

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remissyttrande: Remiss av rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Sollefteå kommun har beretts möjlighet att senast den 23 maj 2023 yttra sig över rapporten.

Allmänna synpunkter på utredningen

Sollefteå kommun anser att utredningens förslag i många delar är väl underbyggda och välkomna. Kommunen anser dock att utredningen tyvärr är undermålig och ofullständig i vissa delar:

- Många förslag, bland annat om att allmän trafikplikt ska upphöra på vissa linjer, är inte utredda, underbyggda eller motiverade över huvud taget.
- Vidare återstår det enligt kommunens förmenande alltför många ytterligare utredningar.
- Utredningen saknar framtidsperspektiv. Med det oroliga världsläge vi sett under senare tid bör man vara försiktig med att lägga ner fungerande verksamheter, särskilt sådana som är svåra att återuppväcka.
- Utredningen tar inte några regionpolitiska hänsyn.
- Försvarets behov är inte närmare utrett.
- Utredningen saknar en risk-och konsekvensanalys beträffande upphörande av allmän trafikplikt.
- Sverige behöver ett mer flexibelt system för trafikplikt, ett system som tar hänsyn till tillväxtfaktorer samt förändringar och osäkerheter i omvärlden. Utredningen saknar omvärlds-och framtidsanalys.

Utredarens förslag beträffande allmän trafikplikt på Kramfors – Sollefteå flygplats

Med anledning av vad nedan anförs anser Sollefteå kommun att den allmänna trafikplikten på flyglinjen Kramfors – Arlanda ska bestå.

Ur utredningen

Utredaren redogör för ett antal politiska mål och ambitioner:

- Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.
- Regeringens mål för den regionala utvecklingspolitiken är utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet.
- De politiska ambitionerna är att det ska vara möjligt att bo och arbeta i hela landet. En sådan politisk ambition kan exemplifieras som att det ska vara möjligt att resa fram och tillbaka från Stockholm över dagen för att uträtta sitt ärende.
- Det bör vara möjligt att bo, arbeta och verka i hela landet. Utan flyglinjer som erbjuder korta res- och transporttider, tillräcklig kapacitet och rimliga priser kommer det bli svårt att leva och verka i vissa delar av Sverige. Klyftorna mellan stad och landsbygd, mellan norra och södra Sverige, mellan rik och fattig riskerar att öka.

Ur tidigare utredningar

I tidigare utredningar samt i den nu aktuella utredningen, där flera utav dessa utredningar nämns, framförs olika syn på den allmänna trafikplikts vara eller icke vara för linjen Kramfors – Arlanda.

I Framtidens flygplatser - utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70) indelades Sveriges flygplatser i tre kategorier; ”nationellt strategiska flygplatser”, ”regionalt strategiska flygplatser” och ”övriga flygplatser”. Utredningen menade att HKA är en ”regionalt strategisk flygplats”.

Tillgänglighetseffekterna för Sollefteå var väsentliga för Trafikverkets beslut att införa allmän trafikplikt för flygtrafik från oktober 2019.

I sin rapport ”Flygutredning 2019-2023” anförde Trafikverket att det för bland annat Kramfors och Sollefteå skulle det kunna vara möjligt att i stället för flygtrafik upphandla en marktransport till annan flygplats. Utredningen konstaterade att Sollefteå inte har några acceptabla alternativ utan flygavtal samt att Sollefteå har fortsatt dålig tillgänglighet med bilanslutning. Verket konstaterade att det fanns brister i den grundläggande tillgängligheten, framför allt för Sollefteå kommun, som delvis kunde åtgärdas med flygtrafik och att allmän trafikplikt därför var motiverad för linjen Kramfors – Arlanda. Tidsvinsterna med flygtrafiken var dock betydande och bedömdes tillsammans med det lokala näringslivets behov av snabba resor vara tillräckliga skäl för allmän trafikplikt. De kriterier som TRV använde sig av tar bland annat hänsyn till vistelsetid, restidens längd, när

resan tidigast får starta, ankomst senast och avgång tidigast och möjlighet att åka fram och tillbaka över dagen.

