Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2022-10-21

RS 2022-0540

Regionstyrelsen

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

Föredragande regionråd: Aida Hadzialic

Ärendebeskrivning

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

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen att besluta följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör tillsammans med Regionrådsberedningens motivering Region Stockholms yttrande till Infrastrukturdepartementet över remiss av rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11).

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Regionrådsberedningens motivering

Infrastrukturdepartementet har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över betänkandet Arlanda flygplats - en plan för framtiden (Ds 2022:11). Klimatperspektivet behöver belysas ytterligare som tillägg till regiondirektörens tjänsteutlåtande. Förhindrade möjligheter att nå klimatmålen innebär stora negativa konsekvenser globalt men även för Stockholmsregionen och dess utveckling samt påverkar Sveriges internationella ställning inom klimatområdet på ett negativt sätt. Detta är aspekter som behöver väga tungt i bedömningen av Arlandas framtida utveckling. Ökat flygande på sträckor där elflyg inte kommer kunna ersätta det konventionella flyget innebär risker. Vid en utveckling av Arlanda är det viktigt att en sådan utveckling ligger i linje med klimatmålen och Sveriges internationella åtaganden på området.

Resenivåerna har inte nått samma nivå som före pandemin och beräknas inte heller göra det inom en snar framtid. Särskilt syns en tydlig minskning i affärsresandet jämfört med innan pandemin. I och med den snabba utvecklingen kopplat till digitala möten som pandemin bidrog till kan det antas att många affärsresor ersatts av digitala mötesformer. Den resandeutveckling som slutsatsen kring behovet av en eventuell utveckling baseras på kan därför ifrågasättas och bör rimlighetsprövas med hänsyn till förändrade resmönster i pandemins kölvatten.

Samtidigt är det viktigt att parallellt satsa på en förbättrad spårinfrastruktur som möjliggör hållbart resande inom och utanför länet.

Oavsett en framtida utveckling av Arlanda behöver hinder för ökat kollektivtrafikresande i länet åtgärdas. Regionrådsberedningen anser att stationsavgiften på Arlanda utgör ett sådant hinder och därför borde tas bort. En sådan lösning kan ske utan att Region Stockholm ska stå för kostnaden.

Satsningar, som snabba tågförbindelser i hela landet och till närliggande länder, bör prioriteras för att öka möjligheten till hållbart resande och klimatmålens nåbarhet samtidigt som det skulle gynna Stockholmsregionens utveckling.

Beslutsunderlag

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

Aida Hadzialic

Regionledningskontoret
Anders Wilandson

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-09-12

RS 2022-0540

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, RUFS 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 totalförsvars-perspektiv 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 Försvarsmakten 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 intensifiera 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 behandlings-möjligheter 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 skadeutfall och geografisk evakuering. Givna angöringspunkter (geografiskt fördelade) behöver finnas oavsett om det rör enskild patient eller grupp ankommande evakuerade. En klargjord 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 mark-hanteringen 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, RUFS 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, miljötillstånd 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 RUFS 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 det 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 RUFS 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 marknadsandelmålet 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 regionaltågstrafik 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 stadskärnan 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

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-09-12

1 Sammanfattning

Flyget bidrar till tillgänglighet för Sverige

Sverige är beroende av fungerande transporter i hela landet. Ett välutvecklat, tillförlitligt och hållbart transportsystem, där olika trafikslag samverkar effektivt, bidrar till ett ökat välstånd och högre livskvalitet för hela Sverige.

Tillgängligheten möjliggör ekonomisk utveckling, jobbskapande och bostadsförsörjning. Det handlar också om mänskliga möten och utbyte av tankar och idéer.

Sverige har en lång och framgångsrik industritradition med en stark kunskapsekonomi som är nära sammanflätad med den globala ekonomin genom handel med varor och tjänster, investeringar, flöde av kapital och arbetskraft mellan olika länder.

Sverige är ett avlångt land, som ligger i utkanten av Europa. Avstånden är långa såväl inom landet som till marknader som är viktiga för svenskt näringsliv.

Både Sverige i allmänhet och Stockholmsregionen i synnerhet är beroende av väl fungerande internationella relationer och en god internationell tillgänglighet. Utvecklingen av den fossilfria industrin i Norr- och Västerbottens län exemplifierar detta.

