålla god tillgänglighet till vår del av länet. Tillgänglighet är en förutsättning för utveckling.

Att överge den strategin nu när vi äntligen ser en positiv utveckling är olyckligt och kontraproduktivt.

Utredningens förslag om att ersätta flyglinje ned flygbil till Sundsvall håller inte. Den totala restiden blir allt för lång och uppfyller definitivt inte Trafikverkets kriterier för god tillgänglighet.

Kommunens samlade synpunkter:

- Utredningens förslag om avvecklad trafikplikt Kramfors – Arlanda är inte genomtänkt. Trafikplikten måste finnas kvar även efter oktober 2027.
- Utredningens förslag om ”flygbil” mellan Sollefteå, Kramfors – Sundsvall är inte ett genomarbetat och realistiskt förslag.
- Driftsstödet till Kramfors-Sollefteå flygplats bör utökas enligt den modell som presenteras i utredningen. I annat fall bör flygplatsen förstatligas genom Swedavias försorg. Det finns en rimlighet i att staten bär ansvaret för det sammanhållna flygplatssystemet i Sverige, framför allt i mindre kommuner såsom Kramfors.
- Kommunikationerna till Västernorrlands län står inför stora förändringar. Det framtida dubbelspåret på Ostkustbanan innebär en restid med tåg om endast 1:42 minuter mellan Sundsvall – Arlanda. Staten bör genomföra en ny utredning där denna förutsättning är en del av underlaget.
- Totalförsvarets samt näringslivets behov saknas i utredningen. I planeringen av framtidens flygplatssystem måste dessa behov beaktas.
- I Västernorrland finns tre flygplatser. Samtliga flygplatser behövs eftersom kommunikationerna mot Stockholm i dagsläget inte går att ersätta med tåg.

Det finns otaliga argument som ligger bakom synpunkterna som redovisas ovan. De argument som har störst vikt beskrivs nedan:

Flygplatsens lokalisering och nya Ostkustbanan

Hela Västernorrland har idag dålig tillgänglighet till Stockholm. Tåget är inte attraktivt då Ostkustbanan håller låg standard och kapaciteten har slagit i taket med långa restider och återkommande banarbeten som följd.

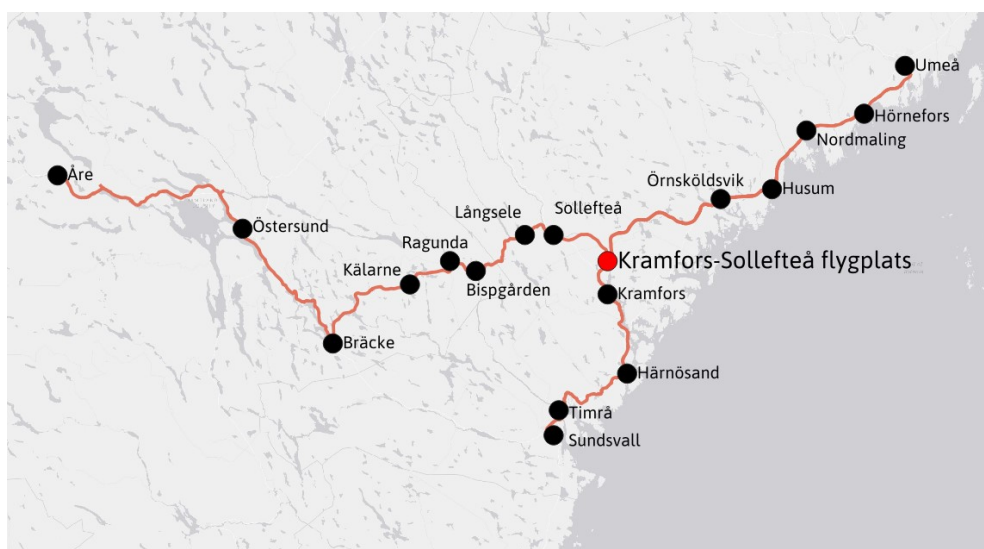
Utifrån detta faktum planeras det för en upprustning med dubbelspår för sträckan *Kramfors-Sollefteå flygplats – Gävle*. Trafikverket har tagit fram en

utbyggnadsstrategi som visar hur arbetet kan gå till och vilka effekter det ger på restider.

Restiden från Sundsvall till Arlanda kommer att minska från 3 timmar och 11 minuter till omkring 1 timme och 42 minuter vilket kommer att minska efterfrågan på flygresor från hela Västernorrland – Stockholm.