I TRV:s rapport ”Upphandling av flygtrafik från oktober 2023” konstateras att restiden till Stockholm förlängs med en timma för Kramfors och Sollefteå om resealternativet är flygbil till Sundsvall Timrå flygplats. Verket bedömde att det åtminstone teoretiskt kan vara möjligt att förbättra tillgängligheten med en förbättrad anslutningstrafik till flyg

Tillgänglighetseffekterna för Sollefteå var väsentliga för Trafikverkets beslut att införa allmän trafikplikt för flygtrafik från oktober 2019. Utan Trafikverkets avtal hade Sollefteå år 2019 fem kriterier med dålig tillgänglighet, K1, K2, K3, K5 och K6. Det avtalade flyget från flygplatsen i Kramfors gav god tillgänglighet i K1 och acceptabel tillgänglighet i K2.

Kommunens synpunkter

Att snabbt och enkelt kunna ta sig till och från området med flyg är viktigt både för näringslivet och medborgarna i området.

Tillgängligheten till Höga Kusten-området är oerhört viktigt för hela området men framför allt för Sollefteå och Kramfors kommuner där kommunikationerna är otillfredsställande.

Kommunen finner det anmärkningsvärt att utredaren, trots de politiska målen och ambitionerna samt vad som framförts i tidigare utredningar, nu föreslår att den allmänna trafikplikten på flyglinjen Kramfors – Arlanda ska upphöra.

Utän tillstymmelse till närmare utredning eller motivering menar utredaren att en flygbilslösning skulle tillförsäkra en fortsatt god tillgänglighet för Kramfors och Sollefteå och att den allmänna trafikplikten på Sundsvall-Timrå till Arlanda ger en tryggare tillgänglighet för hela Västernorrland.

Vad som gör att tillgängligheten skulle bli tryggare lämnas därhän av utredaren.

Att tillgängligheten skulle bli tryggare med en flygbilslösning är ett slag i ansiktet för invånare och näringsliv i Sollefteå kommun.

För många människor i kommunen innebär en flygbilslösning att restiderna blir så långa att det är omöjligt resa fram och tillbaka från Stockholm över dagen då de långa restiderna kan medföra nästan ett dygns bortovaro.

Andelen flygresenärer i Sollefteå kommun kommer att minska vilket innebär att Sundsvall – Timrå inte kommer att få det av utredaren förväntade ökade resandeunderlaget.

För Sollefteå kommun är en flygbilslösning således inte ett alternativ.

Vidare menar utredaren att staten genom ett utökat basutbud säkerställer luftfartens tillgänglighet till fler regioner, i och med att huvudmannskapet tas över av staten för flygplatsverksamheten. Det innebär att fler medborgare, en större del av näringslivet samt samhällsviktiga lufttransporter ges en tryggad försörjning av flygplatsinfrastruktur för framtiden.

Kommunen ställer sig tveksam till ovanstående slutsats. Utredaren ger med ena handen och tar med den andra.

Konsekvenser för Sollefteå kommun

Ett upphörande av den allmänna trafikplikten för flyglinjen Kramfors – Arlanda innebär att flygplatsen kommer att läggas ner.

Sollefteå kommun anser att en nedläggning av flygplatsen kommer att innebära ett hårt slag mot medborgare, näringsliv och offentlig verksamhet i Västernorrland och framför allt i Sollefteå kommun då kommunen i realiteten inte har några kommunikationer med omvärlden förutom flyglinjen Kramfors- Arlanda.

Sollefteå kommun utgörs till stor del av landsbygd med mycket dålig tillgång till allmänna kommunikationer. Kommunen saknar dessutom persontrafik på järnväg. Tillgänglighet är därför av stor vikt för Sollefteå kommun.

Sollefteå är länets till ytan näst största kommun, 5760 km², och har 18 667 invånare, vilket ger en folktäthet om 3,24 inv/km². Folktätheten i hela länet ligger på 11,3.