Arlanda flygplats har en särställning och behöver utvecklas

Stockholm har stor betydelse för Sverige. Stockholms län har nära en fjärdedel av Sveriges befolkning, är en betydande tillväxt- och kunskapsregion och har den största andelen av huvudkontoren på minst nordisk nivå bland värdens största företag med verksamhet i Norden.

Både Sverige som helhet och Stockholmsregionen är beroende av väl fungerande internationella relationer, en god internationell

tillgänglighet. Utvecklingen av den fossilfria industrin i Norr- och Västerbottens län ställer krav på god tillgänglighet.

Flyget spelar en viktig roll genom snabba transporter som överbryggar långa fysiska avstånd och bidrar därigenom till nationell och internationell tillgänglighet.

Sverige hålls ihop nationellt med ett nav för flygtrafiken i Stockholm. Andra flygplatser i Sverige och i våra grannländer har betydelse för tillgängligheten för medborgare och näringsliv i Sverige, men Arlanda flygplats bidrar med både nationell och internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats har därför en särställning för Sverige.

Arlanda flygplats har en viktig roll i transportsystemet och behöver utvecklas för att möta framtidens behov av en effektiv och hållbar flygtrafik.

En plan för utveckling av Arlanda flygplats

Jag har haft till uppgift att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser.

Planen har tagits fram bland annat med utgångspunkt i de transportpolitiska- och klimatpolitiska målen och fyrstegsprincipen. Detta innebär bland annat att planen ska bidra till omställningen till fossilfritt flyg.

I detta betänkande beskriver jag mina viktigaste utgångspunkter och förslag till åtgärder för att utveckla Arlanda flygplats. Jag föreslår i betänkandet åtgärder som berör såväl Arlanda flygplats och luftrummet som åtgärder för transport- och energiförsörjning till Arlanda flygplats. Nedan redovisas översiktligt mina förslag till åtgärder:

Arlanda flygplats och svenskt luftrum

- Swedavia AB (fortsättningsvis 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. Det handlar om allt från mer begränsade åtgärder, som att införa mixade parallella operationer[1], bygga fler av- och påfarter i taxi- och rullbanesystemet eller införa trängselavgifter, till att bygga en eventuell ytterligare tredje parallell rullbana. Det tar lång tid att bygga en rullbana. Jag 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.
- Samarbetet mellan olika aktörer bör utvecklas. Ett gott samarbete mellan olika aktörer vid planering, genomförande av utvecklingsinsatser och vid operativ drift bidrar till att ge passagerare och transportköpare goda förutsättningar. Det kan bidra till korta ledtider och att flygplatsen upplevs som attraktiv.
- 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. Arlanda flygplats har en särställning i det svenska flygplatssystemet och är av nationellt intresse. Endast regeringen kan åstadkomma en allsidig prövning med en sammanvägning av bland annat miljöskyddsmässiga, arbetsmarknadspolitiska och regionalpolitiska synpunkter.
- Regeringen bör säkerställa att en fortsatt modernisering av det svenska luftrummet genomförs. Detta kommer att ge viktiga förutsättningar för utveckling av luftrummet inom Arlanda flygplats kontroll- och terminalområde.
- Regeringen bör tydliggöra vem som har ansvaret för planering av den långsiktiga utvecklingen av luftrummet.

[1] Parallella mixade operationer; innebär att man både landar och startar på bägge parallellbanorna samtidigt oberoende av varandra (Källa: Luftfartsverket).

- Utöver nuvarande flyglinjer med allmän trafikplikt, bör regeringen även peka ut kommersiella flyglinjer, men samhällsviktiga inrikes flyglinjer, där rimliga transportalternativ kommer att saknas om flygtrafiken skulle upphöra. Om den kommersiella flygtrafiken på dessa utpekade flyglinjer skulle upphöra eller kraftigt reduceras ska beslut fattas om allmän trafikplikt och ett upphandlingsförfarande inledas. Ett sådant utpekande skulle ge en trygghet för de orter som är beroende av en fungerande flygverksamhet.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att löpande följa utvecklingen på marknaden och skyndsamt ingå avtal med flygföretag om regelbunden flygtrafik för de utpekade flyglinjer där det inte finns kommersiella förutsättningar för att fullgöra ett minimiutbud av regelbunden flygtrafik.
- 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.