Det kommer också leda till att det på sikt endast kommer behövas en regional flygplats. Placeringen är dock inte självklar eftersom länet är stort men i den analysen måste flera olika lokaliseringsprinciper vägas samman.

En stor fördel för Kramfors-Sollefteå flygplats är att den ligger mitt i länet med egen tågstation. Genom tåget och utbyggnaden av Ostkustbanan kommer flygplatsen att inneha länets största upptagningsområde.



Figur 1: Kramfors-Sollefteå flygplats med anslutande järnvägsnät och stationer

Tågtrafiken innebär att restider blir korta och att det är möjligt att resa med kollektivtrafik från Ragunda/Sollefteå i väst, Umeå/Örnsköldsvik i norr samt Sundsvall/Härnösand/Kramfors i söder. Flygplatsen är lokaliserad i centrum i mellersta Norrland!

Mellan Örnsköldsvik och Kramfors-Sollefteå flygplats är restiden med tåg endast 29 minuter. När Ostkustbanan är utbyggd kommer tåget att vara ett fullt realistiskt alternativ för anslutningsresor till flygplatsen. Restiden från Sundsvall och Härnösand uppskattas till 60 respektive 30 minuter.

Nedan visas Trafikverkets bild över föreslagen utbyggnadsordning:



Eftersom upprustningen i sin helhet inte beräknas vara färdigställt förrän 2035 så är det viktigt att **samtliga tre flygplatser bevaras fram till dess!**
Stäng inga dörrar!

Kramfors-Sollefteå flygplats har god kapacitet

Utöver flygplatsens goda och unika läge så har Kramfors-Sollefteå flygplats en landningsbana som enkelt kan förlängas från dagens 2000 meter till 2600 meter vilket innebär stora möjligheter att ta ner fraktflyg och stora jetmaskiner. Det här innebär att flygplatsen på riktigt kan fungera som en regional flygplats även för internationella resor, exempelvis charter.

Kramfors-Sollefteå flygplats banlängd är en stark fördel och måste tas i beaktande vid planering för framtidens utbud av flygplatser.

Flygplatsens framtid som nav i Norrland

En tidigare utredning som WSP har tagit fram visar att Kramfors-Sollefteå flygplats är ett bra nav för trafikpliktsflygen som trafikerar sträckan *Norrland – Arlanda*. Genom en navlösning där norrgående trafik samordnas till Kramfors-Sollefteå flygplats kan koldioxidutsläpp minska, belastningen vid Arlanda i dimensionerande läge minska, samt att tillgängligheten för resor inom Norrland förbättras.

Det som särskiljer Kramfors-Sollefteå flygplats från länets övriga flygplatser är den unika möjligheten till tåganslutning som finns i nordlig, västlig och sydlig riktning. Övriga flygplatser saknar koppling mot järnväg.

I praktiken kan den som bor i Sundsvall enkelt åka 60 minuter tåg till Kramfors-Sollefteå flygplats för att sedan flyga direkt till exempelvis Arvidsjaur. Den här möjligheten är unik och finns inte idag.

Eftersom restiden söderut med tåg förkortas med nya Ostkustbanan så kommer resor från länets södra delar till Arlanda i huvudsak ske med tåg.

När flygtrafiken elektrifieras har Kramfors-Sollefteå flygplats ett lämpligt avstånd till de flygplatserna finns i Norrland. Räckvidd är el-flygets största problematik.

Totalförsvarets återkomst

Försvarsmakten har återetablerat ett regemente i Sollefteå där det på sikt kommer finnas 850 värnpliktiga och 650 anställda. Verksamheten i sig kommer att generera resor genom att värnpliktiga, besökare och anställda behöver kunna ta sig till och från området.

Men flygplatsen kan även komma att nyttjas för militära transporter vilket redan nu sker, exempelvis när flygplatsen används för transport till och från stora övningar (Aurora 23). Utifrån detta perspektiv är det viktigt att flygplatsen finns kvar.

När civilplikten återinförs kommer en stor av utbildningsplatserna att lokaliseras till Sandö i Kramfors kommun. På Sandö har MSB redan idag en av Sveriges två utbildningsskolor.

Vid återetableringen kommer väldigt många människor att behöva ta sig till och från Kramfors kommun eftersom utbildningen omfattar människor från hela Sverige. Detta kommer generera ett ökat behov av snabba transporter.

Om flygplatsen avvecklas försvåras det för denna typ av etableringar som vi nu ser. Goda kommunikationer är viktiga!

Industrin och elproduktion

Just nu pågår stora investeringar i de industrier som finns i Kramfors kommun med omnejd.

