



Regeringskansliet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

## Remiss om rapporten BrommaBromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

Er beteckning: Dnr I2021/02381

### Sammanfattning

Länsstyrelsen Blekinge yttrar sig härmed utifrån ett regionalt tillväxtperspektiv och vårt uppdrag att främja länets utveckling. Det innebär att vi kommer att ge synpunkter främst på vilka konsekvenser en tidigare avveckling av Bromma skulle få för Blekinge och länets näringsliv.

- Länsstyrelsen Blekinge anser att en stängning av Bromma i förtid skulle innebära stora negativa konsekvenser för Blekinge och näringslivet.
- Arlanda har idag inte den struktur och kapacitet som krävs för att en flytt av inrikestrafiken ska kunna bli en likvärdig produkt vare sig tidsmässigt eller ur tillgänglighetsperspektiv i jämförelse med den produkt som Bromma erbjuder idag.
- Arlanda är inte rustat för att hantera extra flyg i peaktider = sämre produkt vid en överflyttning
- Länsstyrelsen Blekinge instämmer i att det blir en tillgänglighetsförlust för hela södra Sverige om Bromma avvecklas i förtid.
- Regeringen måste ta ett helhetsansvar -Bromma flygplats vara eller inte vara är en fråga för hela Sverige och inte bara för Stockholm.
- Länsstyrelsen Blekinge stödjer de synpunkter som förs fram i debatten att Bromma bör ställas om till en flygplats och nav för ett inrikesflyg baserat på elflygplan.

### Inledning

Länsstyrelsen har granskat Rapporten Bromma flygplats-underlag för avveckling av drift och verksamhet vilken utgör underlag för hur flygtrafiken på Bromma ska kunna flyttas över till Arlanda så snabbt som möjligt, vilket skulle innebära inom 36 månader om Swedavia använder sin ensidiga möjlighet att säga upp sitt avtal i förtid om man ska avveckla flygplatsverksamheten istället för att vänta tills arrendeaftalet löper ut

december 2038.

Det finns delar i rapporten som berör samhällsviktigt flyg och helikopterverksamhet samt hur Stockholm stad ser på användning av marken vid en avveckling. Då detta inte är delar som berör Blekinge har länsstyrelsen enbart koncentrerat sig på att svara vilka effekter det kan bli vid en förflyttning av flyg och resenärer till Arlanda och hur det kan komma att påverka Blekinge.

## Tillgänglighet

I rapporten skrivs det om tillgängligheten på flera ställen. Att den bör utgå ifrån ett resenärsperspektiv och resenärens behov att uppnå en tillfredställande tillgänglighet i det svenska transportsystemet <sup>1</sup>. Tillgängligheten brukar mätas genom att analysera om man kan ta sig från en ort i Sverige till Stockholm för ett möte över dagen. Många orter och städer i Sverige har i det här fallet flera olika transportslag att välja på (bil, tåg) medan flyget ofta blir det enda alternativet i Blekinge om man ska kunna ta sig till Stockholm för ett möte över dagen (omvänt dvs. från Stockholm är det inte lika bra utbud idag då flyget står parkerat i Ronneby över natten för att kunna flyga till huvudstaden tidigt men att kunna ta sig till Blekinge kan vara lika viktigt och kan bli en viktig parameter när företag vill etablera sig i Blekinge).

Ronneby Airport hade 201 433 passagerare 2019 med en mix av 57% passagerare som flyger till eller från Arlanda och 43% till och från Bromma. SAS och BRA har haft tre respektive fyra utresor och fyra hemresor vardera. SAS flyger med större maskiner därav skillnad i antalet avgångar. Här är Blekinge lyckligt lottade som har möjlighet att välja vilket flygbolag och vilken flygplats man vill flyga till beroende på vart man ska när man kommer till Stockholm. Ska man stanna i Stockholm eller ska man vidare inrikes eller utrikes (nu refererar vi till före pandemin och hur flygandet såg ut då). Idag dominerar Arlanda av utrikestrafiken och strukturen gör att det tar längre tid att ta sin in till sin gate vid avresa men framförallt tar det längre tid att komma ut från Arlanda när man landar där. Flygtiden kan vara den samma till både Bromma och Arlanda, men medan du kan vara ute från flygplatsen redan 10 minuter efter landning på Bromma (promenad från planet och genom ankomsthallen) så tar det ofta mycket längre tid på Arlanda innan ens planet har kört till sin position (kan ta 5–10 minuter på marken från en ände av flygplatsen till en annan). Sedan ska man vänta in busstransport och bussas till en gate och först därefter promenera långt både på flygplatsen och utanför innan du kan ta en buss, taxi eller Arlanda Express in till centrum. Här instämmer länsstyrelsen i slutsatsen att flertalet av de här faktorerna blir till den

---

<sup>1</sup> Sid 88 i rapporten

lilla flygplatsens fördel ur ett resenärsperspektiv<sup>2</sup>.

Sydöstra Sverige och Blekinges infrastruktur har mycket mer att önska när det gäller trafik norrut mot Stockholm. Avståndet är för långt för dagsresa med bil för att hinna ha möten över dagen och dessutom miljömässigt förkastligt. Med tåg kan man tidigast vara i Stockholm strax innan klockan 10 på fm. Det innebär två byten där minst två men oftast tre operatörer är inblandade vilket gör resan osäker om de inte väntar in varandra vid eventuella förseningar. Således är flyget än viktigare för att regionens boende ska ha en bra tillgänglighet och företag ska kunna fortsätta att utvecklas på ett gynnsamt sätt.