De planerade satsningar som sker i kommunen innebär att näringsliv, sjukhus, bostadsmarknad, skolor m.fl. kommer att påverkas positivt då fler människor kommer att bo och/eller arbeta i kommunen. Detta ställer också högre krav på tillgänglighet.

Tillväxt

När allmän trafikplikt infördes på flyglinjen Kramfors – Arlanda var tidsvinsterna med flygtrafiken betydande och bedömdes att tillsammans med det lokala näringslivets behov av snabba resor vara tillräckliga skäl för allmän trafikplikt.

Ett krav vid företagsetableringar är en väl fungerande infrastruktur. Den tillgängligheten som flyget skapar är ofta av avgörande betydelse för näringslivets tillväxt samt möjligheter att nå huvudkontor, göra kundbesök, rekrytera kompetens m.m.

Sollefteå kommun är, i likhet med länets övriga kommuner, nu inne i ett skede med flera stora nyetableringar. Kommunen utgör ett nav för svensk elproduktion och distribution med både vind- och vattenkraftsproduktion och bidrar med en viktig del av landets elförsörjningskapacitet.

I Sollefteå kommun förbereds byggstarten för en anläggning, med investeringar på mellan 5 och 10 miljarder, för tillverkning av 100 000 ton fossilfritt flygbränsle per år. Vidare planerar ett internationellt företag att bygga ett hotell i Junsele med 120 rum, vilket skulle innebära 60-70 direkta arbetstillfällen. Dessa etableringar kommer att generera många internationella resor till kommunen.

Flygmarknaden behöver också ställa om till bland annat fossilfritt flygbränsle för att även luftfarten ska minska sin klimatpåverkan. Centralt för detta är produktion och utveckling av dessa bränslen, vilket nu planeras i Sollefteå.

Snabba anslutningar till Arlanda och Stockholm är av stor, för att inte säga avgörande, betydelse för Västernorrlands näringsliv, framför allt för exportinriktade företag, men är också viktiga för besöksnäringen och för den offentliga verksamheten.

Återetableringen av I 21, Västernorrlands regemente med Jämtlands fältjägarbatal, kommer att påverka behovet av tillgänglighet. Utbildningsåret 2022/23 utbildas drygt 100 värnpliktiga på I 21 (60 i Östersund och 40 i Sollefteå) och inom några år ska antalet värnpliktiga på I 21 enligt inriktningsbeslut vara 250 per år fördelat på 150 i Sollefteå och 100 i Östersund. På sikt ska regementet ha kapacitet att utbilda till brigads storlek, det vill säga ca 850 värnpliktiga per år och ort. Till det kommer ca 650 anställda. I 21 har som målsättning att rekrytera de värnpliktiga så lokalt/regionalt som möjligt, men en merpart av de värnpliktiga till I 21 i Sollefteå och Östersunds bedöms att över tid komma från Mälardalsområdet. De värnpliktiga gör hemresor 2-3 veckoslut i månaden och för att få erforderlig helgvila på hemorten är flygresor oftast ett förstahandsalternativ för de soldater som bor i Mälardalsområdet.

Därför är det av vikt för I 21 att kunna använda Höga Kusten Airport (HKA) och Östersund-Åre flygplats för hemresorna för regementets värnpliktiga i Sollefteå och Östersund. Regementet kommer också att ha behov av att snabbt kunna förflytta sig. Så sent som den 24 april landade ett av flygvapnets Herculesplan på HKA flygplats och plockade upp alla 40 värnpliktiga för transport till militärövningen Aurora 23.

De etableringar som planeras innebär att behovet av tillgänglighet till och från Sollefteå kommer att öka varför det av största vikt att HKA behålls och utvecklas.

Kommunens synpunkter

Kommunen anser att utredaren har förbiset den kraftiga tillväxt som sker i kommunen, och länet, med bland annat etableringar inom grön industri, försvarsindustrin samt Försvarets återetablering. Kommunen anser att även staten har ett ansvar för att det skapas goda förutsättningar för etableringar, i synnerhet då det handlar om verksamheter som bidrar till klimatomställningen.