Transport- och infrastrukturförsörjning till och från Arlanda flygplats

- 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 i god tid, inför det att avtalet med A-Train löper ut, ta fram en inriktning för hur en fortsatt snabbflygtåg ska kunna bedrivas efter avtalet mellan staten och A-Train löper ut.

Energiförsörjning av Arlanda flygplats och flygtrafiken vid flygplatsen

- Flyget bör, i enlighet med Sveriges klimatmål, vara fossilfritt senast år 2045. För att uppnå detta mål måste klimatarbetet intensifieras. 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. Etappmål för svensk storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle för att nå klimatmålen bör även tas fram.
- Bromma flygplats bör från och med 1 januari 2030 enbart användas för fossilfritt flyg. Bromma flygplats skulle därmed bli en av världens första helt fossilfria flygplatser. Bromma flygplats bör därefter stängas senast den 1 januari 2035.
- Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att utreda de legala förutsättningarna och tillvägagångssätt för att kunna etablera Bromma flygplats som en flygplats endast för fossilfritt flyg 2030.
- Swedavia bör successivt anpassa Arlanda flygplats bränsle- och energiförsörjning så att flygplatsen möjliggör för utveckling av fossilfritt flyg. Senast 2035 bör Arlanda flygplats ha den infrastruktur och kapacitet som krävs för en effektiv och hållbar flygplatsdrift inklusive bränsle- och energiförsörjning för flygtrafiken.

Styrning av Swedavia och markområdet vid Bromma flygplats

- Regeringen bör tydliggöra sin syn på framtiden för Bromma flygplats, kopplat till frågan om nationellt basutbud av flygplatser, samt använda sin ägarstyrning av Swedavia för att tydliggöra inriktningen för det som regeringen förväntar sig ska ske. I detta ingår bland annat ändrad bolagsordning, utvecklade uppdragsmål samt behov av att vidta förberedande åtgärder som till exempel markundersökningar vid Bromma flygplats.
- Swedavia bör i närtid ta initiativ till fördjupade markundersökningar för att få bättre underlag för att bedöma behovet av och kostnaderna för sanering av markområdet vid Bromma flygplats.
- Regeringen bör ta initiativ till en förhandling mellan staten och Stockholms kommun avseende framtiden för flygplatsområdet vid Bromma flygplats. Inriktningen för förhandlingen bör vara att tydliggöra framtida markanvändning av området samt att klarlägga kostnaden för en framtida sanering av marken inom flygplatsområdet.

Åtgärder utifrån ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv

- Regeringen bör ge ett gemensamt till flera myndigheter, bland annat Försvarsmakten och Myndigheten för samhällsberedskap (MSB), att tillsammans med berörda aktörer analysera behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet.

§ 236
Underlag till yttrande avseende remiss rörande Arlanda flygplats framtida utveckling

HSN 2022-0945

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

Beslutsunderlag
Hälso- och sjukvårdsdirektörens tjänsteutlåtande
Infrastrukturdepartementets rapport Arlanda flygplats - en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Yrkanden
1. Ordförande Anna Starbrink (L) yrkar bifall till förvaltningens förslag.
2. Catarina Wahlgren (V) yrkar bifall till eget förslag till tilläggsbeslut (bilaga).

Propositionsordning
Ordförande Anna Starbrink (L) ställer först proposition på eget yrkande och finner att hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar enligt det.

Ordförande Anna Starbrink (L) ställer därefter proposition på Vänsterpartiets tilläggsyrkande och finner att hälso- och sjukvårdsnämnden avslår det.

Beslut
Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

Hälso- och sjukvårdsdirektörens tjänsteutlåtande antas som en del av Region Stockholm samlade yttrande avseende remissen kopplat till rapporten Arlanda flygplats - en plan för framtiden (Ds 2022:11) och överlämnas till regionstyrelsen.

Reservation
Catarina Wahlgren (V) anmäler att V-ledamöterna reserverar sig mot beslutet att avslå tilläggsyrkandet.

