

Regionstyrelsen

## **Yttrande över rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)**

### **Regionledningskontorets förslag till beslut**

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Infrastrukturdepartementet över remiss av rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11).
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### **Sammanfattning**

Infrastrukturdepartementet har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över betänkandet Arlanda flygplats - en plan för framtiden (Ds 2022:11).

Infrastrukturministern beslutade den 15 februari 2022 att tillsätta en bokstavsutredning med uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling.

Region Stockholm anser att utrymme på mark och i luft för allmänflyget och dess samordning med samhällsviktigt flyg vid Arlanda flygplats behöver utredas ytterligare. Region Stockholm har identifierat ett antal utvecklingsbehov på Arlanda kopplat till medicinska luftburna transporter som behöver beaktas i en fortsatt utveckling av flygplatsen och tas omhand i dialog med Region Stockholm och andra berörda aktörer. Det kommersiella allmänflyget och det samhällsviktiga flyget behöver när hela regionens behov ska tillgodoses på lång sikt samlas på två olika områden inom flygplatsområdet för att säkerställa effektiva förutsättningar för denna flygtrafik.

Vid händelse av en Arlandaförhandling förutsätter Region Stockholm att staten tar fullt ansvar för all finansiering av den statliga transportinfrastrukturen. Det är viktigt att en förhandling grundar sig i de mål och den inriktning som anges i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050, samt att den tar sin utgångspunkt i ett högt satt mål för kollektivtrafikandelen till och från Arlanda.

De investeringar som krävs för att göra Bromma flygplats till ett show-room för fossilfritt flyg bör i stället läggas på att skynda på utvecklingen av Arlanda flygplats som fossilfri flygplats.

Region Stockholm stödjer utredarens förslag om ett uppdrag att analysera behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet. I detta sammanhang vill Region Stockholm påtala den redundans som Bromma flygplats utgör för tidskritiska ambulanstransporter samt funktion som flygledning för ambulanshelikoptertrafik vid regionens sjukhus. Utredningen måste vid en förändring vad gäller denna redundans presentera genomförbara alternativa flygplatser i hela östra Mellansverige.

Region Stockholm vill betona vikten av en bibehållen rullbanekapacitet i Stockholmsregionen. Det är avgörande och en förutsättning också i denna del (utöver frågan om redundans ovan) att åtgärderna som föreslås i utredningen genomförs innan Bromma flygplats eventuellt avvecklas.

Region Stockholm vill tydliggöra att om utredarens förslag om en förhandling mellan staten och Stockholms stad avseende framtiden för flygplatsområdet vid Bromma flygplats blir aktuell så ska även Region Stockholm ges möjlighet att medverka i denna förhandling.

### **Bakgrund**

Infrastrukturdepartementet har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över betänkandet Arlanda flygplats - en plan för framtiden. Regionstyrelsen har remitterat ärendet till hälso- och sjukvårdsnämnden och Karolinska Universitetssjukhuset. Ärendet har även beretts i samråd med trafikförvaltningen.

Infrastrukturministern beslutade den 15 februari 2022 att tillsätta en bokstavsutredning med uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. Uppdraget omfattade en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd. Planen ska tas fram med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och fyrstegsprincipen samt vara i linje med klimatmålen. Till utredare utsågs Peter Norman.

I utredningen konstateras att Arlanda flygplats behöver utvecklas för att möta framtidens behov av en effektiv och hållbar flygtrafik. I betänkandet redovisas en rad förslag till åtgärder för att utveckla Arlanda flygplats, nedan några exempel:

- Swedavia bör intensifiera arbetet med att minska ledtiderna för passagerare vid Arlanda flygplats, inte minst för passagerare som reser över dagen
- Swedavia bör omgående påbörja förberedelserna för att förstärka kapaciteten för taxi- och rullbanesystemet samt för uppställningsplatser vid Arlanda flygplats. Utredningen konstaterar att det tar lång tid att bygga en rullbana, men tar inte ställning till om en tredje parallell rullbana behöver byggas i nuläget. Sannolikheten är dock så pass hög för att en ytterligare rullbana kan komma att behövas i framtiden att förberedelserna bör påbörjas omgående med full kraft.
- Swedavia bör samla kommersiellt allmänflyg och samhällsviktigt flyg på ett område vid Arlanda flygplats för att säkerställa effektiva förutsättningar för denna flygtrafik vid flygplatsen
- Regeringen bör, för det fallet Swedavia ansöker om ett nytt miljötillstånd för verksamheten vid Arlanda flygplats, förbehålla sig rätten att pröva tillåtligheten för verksamheten.
- Swedavia bör i den fortsatta utvecklingen av Arlanda flygplats ta hänsyn till ett förändrat klimat. Flygplatsen bör anpassas för att klara av klimatförändringar och ökade väderrelaterade problem, som annars kan förorsaka reducerad kapacitet.
- Andelen av passagerarna som åker kollektiva färdmedel till och från Arlanda flygplats bör öka till minst 60 procent senast 2030
- Regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling. I förhandlingen bör berörda kommuner och regioner, Swedavia och Trafikverket delta. Inriktningen för förhandlingen bör vara att lägga grunden för byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda flygplats utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv. Trafikverket bör även ta hänsyn till samhällsutvecklingen i övrigt som kan påverka behovet av resor och transporter av gods i regionen runt Arlanda flygplats.
- Regeringen bör initiera en förhandling med A-Train med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget.
- Regeringen bör ta initiativ till att Sverige tar fram en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov, för att flyget överhuvudtaget ska kunna utvecklas i linje med klimatmålen. Regeringen bör tillsätta en ”flygbränslekommission” som

samlar företrädare från näringsliv, akademi och offentlig sektor och som kan bidra till konkretisering och genomförande av denna plan.

- Bromma flygplats bör från och med 1 januari 2030 enbart användas för fossilfritt flyg. Bromma flygplats bör därefter stängas senast den 1 januari 2035.
- Regeringen bör ge ett gemensamt uppdrag till flera myndigheter, bland annat Försvarmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), att tillsammans med berörda aktörer analysera behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet.

### **Region Stockholms yttrande**

Region Stockholm ser positivt på flera av utredarens förslag även om dessa inte är nya, utan i de flesta fall något som bland annat Region Stockholm lyft flera gånger tidigare.

#### *Kortare ledtider och stärkt samarbete*

Region Stockholm vill betona vikten av att det på Arlanda flygplats utvecklas den typ av korta ledtider som finns idag på Bromma flygplats och ser därför utredarens förslag om att Swedavia ska intensiviera arbetet med att minska ledtider för passagerare som helt nödvändigt.

En förutsättning för Stockholmsregionens attraktivitet är att det finns en internationell flygplats med ett stort utbud gällande internationella flyglinjer och en flygplats som upplevs som effektiv och attraktiv med ett bra serviceutbud. Ett utvecklat samarbete mellan de olika aktörerna på flygplatsen är en central del i detta arbete. Region Stockholm ser därför förslaget om ett aktörsgemensamt arbete kring en gemensam vision eller målbild för flygplatsen som en bra utgångspunkt för detta.

#### *Samhällsviktigt flyg*

Region Stockholm vill betona vikten av att kommersiellt allmänflyg och samhällsviktigt flyg ges verksamhetsförutsättningar vid Arlanda flygplats som innebär god tillgänglighet och möjligheter till säker vård vid flyg- och helikoptertransporter. Verksamhetsförutsättningar för affärsflyget behöver ingå i detta.

Centralisering av den högspecialiserade vården, nya behandlingsmöjligheter i kombination med en ökande befolkningsmängd samt åldrande befolkning, är alla faktorer som ökar behovet av transporter inom hela Sveriges sjukvårdssystem. Sammantaget gör detta att Region Stockholm anser att utrymme på mark och i luft för allmänflyget och dess

samordning med samhällsnyttigt flyg vid Arlanda flygplats måste utredas ytterligare.