Indragen allmän trafikplikt för linjen Kramfors – Arlanda kommer inte att bidra till att skapa goda förutsättningarna utan snarare försämra en fortsatt utveckling.

Besöksnäring

Höga Kusten-området är ett omtyckt och välbesökt turistmål för nationella såväl som internationella besökare. Inom området finns Världsarv Höga Kusten. Området är en av Sveriges snabbaste växande destinationer. Besöksnäringen i Höga Kusten omsatte 2019 närmare 2,8 miljarder.

Sollefteå kommun är en utpräglad friluftskommun som lockar många besökare från hela världen.

Enligt statistik från Tillväxtverket uppgick antalet gästnätter i Sollefteå kommun före pandemin (2019) till 125 829, varav 14 369 avsåg utländska besökare. Samma siffror för 2022 är 158 584 respektive 16 581. Antalet gästnätter har således ökat med 26 respektive 15,5 %.

Gästnätterna i Höga Kusten har ökat med 85 % sedan 2010, och sedan 2019 med 13 % (där riket har en ökning på 1 %). Detta har möjliggjorts i samverkan mellan offentlighet och näringsliv. Intresset för att investera i fortsatt utveckling finns både inom vårt lands gränser och internationellt. De internationella gästerna utgörs av både affärsresenärer och privata, båda grupperna är otroligt viktiga för vår besöksnäring och näringslivet i stort.

För besöksnäringen i Sollefteå kommun är således fungerande kommunikationer av avgörande betydelse.

Höga Kusten Airports potential

HKA ligger centralt beläget i Västernorrland med direkt närhet, 1,7 km, till Botniabanan. Flygplatsen har sedan flera år ett pågående projekt, ”Höga Kusten flygnav”, som kommer att underlätta implementering av elflyg på kortare flygsträckor. Genom att inrätta ett flygnav som flera orter flyger till skapas bättre regionala och nationella förbindelser och med kortare flyglinjer öppnas då möjlighet till elflyg. Målet med att utveckla ett flygnav innebär att plan från många olika destinationer i Norrland ska kunna mellanlanda på HKA och flyga med ett gemensamt plan till Arlanda. HKA skulle därmed kunna passa bättre än Sundsvall som ett nav för elflyg med hänsyn till det geografiska läget.

Om behoven förändras finns möjlighet att förlänga landningsbanan, från dagens 2 000 meter till 2 600 meter vilket innebär stora möjligheter att ta ner fraktflyg och stora jetmaskiner.

Detta kan jämföras med Sundsvall som har ca 1950 meter lång bana vilket innebär vissa begränsningar.

HKA kan redan i dag ta ner större plan än Sundsvall – Timrå.

Det finns även möjlighet att bygga upp ett beredskapsförsörjningslager i direkt anslutning till flygplatsen med befintliga taxibanor för av- och pålastning, vilket är en högst angelägen fråga för civilförsvaret idag.

Utredningen föreslår att frågan om investeringsstöd för svensk produktion av fossilfria flygbränslen ska inkluderas i en nationell plan för flygbränsle. Utredningen föreslår vidare att flygplatser ska kunna bedriva en fossilfri flygplatsverksamhet eller tillse att en fossilfri flygplatsverksamhet kan bedrivas senast år 2025. Enligt kravet ska flygplatsen tillse att det finns infrastruktur, anläggningar och organisation vid flygplatsen som möjliggör fossilfria landtransporter till och från flygplatsen och motsvarande som möjliggör fossilfri luftfart.

Flygplatsens omedelbara närhet till järnvägen möjliggör snabba och säkra transporter av flygbränsle till övriga landet från den framtida tillverkningen av fossilfritt flygbränsle i Sollefteå kommun, samt fossilfria transporter till och från flygplatsen.

