

Infrastrukturdepartementet

Remiss av rapporten Arlanda flygplats - en plan för framtiden (Ds 2022:11). Dnr 2022/01350**Sammanfattning**

Infrastrukturdepartementet har gett Region Gotland tillfälle att lämna synpunkter på betänkandet Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11). Arlanda flygplats är en viktig knutpunkt för Gotland och dess funktion är viktig för Gotlands utveckling. I remissvaret understryks särskilt:

- Vikten av att korta ledtiderna på Arlanda flygplats.
- Behovet av bättre förbindelser mellan Arlanda flygplats och Stockholm samt av sänkta priser för att nyttja tåg- och pendeltågstrafiken på sträckan.
- Kapaciteten måste säkerställas på kort och lång sikt, men det får inte ske på bekostnad av den regionala tillgängligheten.
- Flygtrafiken mellan Gotland och Stockholm bör i enlighet med utredarens förslag åter pekas ut som en linje som kan bli aktuell för allmän trafikplikt.
- Behovet av Bromma flygplats kvarstår, även om förslagen i utredningen genomförs.
- Bromma flygplats passar väl för utvecklingen av fossilfritt flyg, även efter 2035.

Yttrande

Infrastrukturdepartementet har gett Region Gotland tillfälle att lämna synpunkter på betänkandet Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11). Utöver detta yttrande hänvisas till det gemensamma remissvar som lämnas in inom ramen för det storregionala transportpolitiska samarbetet En Bättre Sits, mellan länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland.

Till Gotland går ingen tågräls eller motorväg. Tillgängligheten till och från ön är helt avhängig färje- och flygtrafiken. Utvecklingen av flygplatserna på fastlandet, och särskilt de i Stockholmsområdet, är därför av största vikt för utvecklingen också på Gotland. Arlanda flygplats är ett viktigt nav för inte minst den internationella flygtrafiken. Gotlands Trafikråd, med representanter från näringsliv, organisationer och myndigheter, har enats om ståndpunkter för transporter till och från Gotland. Till dessa hör behovet av tidiga morgonturer till Arlanda flygplats (och Bromma flygplats) liksom att alla orter i Sverige med flygplats med reguljärtrafik ska nås fram

och tillbaka över en dag, varje dag, året runt. För Gotland är det viktigt att Arlanda flygplats har god kapacitet, korta ledtider och erbjuder bra förbindelser till Stockholm city.

Det finns all anledning att liksom utredaren föreslår arbeta för att korta ledtiderna på Arlanda flygplats, från landning och hela vägen till anslutande flyg, kollektivtrafikanslutning eller bil. Kortare ledtider skulle stärka Arlanda flygplats attraktivitet för inrikesresor och över dagen-trafik. Av naturliga skäl kan dock ledtiderna på den betydligt större flygplatsen inte väntas bli i paritet med hur det ser ut på Bromma flygplats.

Lika viktigt som att få ned ledtiderna på flygplatsen är att minska avståndet från flygplatsen och till Stockholm city i tid och i pengar. Region Gotland är positiv till ett högt ställt mål för andel resor som ska ske med kollektivtrafik och instämmer i slutsatsen att det för att det ska nås behöver bli billigare att åka tåg och pendeltåg till och från flygplatsen. Tågtrafiken som idag bedrivs av A-Train är snabb och pålitlig, men idag alldeles för dyr. Därför stödjer Region Gotland förslagen i utredningen att stationsavgiften på Arlanda tas bort och biljettpriset på Arlanda Express minst halveras. Om fler resenärer nyttjade spårtrafiken skulle det frigöras kapacitet för de som måste ta bilen. En utredning av åtgärdsbehoven i såväl spår- som väginfrastrukturen för att skapa robusthet och tillgänglighet för transporter till och från flygplatsen behöver genomföras för att undvika sårbarhet kring en viktig målpunkt.

Region Gotland instämmer i att kapaciteten på flygplatsen måste säkras på kort och lång sikt. Dock riskerar ett införande av någon form av trängselavgift vid tider när man är nära att slå i kapacitetstaket att leda till försämrad regional tillgänglighet. För att möjliggöra resor över dagen är det viktigt att kunna resa morgon och eftermiddag/kväll. Om flygtrafiken skulle ske på mindre fördelaktiga tider försämrar det möjligheten att pendla. Om det istället leder till högre priser för den enskilde flygresenären så är också det begränsande. Ett eventuellt förslag om trängselavgift behöver föregås av en utredning av hur det skulle påverka den regionala tillgängligheten samt en strategi för hur negativa konsekvenser kan undvikas.

