



Stockholm 2021-12-20

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Ref I2021/02381

Remissvar gällande: Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet

Inledning

Braathens Regional Airlines (BRA) AB, (nedan kallat BRA) är ett medlemsföretag i Transportföretagen, en bransch- och arbetsgivarorganisation för transportnäringen. Transportföretagen har inkommit till Näringsdepartementet med ett remissvar gällande remiss ”Bromma Flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet” som BRA står bakom till fullo varför detta remissvar endast innehåller kompletteringar och förtydliganden.

Sammanfattning

BRA **avstyrker** utredningen i sin helhet.

BRA **anser** att frågan om tillräcklig kapacitet på Arlanda är missvisande och att frågan inte är utredd på ett kvalitativt och tillfredställande sätt.

BRA **anser** att kapacitet för tillräcklig flygtrafik till och från Stockholm måste säkras och vara operativt klar att ta emot hela Brommas verksamhet innan verkställande kring Brommas eventuella nedläggning.

BRA **anser** också att Bromma flygplats behövs för att Sverige ska vara en föregångare och nå målet om fossilfritt inrikesflyg 2030 och att allt flyg som lyfter från svenska flygplatser ska vara fossilfria 2045.

BRA är öppna för att flytta till Arlanda när det är säkerställt att hela verksamheten inryms och övriga nödvändiga förutsättningar har tillgodosetts.

Regional tillgänglighet

Bromma är inte en Stockholmsfråga. Bromma är avgörande för regional tillgänglighet, utveckling och konkurrenskraft i hela Sverige. De inrikesflygningar som görs till och från Bromma kan betraktas som del av kollektivtrafiken. Före pandemin reste två tredjedelar av resenärerna på Bromma utifrån landet in till Stockholm varje dag. Stor del av Sveriges invånare får sin vardag att fungera då de kan bo och arbeta på olika orter.

Bromma har unika egenskaper som gör flyget till en del i kollektivtrafiken och vardagslivet.

- a. Brommas läge nära Stockholm city samt näringslivsintensiva västerort med Kista, Solnastaden och Sundbyberg.
- b. Brommas storlek med snabba och effektiva flöden möjliggör exempelvis check-in 15 minuter före avgång
- c. Bromma flygplats möjliggör en optimal tidtabell med hög frekvens av avgångar anpassad efter inrikesresenärernas behov.
- d. Ett stort utvecklings- och moderniseringsprojekt (1,5 miljarder kr) har precis avslutats som förutom en uppfräschning lett till ytterligare effektivare och smidiga flöden för resenärerna på Bromma. Därtill har första etappen av tvärbanan invigts vilket gör det enklare, mer miljövänligt och kostnadseffektivt* att ta sig till och från flygplatsen. Tvärbanan förlängs till Kista och Helenelund inom två år vilket gör Bromma miljövänligt tillgängligt från merparten av Stor-Stockholm.
*38 kr för en SL-biljett att jämföra med 280kr för Arlanda Express.

Angående kapaciteten på Arlanda

Trots pandemin är det redan idag fullt under vissa tider dagligen, vilket är timmarna under morgon och eftermiddag då resebehovet är som störst. Att kapacitet finns på andra tider på dygnet är förvisso bra men för den verksamhet som bedrivs på Bromma, med fokus på inrikesresande, är det helt avgörande med tillgänglig kapacitet under morgon och sen eftermiddag. Utan tillräckligt många avgångstider under denna period kommer marknadens behov inte att kunna tillfredsställas med konsekvensen att linjer och destinationer riskerar stängas, konkurrensen försvagas och resenärernas valfrihet och flexibilitet kommer att begränsas.

Utredaren pekar på de bedömningar han tagit del av och gör analysen att "Det flyg som under samma tid skulle finnas på Bromma får därför plats, även i peaktid". Det är en felaktig analys då BRA vid två tillfällen, senast november 2021, har sökt start- och landningstider på Arlanda. Ansökan 2020 avsåg motsvarande program som opererades före pandemin med 24 flygplan, där BRA fick start- och landningstider motsvarande 6-7 flygplan. Nästa ansökan skedde i november 2021 och avsåg endast en daglig avgång och ankomst i peaktid för den tänkta linjen mellan Visby – Arlanda. Även här erhöll inte BRA de önskade start- och landningstiderna. Det stämmer därmed inte med fakta att hävda att Brommas befintliga trafik ryms på Arlanda med dess befintliga infrastruktur, än mindre Brommas framtida trafik efter återhämtning från pågående pandemi. Utöver kapaciteten i form av start- och landningstider så är utveckling av all kringliggande infrastruktur (både på flygplatsen och runtomkring såsom möjligheter att ta sig till och från flygplatsen) av avgörande betydelse för att rymma en större verksamhet på Arlanda.

Bromma och hållbarhet

Svenska flygbranschen har som mål att nå ett fossilfritt inrikesflyg 2030 och ett fossilfritt in- och utrikesflyg 2045. Detta togs fram i arbetet med branschens färdplan inom ramen för Fossilfritt Sverige. Förutsättningen att nå dessa mål kräver både teknik- och infrastrukturutveckling. Där spelar Bromma en avgörande roll för fossil- och koldioxidfritt flyg till och från Stockholmsregionen. Både för framtida regionaltrafik till och från Stockholm, men även i närtid som test- och pilotflygplats för de nya teknikerna och dess utveckling.

Sverige är idag ett föregångsland och en inspiratör för övriga världen. Vill vi fortsätta vara det med de fördelar det ger både med minskade klimatavtryck från branschen och med en ny grön industri med företag som t.ex. Heart Aerospace, Katla och Air Forestry så kommer även infrastruktur att vara viktigt. Risken är annars att företagen söker sig utanför Sveriges gränser för att kommersialisera sina produkter. På så sätt kan Bromma bli avgörande både för flygets utveckling mot ett fossil- och koldioxidfritt flyg såväl som för den framväxande gröna industrin inom området.

De elflygplan som kommer att vara i kommersiellt bruk från 2026 är av mindre storlek än dagens regionalflygplan. De har nitton säten eller färre, flyger oftare och kommer att kräva fler start- och landningstider. Dessutom flyger de saktare än jetflygplan vilket gör det svårt att blanda med befintlig operation på Arlanda. Bromma däremot lämpar sig mycket väl som bas för att utveckla kommersiella elflygplan då flygplatsen redan idag domineras av propellerflygplan.

Vi finns tillgängliga för ytterligare dialog och eventuella kompletterande underlag som adderar värde till den fortsatta processen inför ett beslut.

Med vänliga hälsningar

Ulrika Matsgård

VD

Braathens Regional Airlines