Flygplatsens centrala läge ger också en redundans som gör den till en mycket lämplig plats för att skapa en robust försörjningsberedskap för Sverige som innebär att distribution och fördelning av nödvändiga varor och tjänster vid bristsituationer kan ske komplikationsfritt under såväl en kris som under höjd beredskap.

HKA kommer vid ett medlemskap i Nato att utgöra en viktig del av totalförsvaret.

Kommunens synpunkt

Kommunen anser att man i stället för att medverka till en nedläggning av flygplatsen bör utöka driftsstödet till Kramfors-Sollefteå flygplats alternativt förstärka den genom Swedavias försorg.

Utredningens konsekvenser för Västernorrlands län

Ett upphörande av allmän trafikplikt på HKA riskerar att regionens utveckling kraftfullt försämrars.

Behovet av goda kommunikationer är en förutsättning för ett väl fungerande samhälle. De politiska ambitionerna är att det ska vara möjligt att bo och arbeta i hela landet. En sådan politisk ambition kan innebära att det är möjligt att resa till Stockholm över dagen för att uträtta ett ärende.

Utredarens uppdrag går ut på att analysera och 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.

Sollefteå kommun anser att utredningen inte uppfyller denna del av uppdraget. För Västernorrland i allmänhet, och för Sollefteå kommun i synnerhet, innebär förslagen det motsatta, tillgängligheten kommer att avsevärt försämrars.

Hela Norrland står nu inför sin andra exploateringsvåg. Västernorrland är inne i mycket expansivt tillväxtskede. I de flesta kommuner sker, eller planeras, nyetableringar och investeringar inom bland annat bioraffinaderi, grön vätgastillverkning för framställan av fossilfritt flygbränsle.

Många, både etablerade och blivande, investerare har utländska ägare varför goda kommunikationer med övriga världen kan ha avgörande betydelse för såväl kvar- som tillblivelse.

I Västernorrland finns också förutsättningarna, förmågan och kunskapen för att både driva och utveckla omställningen till ett hållbart och klimatsmart samhälle. Här finns många aktörer som är verksamma inom bland annat skoglig bioekonomi och förnybar energi, där det redan idag finns initiativ till produktion av fossilfria flygbränslen. Genom tillgången på inhemska råvaror som till exempel restflöden från skogs- och jordbruk finns det potential till ett ökat hållbart uttag.

Näringslivets behov av flygplatser i olika delar av landet är inte statiskt utan påverkas av vilken övrig infrastruktur som finns, till exempel järnvägsförbindelser.

Sollefteå kommun anser att behoven av tillgänglighet och flygförbindelser i hela Västernorrland i detta expansiva skede snarare ökar och att alla tre flygplatser behövs.

Utredarens förslag beträffande Sundsvall – Timrå flygplats

Sollefteå kommun ställer sig i och för sig positiv till allmän trafikplikt på flyglinjen Sundsvall-Arlanda.

Kommunen anser dock att ett förstatligande av Sundsvall-Timrå flygplats bör ske samtidigt som övriga tre flygplatser som föreslås övergå till statligt huvudmannaskap.

Om allmän trafikplikt införs vid Sundsvall-Timrå flygplats bör flygplatsen även inkluderas i det nationella basutbudet. Utredningen ger dock motstridiga förslag om vilken inriktning som ska gälla för flygplatsen vilket skapar osäkerhet till nackdel för regionen. Det finns starka skäl att inkludera Sundsvall-Timrå flygplats i det nationella basutbudet av flygplatser och att en förhandlingsperson bör tillsättas så att processen kan följa samma tidplan som övriga flygplatser som ska förstatligas.

Utredaren hänvisar till att Sundsvall-Timrå Airports geografiska läge passar till att kunna bli ett regionalt nav för elflyglinjer mellan Arlanda och övriga Norrland samt för tvärlinjer till Norge och Finland. Utredaren är vidare av den felaktiga uppfattningen att Sundsvall är centralt belägen i länet.