Även vid en utveckling av Arlanda flygplats som ger kortade ledtider och förbättrade förbindelser till och från Stockholm city ser Region Gotland att behovet av Bromma flygplats kvarstår. Skälen är flera.

- Utredaren konstaterar att det är svårt att prognosticera den långsiktiga utvecklingen på flygmarknaden. Detta har Region Gotland också lyft vid ett flertal tillfällen, senast i remissvar till utredningen Bromma flygplats – ett underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Det är en del av bakgrunden till regionens uppfattning att man inte bör hasta in i att fatta irreversibla beslut om Bromma flygplats framtid. Här kan också nämnas att utredaren kommer till en annan slutsats än den som gjordes gällande i Ds 2021:25 avseende hur snabbt en eventuell avveckling av Bromma kan och bör ske för att inte riskera en försämrad konkurrenssituation och tillgänglighet.
- Arlanda flygplats och Bromma flygplats kompletterar varandra. Arlanda flygplats är navet för den internationella trafiken, medan Bromma flygplats fyller en viktig funktion för den regionala tillgängligheten. I Ds 2021:25

konstaterades att Gotland skulle drabbas särskilt av en nedläggning av Bromma flygplats då en hög andel av flygen från Gotland går just dit. Det gör det såklart extra bekymmersamt för Gotland att det i föreliggande utredning står att det i förhållande till de flygbolag som har historiska rättigheter till ankomst- och avgångstider på Arlanda flygplats inte är möjligt vid en eventuell flytt av flygturer från Bromma flygplats till Arlanda flygplats ge flygbolagen vid Bromma flygplats förtur till avgångs- och ankomsttider. Region Gotland tolkar detta som att flygtrafiken till och från Gotland skulle riskera att tilldelas mindre fördelaktiga flygtider.

- Slutligen och inte minst ser Region Gotland av beredskapsskäl risker med att enbart ha en flygplats i Stockholmsområdet. Det behövs en fördjupad analys ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv. Efter Covid-19-pandemin och Rysslands krig mot Ukraina kan vikten av denna fråga inte underskattas.

Gotland är utsedd till energipilot som ska gå före i omställningen och därför vill Region Gotland särskilt understryka vikten av att intensifiera klimatarbetet kopplat till flygindustrin. Region Gotland har tidigare, exempelvis i remissvar till Ds 2021:25, lyft att Bromma flygplats skulle passa väl som en utvecklingsplattform för fossilfritt flyg, en slutsats som också utredaren drar. Utredaren föreslår att flygplatsen enbart ska användas för fossilfritt flyg från 2030, vilket går i linje med flygbranschens mål om fossilfritt inrikesflyg 2030. För att detta ska gå att realisera fullt ut är det viktigt att Bromma flygplats får vara kvar också bortom 2035. Region Gotland anser det osannolikt att aktörer kommer att vilja investera i en flygplats som planeras att snart läggas ned.

Utredaren föreslår regeringen att peka ut kommersiella men samhällsviktiga inrikes flyglinjer där rimliga transportalternativ skulle saknas om flygtrafiken skulle upphöra, för att i förlängningen och vid behov kunna besluta om allmän trafikplikt på dessa. Under 2020/21 rådde temporär trafikplikt för flygtrafiken till/från Gotland. Detta bör återigen pekas ut som en linje som kan bli aktuell för allmän trafikplikt. Regelbundna flygtransporter till och från Gotland är samhällskritisk verksamhet. Detta gäller persontransporter för att upprätthålla service och underhåll av samhällskritisk infrastruktur, liksom möjligheten att transportera farligt gods (prover och blod) till och från Gotland inom acceptabla tider. Under pandemin kunde det kommersiella utbudet av flygtrafik inte i alla lägen tillgodose behovet av transporter av prover med klassning biologiskt material för vilka det krävs farligt gods tillstånd och efterlevnad av dess regelverk (DGR – dangerous goods regulations). Sjukvårdens behov av transporter måste tillgodoses och transporter av farligt gods (framförallt UN 3373 och 1845) mellan Gotland och fastlandet måste säkras.

Regionstyrelsen

Meit Fohlin
Ordförande Regionstyrelsen

Peter Lindvall
Regiöndirektör