

Akademiska sjukhuset
Per Bondegård
E-post per.bondegard@akademiska.se

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Remissyttrande avseende rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet - för tillgänglighet och beredskap

Sammanfattning

Region Uppsala instämmer i huvudsak med förslaget i remissen, men vill lämna följande synpunkter.

Det är bra med ett kraftigt utökat antal beredskapsflygplatser och en utbyggnad av antalet PINS för GPS navigering.

Regionerna bör ges möjlighet att påverka vilka flygplatser som blir beredskapsflygplatser. Beredskapsflygplatserna bör också kunna användas av polisen och Sjöfartsverkets helikoptrar.

Helikopterspecifika önskemål på beredskapsflygplatserna är:

- Möjlighet att landa på stängd flygplats 24H för samhällsnyttigt helikopterflyg.
- Tillgång till bränsleanläggningen 24H för samhällsnyttigt helikopterflyg. (egen tillgång, automatisk utan inkallande av personal)
- Tillgång till Väderobservationer 24H (METAR)
- Tillgång till flygplatsen för lokala ambulanssjukvården, för att möta ambulanshelikopter trots stängd flygplats (dvs möjlighet själva öppna grind)
- Antalet platser som förses med PINS är för få i förslaget men det är en bra start. Plan bör finnas för utökning av antalet PINS.

Staten behöver ta ett ansvar för utvecklingen av det svenska flygplatssystemet ur ett helhetsperspektiv – där Arlanda flygplats har en särställning och därför kräver en tydlig plan för framtiden

Arlandas utveckling är avgörande för den nationella och internationella tillgängligheten för hela landet och särskilt för Stockholm-Mälarenregionen.

Arlandas anslutande transportinfrastruktur ska vara robust och utvecklas med fokus på kollektivtrafik.

Eftersom stationsavgiften, som tas ut för tågresenärer till respektive från Arlanda, grundas på statens avtal med Arlandabanan behöver staten ta ansvar för att skyndsamt inleda en förhandling i syfte att avveckla avgiften. Stationsavgiften medför idag att kollektivtrafikens konkurrenskraft är svag, vilket ger ett ökat behov av investeringar i väginfrastrukturen och kraftigt motverkar ett hållbart resande till och från Arlanda.

Arlanda behöver utvecklas med effektiviserade ledtider och förbättrade förbindelser till Stockholm-Mälarenregionens noder.

Med kollektivtrafik frigörs kapacitet i transportsystemet och bidrar till minskad miljöpåverkan. Därför ska kollektivtrafiken vara det primära transportsättet till och från Arlanda. Nodstäderna i Stockholm-Mälarenregionen ska ha snabba direktförbindelser med spårburen kollektivtrafik till Arlanda – detta gynnar både Arlandas utveckling och bidrar till en storregional funktionell arbetsmarknad.

Region Uppsala instämmer i utredarens tidigare slutsats att den anslutande transportinfrastrukturen ska vara robust och utvecklas med fokus på kollektivtrafik. Flygresenärernas samt övrigt resande i området (den växande befolkningen, arbetande, besökare etc. i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta) och i det storregionalt och nationellt viktiga stråket Stockholm-Arlanda-Uppsala belastar samma vägar och spår och påverkar varandra. Ett helhetsperspektiv krävs därmed även för utvecklingen av kollektivtrafiken till och från Arlanda.

Utredaren föreslår förordningsändring gällande Länstransportplanerna och vad dessa kan användas till. Region Uppsala ser att det finns behov av en översyn av förordningen utifrån vikten av systemperspektiv vad gäller åtgärder – för en effektiv och trovärdig tillämpning av fyrstegsprincipen behöver steg 1- och 2-åtgärder kunna tillämpas och finansieras inom såväl nationell- som regionala transportinfrastrukturplaner på samma sätt som steg 3- och 4-åtgärder.

För Region Uppsala

Emilie Orring
Regionstyrelsens ordförande

Johan von Knorring
Regiondirektör