Paragrafen är justerad

Region Stockholm

Hälso- och sjukvårdsnämnden

PROTOKOLLSUTDRAG
2022-08-23

Expedieras till
Regionstyrelsen
Akten

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2022-08-23

HSN 2022-0945

Ärende 16
Bilaga § 236 HSN 220823

Underlag till yttrande avseende remiss rörande Arlanda flygplats framtida utveckling

Vänsterpartiet delar förvaltningens yttrande men vill göra följande tillägg:

Flyget måste minska, inte öka av klimatskäl. Att bygga ut Arlanda är ett steg i fel riktning. Sommarens kaos på Arlanda är till stora delar en följd av att stockholmare börjat flyga igen efter pandemin. Om stockholmarnas flygresor och konsumtion räknas in i deras utsläpp per år ligger det på 11-12 ton koldioxidekvivalenter per år. Flyg är särskilt klimatskadliga pga. höghöjdseffekten, många tror på elflyg men det ligger långt i framtiden.

I det läge vi nu befinner oss i, med en skenande klimatkris som det största hotet mot vår framtida välfärd, är det avgörande att alla offentliga satsningar bidrar till omställningen till ett samhälle utan negativ klimatpåverkan. Att fortsätta med ”business as usual” är inget alternativ för oss som tar klimatforskningens varningar på allvar. Vänsterpartiet vill därför satsa på grön omställning som en väg ut ur krisen. Svenskarna flyger 5-7 gånger mer än den globala genomsnittsmedborgaren, och hade flygsektorn varit ett land hade det varit världens sjunde största utsläppare, detta är något som måste förändras för att vi ska kunna begränsa den globala uppvärmningen. Det är dags att sluta subventionera flyget och börja investera i hållbara trafiklösningar och utbyggd järnväg.

Förslag till tilläggsbeslut

att komplettera yttrandet med ovanstående text.

Region Stockholm

16
Underlag till yttrande avseende remiss rörande Arlanda flygplats framtida utveckling HSN 2022-0945

Hälso- och sjukvårdsnämnden
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Specialiserad vård.
Ann-Catrin Eriksson

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-08-10

HSN 2022-0945

Underlag till yttrande avseende remiss rörande Arlanda flygplats framtida utveckling

Ärendebeskrivning

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

Beslutsunderlag

Hälso- och sjukvårdsdirektörens tjänsteutlåtande
Infrastrukturdepartementets rapport Arlanda flygplats - en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Förslag till beslut

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

Hälso- och sjukvårdsdirektörens tjänsteutlåtande antas som en del av Region Stockholm samlade yttrande avseende remissen kopplat till rapporten Arlanda flygplats - en plan för framtiden (Ds 2022:11) och överlämnas till regionstyrelsen.

Förvaltningens motivering till förslaget

Bakgrund
Infrastrukturdepartementet arbetar med en utredning inför framtida utveckling av Arlanda flygplats.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen har tidigare svarat på frågor kopplat till utredningen. Förvaltningens inspel till Region Stockholms samlade yttrande ska ses tillsammans med de underlag som också lämnas från regionledningskontoret, Karolinska Universitetssjukhuset, Klimat- och hållbarhetsnämnden, Tillväxt- och regionplanenämnden, Trafiknämnden och Locum AB.

Överväganden
Föreliggande aspekter är framtagna ur hälso- och sjukvårdsförvaltningens perspektiv. Aspekterna rör dels de medicinska luftburna transporter som sker i ett normalläge vid Arlanda (ARN) oavsett skäl till eller omfattning av dessa, dels om ett större eller mindre skadeutfall skulle inträffa vid eller inom flygplatsområdet.

Till stora delar fungerar hanteringen väl av patienter som ankommer till eller ska flyga från ARN. Dagens organisation och rutiner för krisstöd är välfungerande samt att byggnad finns inom flygplatsområdet för att arbeta med flöden, vilka också är inträngade. Samverkan med Sigtuna kommun fungerar väl. Säkerhetsrutinerna för inpassering av ambulans till flygplatsområdet fungerar bra. Rutinen där ambulans kör in i flygplatsområdet ledsagad av mötande följebil, är avgörande för säker och effektiv process.