Bland annat ska Mondi group investera 10 miljarder sin fabrik som finns 15 minuter från Kramfors-Sollefteå flygplats. I Sollefteå kommun ska Uniper bygga en fabrik som ska producera hållbart flygbränsle.

Dessa stora satsningar kommer generera fler resor av internationell karaktär vilka inte går att lösa på annat sätt än med flyg till och från Kramfors-Sollefteå flygplats.

Utöver detta investeras miljardebopp i vindkraftsproduktion. Bara i Kramfors kommun ska cirka 80 nya vindkraftverk byggas.

I direkt anslutning till Kramfors-Sollefteå flygplats finns stora markområden med god elkapacitet som kan nyttjas för framtida industrietableringar. Försäljnings-argumentet är att det finns en flygplats med goda kommunikationer i närheten. Kombinationen av tåg, flyg, grön vindkrafts- och vattenkraftsel, närheten till övriga industrier som finns i området gör att platsen är unik.

Flygplatsen är en möjliggörare! Om den försvinner blir det betydligt svårare att locka etableringar till kommunerna och till flygplatsens direkta närområde.

Utredningens förslag om flygbil är inte realistiskt eller bra

I utredningen påstås att tillgängligheten blir tillräckligt god med en flygbil på sträckan Kramfors – Sundsvall och att det därför är rimligt att avveckla trafikplikten Kramfors – Arlanda. Argumentet är att Trafikverket i en tidigare utredning nämnt att det kan gå att uppnå god kvalitet med bil. Samtidigt bedömer Trafikverket att kollektiva lösningar inte ger tillräckligt god tillgänglighet. *Trafikverket har slutligt bedömt att det behövs trafikplikt och att kollektiva lösningar INTE är tillräckliga.*

Restiden till Arlanda kommer bli över fyra timmar från centralorterna i Kramfors och Sollefteå kommuner, men det är också så att majoriteten av befolkningen och verksamheterna inte finns i centralorterna utan på andra platser i kommunerna. Eftersom de geografiska avstånden är stora blir också restiderna i många fall betydligt längre än fyra timmar.

I utredningen framgår heller inte hur en flygbilslösning ska gå till i praktiken. Genom långa geografiska avstånd, älvar och berg som delar landskapet och en utspridd ortsstrukturer så blir den svår att genomföra på ett sätt som skapar god tillgänglighet till en rimlig kostnad.

Mest troligt handlar det om en buss som plockar upp resenärer från olika målpunkter. En buss innebär i sig att resvägen inte blir den genaste utan den måste köra utefter en helt eller delvis förutbestämd rutt. Redan där spricker utredningens antagande om restider, det kan omöjligt komma att bli en form av expressbuss. Sen tillkommer ytterligare restid som uppstår när resenärer måste ta sig till och från flygbilen. Den sammanlagda restiden kommer med råge överskrida Trafikverkets kriterier för god tillgänglighet.

Ett alternativt upplägg är att taxibilar åker till respektive adress och hämtar upp resenärer. Det skulle såklart vara gynnsamt för restiderna och tillgängligheten men inte ens detta skapar tillräckligt goda restider. Därtill betyder ett sådant upplägg att utsläppsnivåer och kostnader blir höga.

Sammantaget är det en mycket kostsam affär för staten och betydligt dyrare än att upphandla trafikplikt *Kramfors – Arlanda*.

Kramfors-Sollefteå flygplats är en kostnadseffektiv flygplats

Kramfors-Sollefteå flygplats har en otroligt effektiv organisation. Flygplatsens verksamhet kostar årligen ungefär 20 mkr att bedriva.

Det är en låg kostnad med tanke på att den utöver reguljär flygtrafik även används av Kriminalvården, polisen och vid sjuktransporter. Ambulansen använder flygplatsens bana för övningskörning. BAE Systems Hägglunds använder banan vintertid för olika typer av provverksamhet. Folke

Bernadotte Akademien använder flygplatsen i övningssyfte (verklighetstrogna miljöer).

Men även andra typer av flygtransporter utgår från flygplatsen, exempelvis vid inmätning av skog, fjärrvärme mm.

Att avveckla denna flygplats får alltså konsekvenser på fler områden än tillgänglighet. Detta sammantaget med flygplatsens låga kostnad och den tillgänglighetsförsämring som sker vid avveckling av linjen Kramfors – Arlanda samt den kostnad som tillkommer i form av transporter till Sundsvall gör att flygplatsen istället borde bevaras och fortsatt utvecklas!