Region Stockholm har identifierat ett antal utvecklingsbehov på Arlanda flygplats kopplat till medicinska luftburna transporter som behöver beaktas i en fortsatt utveckling av flygplatsen. Till exempel skriver utredaren felaktigt att omlastning sker i hangar, fakta är att all omlastning idag sker utomhus vilket inte är lämpligt med hänsyn till bland annat integritetsskäl. Likaså behöver samverkan mellan regionens sjukvårdsledning och operativ verksamhet på Arlanda stärkas, den flygplatsrelaterade strukturen, processerna och förutsättningarna för luftburna medicinska transporter behöver utvecklas ytterligare, rutinerna för hantering av ett antal viktiga identifierade flöden relaterade till medicinsk verksamhet behöver definieras och tydliggöras på ett bättre sätt och inom flygplatsområdet behöver det organiseras lager av bårar och viss utrustning för att hantera större skadefall och geografisk evakuering. Givna angöringspunkter (geografiskt fördelade) behöver finnas oavsett om det rör enskild patient eller grupp ankommande evakuerade. En klagjord struktur behöver tas fram för mottagande av evakuerade från andra länder, bland annat vad gäller funktioner för mottagande på plats på flygplatsen samt vilka resurser som ska organiseras för transport av patienter från flygplatsen. Det krävs en översyn vad gäller tillgången till utrymme för skadade i väntan på transport från flygplatsen. Utöver dessa finns ett större antal andra identifierade utvecklingsbehov som behöver tas omhand i dialog med Region Stockholm och andra berörda parter.

Region Stockholm anser att redundansen vid luftburna sjukhustransporter och transporttiden mellan flygplats och sjukhus behöver beaktas, vilket kan ha en avgörande påverkan vid akuta ambulanstransporter. En förlängning av tiden för många patienttransporter med flygplan till och från Stockholmsområdet riskeras att markant fördröjas om inte markhanteringen på Arlanda ses över i enlighet med ovan.

Region Stockholm anser att det kommersiella allmänflyget och det samhällsviktiga flyget behöver samlas på två olika områden för att säkerställa effektiva förutsättningar för denna flygtrafik vid flygplatsen. Det är avgörande att detta utvecklingsarbete prioriteras i tid, och påbörjas omgående.

*Kapacitet för rullbanor, taxibanor och uppställningsplatser*

Region Stockholm har under flera år lyft behovet av att ha beredskap för en utökad rullbanekapacitet på Arlanda flygplats. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050, anges beredskap för att bygga en fjärde rullbana och en utökad terminalkapacitet som ett av förhållningssätten till Arlanda flygplats. Region Stockholm stödjer därför utredarens förslag att Swedavia påbörjar arbete med utökad kapacitet för starter och landningar på Arlanda flygplats i syfte att minska tiden från beslut om att bygga ny rullbana till färdigställande. Att omgående påbörja planeringsarbetet och annat förberedande arbete så som undersökningar, miljö-tillstånd och projektering är särskilt viktigt.

*Anslutande transportinfrastruktur*

Region Stockholm stödjer utredarens förslag att Trafikverket ska ges i uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv, och att denna utredning ska ta hänsyn till utvecklingen rörande behovet av resor och transporter av gods i regionen runt Arlanda. Detta är något Region Stockholm lyft flera gånger tidigare. Utredningens uppdrag bör också kompletteras med ett tydligt klimatperspektiv.

Region Stockholms bedömning är att de framtida kapacitetsbehoven i Arlandaområdet behöver ses och förstås i ett samlat perspektiv som kopplar till bebyggelseutvecklingen av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Hur den regionala (och storregionala) kollektivtrafiken till Arlanda bör utvecklas beskrivs i Kollektivtrafikplan 2050, antagen i trafiknämnden i juni 2022 (TN 2014-0777). I Kollektivtrafikplan 2050, samt i Region Stockholms remissyttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, redovisas antagna brister år 2050 i förhållandet mellan mål och de förväntade effekterna av beslutade åtgärder.

*Arlandaförhandling*

Utredaren föreslår att regeringen tar initiativ till en Arlandaförhandling med inspiration av Sverigeförhandlingen. Region Stockholm förutsätter att staten tar fullt ansvar för all finansiering av den statliga transportinfrastrukturen. Om en förhandling kommer till stånd anser Region Stockholm att det är viktigt att den grundar sig i de mål och den inriktning som anges i RUF5 2050 med tillhörande strategier. Ytterligare dokument framtagna i samverkan mellan flera berörda parter som exempelvis Kollektivtrafikplan 2050, Åtgärdsvalsstudie för Pendeltågssystemet och En Bättre Sits Storregional systemanalys är viktiga underlagsmaterial. Utöver detta anser Region Stockholm att det är viktigt att ett högt satt mål för

kollektivtrafikandelen till och från Arlanda är en utgångspunkt i förhandlingen. För att hitta en bredare nytta för Region Stockholm med en Arlandaförhandling bör brister identifierade och redovisade i Kollektivtrafikplan 2050 inkluderas i en kommande förhandlingsplanering.