Några exempel på flöden som kan förkomma och där hanteringen av respektive flöde behöver bygga på tydliga rutiner och tydlighet i ansvar och roller:

- Enskilda patienter som ankommer ARN via ambulansflyg eller som ska avlämnas för transport från ARN av ambulansflyg.
- Enskilda patienter som ankommer via kommersiellt flyg som insjuknat innan eller under flygresan.
- Grupp av resenärer som ankommer med olycksdrabbat plan, till exempel rökutveckling ombord.
- Grupper av individer som evakuerats från skadeområde i annat land.
- Situationer med misstänkt sjukdom eller smittspridning ombord.
- Hot situationer mot flygplats eller flyg där hälso- och sjukvården ingår i särskild insats.
- Haveri inne på flygplatsområdet alternativt med känd eller okänd haveriplats utanför flygplatsen.
- Sjukdomsfall eller olycksfall inne på flygplatsområdet eller i terminalbyggnad ”Airside”

Inför detta underlag till yttrande, har förvaltningen inhämtat aspekter och synpunkter på förekommande utvecklingsbehov genom avstämning med ambulansvårdgivare, SOS Alarm och ansvariga parter för luftburna medicinska transporter. Följande utvecklingsbehov har identifierats av förvaltningen och berörda parter:

- Den flygplatsrelaterade strukturen, processerna och förutsättningarna för luftburna medicinska transporter behöver utvecklas ytterligare, samt att rutinerna för hantering av ovan angivna flöden behöver definieras och tydliggöras på ett bättre sätt.
- Idag sker all omlastning utomhus. Omlastning ska kunna ske i väderskyddad miljö och helst på plats utan insyn av andra aktörer/resenärer för integritetsskyddet. I rapporten anges att omlastning sker i hangar, vilket tyvärr är felaktigt.
- Givna angöringspunkter (geografiskt fördelade) behöver finnas oavsett om det rör enskild patient eller grupp ankommande evakuerade.
- Utvecklade rutiner och processer behövs för patienter med misstänkt smitta.
- Process/klargjord struktur behöver tas fram för mottagande av evakuerade från andra länder. Bland annat vad gäller funktioner för mottagande på plats på ARN, samt vilka resurser som ska organiseras för avflöde/transport av patienter från ARN.
- Rälsburen transport av patienter behöver organiseras som komplement till vägburna alternativ.
- Placera en s.k. ”jumbolans”, dvs ambulansbuss som kan ta flera patienter inom ARN och från ARN till sjukhus.
- Bårsystemfrågan behöver lösas. Det behöver ske en översyn i syfte att nå en gemensam och standardiserad lösning vad gäller bårsystem och bårfästen.
- Samverkan mellan regionens sjukvårdsledning och operativ verksamhet på Arlanda såsom flygledare, räddningstjänst och polis/säkerhet behöver stärkas för ökad operativ förmåga.
- Hälso- och sjukvården behöver definiera tydliga processer för hur avflödet av patienter ska ske i samband med ett stort antal drabbade.
- Den medicinska mottagningen på Arlanda bör kunna jouröppnas.
- Flygplatsområdet behöver förskaffas med flera förutbestämda brytpunkter samt uppsamlingsplatser.
- Översyn behöver ske vad gäller tillgången till utrymme för skadade i väntan på avflöde från ARN.
- Förutsättningar för brytpunkter och logistiska utmaningar med insatser som innefattar flera enheter/resurser från hälso- och sjukvården behöver vara tydliga.
- Rutiner behöver tas fram som beskriver hur SOS Alarm ska planera tillflöde av resurser så att risken för inlåsningseffekter minskas vid infart till flygplatsen. Kartläggning behöver ske för att värdera ev. begränsningar utrymmesmässigt eller logistiskt.

- Viktigt med bra Rakeltäckning med hög kapacitet.
- Det finns behov av att inom flygplatsområdet organisera lager av bårar och viss utrustning för att hantera större skadeutfall och geografisk evakuering.
- Väl genomarbetade insatskartor behöver tas fram för arbete i terminaler och fasta byggnader vid antagonistisk händelse.

Förvaltningen kan notera att den rapport som nu är föremål för remiss saknar dessa aspekter och berör inte de utvecklingsbehov som anförs ovan.