Kommunens synpunkter

Sollefteå kommun anser att dessa slutsatser är felaktiga. Sundsvall ligger i den södra delen av länet, endast 34 km från länsgränsen mot Gävleborg. Att hävda Sundsvalls centrala

läge som ett argument för ett regionalt elflygsnav samt allmän trafikplikt är således vilseledande

Kommunen anser att Höga Kusten Airport (HKA) lämpar sig väl så bra, om inte bättre, än Sundsvall-Timrå flygplats för ett elflygsnav, bland annat för sitt centrala läge i Västernorrland, se vidare under rubriken ”Höga Kusten Airports potential”

Beredskapsflygplatser

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

Regionala flygplatser har i detta avseende en avgörande betydelse för samhällets förmåga. Det har inte minst den pandemi som pågått de senaste åren visat. I Västernorrland finns ett av landets största, geografiskt samlade kluster inom samhällssäkerhet.

I Västernorrland finns många försvarsrelaterade aktörer och ett samarbete kring utbildning och innovation vid bland annat MSB, Räddningsgymnasiet, Folke Bernadotte akademien på Sandö i Kramfors kommun. I 21, Västernorrlands regemente med Jämtlands fältjägarbatal, i Sollefteå, Försvarets Radioanstalt och Försvarets Hundavelstation. Vidare finns Totalförsvarets forskningsinstitut, RISE och Mittuniversitetet i länet. Industriell krigsmaterielproduktion sker på BAE Systems i Örnsköldsvik och på Dockstavarvet/SAAB Kockums. Den rådande situationen i världen sätter dessa myndigheter i fokus och ger en viktig utvecklingspotential.

HKA har här en viktig uppgift att fylla. Flygplatsen ligger väl skyddad vid Ångermanälvens dalgång, centralt i Sverige för snabba insatser. I dag utgör flygplatsen en arena för polismyndigheten, ambulanstransporter, privata och statliga helikoptrar och flygplan, utöver de kommersiella. Flygplatsen har generösa öppettider för att lyfta och landa och en frikostigt tilltagen landningsbana.

MSB har uttalat ett behov av fler flygplatser som kan ta ner större flygplanstyper.

HKA är en av de två flygplatserna i Sverige som har tågförbindelse i direkt anknytning till flyget. Detta medger unik redundans och en knutplats mellan flyg, järnväg och hamnar och gör flygplatsen unik och attraktiv ur många olika perspektiv. Flygplatsen förbinder Botniabanan norrut, Ådalsbanan söderut och stambanan västerut. Djuphamnar finns via SCA och Mondi. Flygplatsen 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.

Ur ett beredskapsperspektiv är således komplikationsfria flygningar till och från Arlanda av avgörande betydelse även för Sollefteå och Kramfors kommuner.

Kommunens synpunkter

Sollefteå kommun ser positivt på förslaget i stort. Ett utökande av landets beredskapsflygplatsbestånd är nödvändigt. Ökade behov av snabba transporter medför att det krävs ett inte alltför glest nät av beredskapsflygplatser i landet.

Kommunen anser dock att ersättningssystemet är otillräckligt. Staten behöver ta ett likvärdigt ansvar för infrastrukturen oavsett om det handlar om tillgänglighet eller beredskap, dvs 75 % av underskotten och max 15 mkr även för beredskapsflygplatser.

Ur ett sjukvårdsperspektiv bör Sundsvall-Timrå och Örnsköldsvik vara beredskapsflygplatser.

Sollefteå kommun anser dock att ovanstående talar för att även HKA bör vara beredskapsflygplats.

Slutligen anser kommunen att denna fråga är av så stor betydelse att det vore önskvärt med en mer omfattande utredning där vissa nu inte berörda aspekter ingår. Lämpligtvis i kommittéform och som leder till en SOU.

Sollefteå kommun ställer sig bakom Höga Kusten Airports, Region Västernorrlands och Kramfors kommuns yttranden.

På kommunstyrelsens uppdrag

Niklas Nordén
kommundirektör

Bilagor

Skrivelser från

Västernorrlands regemente

Adven

Eon

Statkraft

Svenska kraftnät

Vattenfall