Region Stockholm vill i detta sammanhang också påpeka att med det särskilda ansvar som Region Stockholm har för regional fysisk planering enligt plan- och bygglagen finns en lång erfarenhet av att bedriva samhällsplanering som fokuserar på systemsamband och att integrera bebyggelse- och transportinfrastrukturplanering i en regional och storregional kontext. Region Stockholm förutsätter därför medverkan i förhandlingsarbetet inte enbart utifrån rollen som kollektivtrafikmyndighet och infrastrukturägare utan även utifrån kompetenser och ansvarsområdet gällande regional fysisk planering i Stockholms län.

#### *Kollektivtrafikandel*

Region Stockholm instämmer i att kollektivtrafikens marknadsandel till och från Arlandaområdet behöver vara hög och antagligen väsentligt högre än idag. Samtidigt är det viktigt att notera att bebyggelseutvecklingen i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta i form av tillkommande arbetsplatser, bostäder och verksamheter är avgörande för vilken kollektivtrafikandel som är relevant att nå. Flygresenärernas och övrigt resande i området (arbetande, besökare etc.) använder samma vägar och spår och påverkar därmed varandra. Förhållningssätten för regionala stadskärnor i RUFSS 2050 utgår från kollektivtrafiknära utveckling och lokalisering av arbetsplatsintensiva verksamheter, offentliga funktioner och handel inom ett gångavstånd på 600 meter från stationsläge och bytespunkt. Detta ger stöd för en utveckling av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta så att en hög kollektivtrafikandel ska kunna nås även för de som reser till och från sina arbetsplatser. För att marknadsandel målet ska vara relevant bör det innefatta allt resande till och från Arlanda och den regionala stadskärnan och inte bara flygresenärernas resande.

Arlanda har även betydelse för den storregionala tillgängligheten. Regionerna i Mälardalen har genom Mälardalstrafik utvecklat genomgående regional tågstrafik från södra Mälardalen till Arlanda och Uppsala. Att fortsättningsvis utveckla tågtrafiken i mer genomgående riktning ger möjligheter att bidra till utredningens mål om ökad kollektivtrafikandel.

Utredarens förslag att Trafikverket ska tilldelas uppdrag att ta fram ett utvecklat planeringsunderlag för att nå en högre kollektivtrafikandel är ett

arbete som Region Stockholm anser behöver genomföras i en gemensam insats av intressenter för att kunna nå mål om ökad kollektivtrafik. Region Stockholm anser att uppdraget ska ta hänsyn till såväl arbetspendlande till och från Arlanda och övriga arbetsplatsområden i den regionala stads-kärnan som till flygresenärer vilka reser centralt till flygplatsen men i en lägre frekvent omfattning.

Region Stockholm anser att det är bra och nödvändigt att utredaren uppmärksammar frågan om de särskilda avgifterna som belastar tågtrafikoperatörerna och dess resenärer som passerar Arlanda C. Detta eftersom de motverkar regionens satsningar på förbättrad kollektivtrafik. Region Stockholm vill samtidigt påpeka att utredarens beskrivning av Arlanda Express som det snabbaste och mest effektiva färdmedlet mellan Stockholm City och Arlanda flygplats inte är korrekt. Utöver Arlanda Express trafikerar SJ och Mälartåg sträckan Stockholm C – Arlanda med likartad restid. Därutöver trafikerar regionen Arlanda C med SL:s pendeltåg, vilken visserligen har längre restid mellan Stockholm C och Arlanda men som skapar bytesfria förbindelser från ett stort antal pendeltågsstationer liksom smidiga byten mot övrig SL-trafik. Det faktum att de övriga tågen inte enbart stannar vid Stockholm C och Arlanda innebär också att den hårt belastade spårinfrastrukturen nyttjas mer effektivt. En passageavgift som inte debiteras resenären utan, som utredaren förslår, tas ut av resenärskollektivet eller finansieras av skattekollektivet innebär att Region Stockholms kostnader ökar alternativt att skattetrycket för regionens invånare ökar. Utifrån Region Stockholms perspektiv måste i ett sådant sammanhang skattekollektivet tolkas som hela landets och inte skattekollektivet i Stockholmsregionen. Som alternativ till utredningens förslag om sänkt biljettpris på Arlanda Express och borttagen passageavgift bör även möjligheten att i förtid häva avtalet med A-Train prövas för att därmed skapa förutsättningar att trafikera Arlanda med likartade villkor som övriga järnvägssträckor i Sverige.