Konsekvenser för patientsäkerhet
Patientsäkerheten bedöms i stort bli oförändrad, med undantag för den ökade transporttid i ambulans mellan regionens sjukhus och Arlanda som en nedläggning av Bromma flygplats innebär.

Konsekvenser för jämlik och jämställd vård
Förslaget förväntas ha oförändrade konsekvenser på jämlik och jämställd vård.

Miljökonsekvenser
Nedläggning av Bromma flygplats leder till längre transporttid mellan flygplats och sjukhus.

Administrativa konsekvenser
Processen och tidplanen för utvecklingen av en ny helikopterbas i Österåker behöver hållas.

Anders Ahlsson
Hälso- och sjukvårdsdirektör

Lena Hanberg
Avdelningschef

Beslutet ska skickas till
Regionstyrelsen

Godkänd av Anders Ahlsson, 2022-08-10

2022-08-29

Dnr K 2022-6584

registrator.rlk@regionstockholm.se

Regionledningskontoret
Registraturen
Box 30215
104 25 Stockholm

Remissyttrande avseende Remiss – Rapporten Arlanda flygplats - en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Karolinska avstyrker förslaget i sin nuvarande utformning. Karolinska anser inte att förslaget tar i beaktande den funktion Bromma idag har för att säkerställa ambulansflygskapacitet och sjukvårdens krisberedskap. Inte heller beaktas den funktion Bromma har som flygledningsfunktion för helikopterflygplatserna vid Regionens sjukhus eller den geostrategiska lokalisering Bromma har för tidskritiska ambulanstransporter mellan flygplats och Karolinska.

Karolinska Universitetssjukhuset tillstyrker förslag att

- Planera för en framtida utveckling av Arlanda flygplats genom utökning av kapacitet och tillgänglighet
- Utveckla samarbetet mellan de olika aktörer som verkar på Arlanda flygplats idag
- Tillgodose ett avskilt område på Arlanda för samhällsviktigt flyg

Karolinska Universitetssjukhuset avstyrker att

- Bromma flygplats stängs den 1 januari 2035

Särskilda synpunkter

Karolinska anser att Arlanda idag har en viktig funktion för ambulansflyg både avseende helikopter och fixed-wing transporter. Karolinska noterar att utredningen i avsnitt 5.2.1 avstyrker att ytterligare samhällsviktig helikoptertrafik förläggs till Arlanda flygplats men att utredningen inte ger svar på var sådan trafik ska placeras vid en nedläggning av Bromma flygplats. Karolinska noterar vidare att utredningen inte fullt ut tagit kris och krigsberedskap i beaktande utan att detta i avsnitt 6.7 föreslås utredas vidare av Försvarsmakten, Myndigheten för samhällsberedskap (MSB), Trafikverket, Transportstyrelsen, Länsstyrelsen i Stockholms län och Luftfartsverket. Således kan det tolkas som att utredningen inte heller tagit hänsyn till den redundans som Bromma utgör för tidskritiska ambulanstransporter om Arlanda flygplats

av olika skäl inte skulle vara tillgängligt.

Vidare har utredningen inte lyft den funktion som Bromma har i flygledningen av ambulanshelikoptertrafiken vid regionens sjukhus. Karolinska har idag två helikopterplattor och är en av landets mest frekventerade helikopterflygplatser. Prognosen är att flygrörelserna inom det närmsta året kommer överstiga 6000 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 skulle hota mycket av den tidsvinst vid det akuta omhändertaget som finns i att nyttja Bromma som ligger betydligt närmare Karolinska.

Utredningen berör inte den kraftigt förlängda transporttiden för tidskritiska sjuktransporter till våra akutsjukhus vid landning på Arlanda i jämförelse med Bromma. I fråga om dessa transporter är varje minut av betydelse för patientens prognos. Avståndet mellan flygplats och Karolinska är även viktigt i fråga om organ för transplantation där tidsaspekten är viktig för att organet ska överleva fram till recipient.

Beslut om detta yttrande har fattats av sjukhusdirektören på delegation av styrelsen för Karolinska Universitetssjukhuset. Yttrandet har föredragits av verksamhetschef Intensivvård Transport Lars Falk och samråd har skett med t f enhetschef Hållbarhetsenheten Lisa Greger.

Beslutat dag som ovan

Björn Zoëga
Sjukhusdirektör