#### *Flyglinjer med allmän trafikplikt*

Region Stockholm stödjer utredarens förslag att regeringen ser över ytterligare inrikes flyglinjer med allmän trafikplikt. För Stockholmsregionens funktion som huvudstadsregion och motor för den ekonomiska utvecklingen i Sverige är det synnerligen viktigt med en god tillgänglighet till och från hela landet.



*Klimatpåverkan och elflyg*

Region Stockholm ser positivt på att utredaren har beaktat förutsättningarna för utvecklingen av fossilfritt flyg och elflyg. De investeringar som krävs för att göra Bromma flygplats till ett show-room för det fossilfria flyget i enlighet med utredarens förslag bör dock i stället läggas på att skynda på utvecklingen av Arlanda flygplats som fossilfri flygplats. Region Stockholm anser att det är positivt att det tas initiativ till att Sverige tar fram en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov.

För att nå klimatmålen behöver utvecklingen inom flygsektorn inte enbart fokusera på bränsleproduktion. I Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen föreslås flera åtgärder inom flygresor och transporter till och från flygplatser som regionala och statliga aktörer kan verka för i syfte att minska flygsektorns klimatpåverkan, till exempel en modernisering av luftrummet, fri planering av flygsträckor över 8 500 meters höjd (free route airspace), effektiviserade rutter, överflyttning till andra transportslag samt ersättning av arbetsresor med virtuella möten.

*Beredskaps- och totalförsvarsperspektiv*

Region Stockholm stödjer utredarens förslag om ett uppdrag att analysera behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet. Region Stockholm vill i detta sammanhang poängtera den redundans som Bromma flygplats utgör för tidskritiska ambulanstransporter där Arlanda flygplats av olika skäl inte skulle vara tillgänglig samt den funktion som Bromma flygplats har i flygledningen av ambulanshelikoptertrafiken vid regionens sjukhus. Karolinska Universitetssjukhuset har idag två helikopterplattor och är en av landets mest frekventerade helikopterflygplatser. Prognosen är att flygrörelserna inom det närmsta året kommer överstiga 6 000 rörelser vilket ställer krav på en närvarande flygledning då Karolinska kommer ha fler flygrörelser än många av landets beredskapsflygplatser. Därtill tillkommer behovet av alternativ helikopterlandningsplats i händelse av att Karolinskas helikopterflygplats behöver stängas. Att dirigera dessa transporter till Arlanda riskerar tidsvinsten vid det akuta omhändertaget som finns i att nyttja Bromma flygplats som ligger betydligt närmare Karolinska.

Den nödvändiga analysen behöver beakta att en ökad koncentration av flygtrafiken på Arlanda även ökar behovet av underhåll och tillräcklig kapacitet på alternativa flygplatser i hela östra Mellansverige, för att kunna upprätthålla en tillräcklig redundans.

Region Stockholm vill betona vikten av en bibehållen rullbanekapacitet i Stockholmsregionen, för att inte undanträngningseffekter ska ge negativa effekter på Stockholmsregionens tillgänglighet och på det samhällsviktiga flyget som kan få minskat utrymme och försämrade förutsättningar. Det är således avgörande att åtgärderna som föreslås i utredningen genomförs innan Bromma flygplats eventuellt avvecklas.

#### *Utvecklingen på Bromma flygplats*

Region Stockholm vill tydliggöra att om utredarens förslag om en förhandling mellan staten och Stockholms stad avseende framtiden för flygplatsområdet vid Bromma flygplats blir aktuell så ska även Region Stockholm ges möjlighet att medverka i denna förhandling. Detta då planeringen av kollektivtrafiksystemets utveckling behöver komma med i ett så tidigt stadium som möjligt.

#### **Ekonomiska konsekvenser**

Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm. Utredningens åtgärdsförslag kan i senare skede och utifrån resultat av en Arlandaförhandling komma att påverka utgifter, kostnader och intäkter för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp  
Regiondirektör

Anton Västberg  
Utvecklingsdirektör

#### **Beslutsunderlag**

1. Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)
2. Hälso- och sjukvårdsnämndens yttrande den 23 augusti 2022
3. Karolinska Universitetssjukhusets yttrande den 29 augusti 2022

#### **Beslutsexpediering**

1. Infrastrukturdepartementet
2. Hälso- och sjukvårdsnämnden
3. Karolinska universitetssjukhuset