### Kapacitet för att kunna hantera alla inrikesflyg i peaktid

Bromma flygplatsen spelar en viktig roll för att kunna tillgodose den extra kapacitet som behövs mellan Stockholm och övriga landet i högtrafiktid samt att det gynnar konkurrensen på sträckorna.

De flyg som idag går till Arlanda och Bromma har i princip samma avgångstider både på utresa och på hemresa. Förmodligen är det likadant på de flesta av landets inrikesflygplatser med avgångar både till Bromma och till Arlanda vilket innebär att Arlanda måste kunna ta hand om den kapacitetsökningen i peaktid som det handlar om.

Utredningen tar upp kapacitetsbristen som kommer att bli vid peaktid på morgonen och på eftermiddagen vid en överflyttning till Arlanda<sup>3</sup>. Detta har även lyfts i tidigare utredningar och faktum kvarstår att innan Arlanda har byggt ut med en extra bana samt sökt ett nytt miljötillstånd så kan man inte ta emot trafiken som finns på Bromma (under normala förhållanden, dvs som det var innan pandemin).

Storleken på flygplanen måste också beaktas i den här summeringen. Det är viktigt att det finns flygbolag med rätts sorts kapacitet/flygplansflotta att trafikera mindre orter/städer ute i landet för att de ska kunna få en rimlig beläggning och vara lönsamma.

Länsstyrelsen Blekinge anser att det är av yttersta vikt att nuvarande kapacitet bibehålls även vid en eventuell överflyttning till Arlanda i framtiden då flygtrafiken till och från Stockholm är en fråga som i allra högsta grad berör inte bara Stockholm utan framförallt övriga landet. Blekinge är liksom andra län i Sverige beroende av fungerande och bra flygförbindelser med huvudstaden då många företag har sina huvudkontor där eller behöver resa i affärer över dagen till andra företag eller myndigheter (alternativt tvärtom till huvudkontor i Blekinge eller över dagen i affärer).

---

<sup>2</sup> Sid 93 i rapporten

<sup>3</sup> Sid 170 i rapporten

## Funktionsmålet

*”Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet”<sup>4</sup>.* Länsstyrelsen instämmer i slutsatsen att en avveckling av Bromma kommer att leda till en tillgänglighetsförlust vilket kan få negativa konsekvenser för utvecklingskraften för hela södra Sverige där Blekinge ingår. Det finns även en stor risk att flygbolag som idag trafikerar Bromma (vilket är en produkt med närmare till centrum) kan få svårt att få lönsamhet om de ska konkurrera om samma produkt dvs flyg till Arlanda där starka bonussystem kan gynna bland annat SAS.

## Investeringar nödvändigt

Om det ska bli möjligt att flytta över Brommas flygtrafik till Arlanda utan att det får större konsekvenser (som att flygen från övriga Sverige inte kan landa i peaktid) måste en ny rullbana byggas på Arlanda. Sverige och regeringen måste prioritera infrastrukturinvesteringar. Investeringarna gäller inte bara en fjärde rullbana utan även infrastruktur till och från Arlanda samt förbättringar som i rapporten nämns som *Brommafiering*, vilket innebär att flödet ska kunna bli så smidigt som möjligt och resenärerna fortsatt ska kunna ta sig tidseffektivt från övriga landet till Stockholm eller tvärtom. Vid en tidigare avveckling kommer inte den här infrastrukturen hinna komma på plats.

## Regeringen måste ta ett helhetsansvar

Regeringen har flera gånger fått bakläxa av Riksdagen för att man vill driva igenom en nedläggning av Bromma i förtid. Redan under förra mandatperioden gjorde Riksdagen ett tillkännagivande att Bromma bör finnas kvar och utvecklas fram tills avtalet går ut 2038. Riksdagen yttrade sig igen under pandemin när nuvarande regering gick ut med förslaget att stänga Bromma i förtid och ta bort flygplatsen från det nationella basutbudet. Här anser Riksdagen att Bromma är av stor vikt för hela landet och inte bara en Stockholmsfråga och därför måste hanteras som en sådan nationell fråga<sup>5</sup>. Regeringen måste se till att nödvändiga investeringar kommer till stånd i tid och lägga en långsiktig strategi för hur Arlanda kan utvecklas som

---

<sup>4</sup> Sid 242 i rapporten

<sup>5</sup> Ur Ledare av Anders Gustafsson i Blekinge läns tidning den 13 oktober 2021.

huvudstadsflygplats. En flygplats som Sverige behöver i konkurrens med de övriga nordiska länderna för vidare trafik till Europa och världen. Detta arbete måste påbörjas omgående om investeringarna, nytt miljötillstånd etc. ska hinna stå klart ens tills avtalet för Bromma går ut 2038 och inrikestrafiken då måste flytta till Arlanda.

## Bromma perfekt för elflyget

Länsstyrelsen Blekinge instämmer i de synpunkter som flera intressenter och regioner lyft i sina samtal inför den här rapporten. Det vill säga att Bromma bör behållas och utvecklas till ett nav för den kommande flygtrafiken med elflyg. Det gynnar framförallt miljön men även tillgängligheten för regioner utanför storstadsområdena i Sverige. Satsa på den här omställningen och ge Swedavia möjlighet att investera så de statliga flygplatserna kan gå i bräschen för att kunna hantera elflyg som ligger så nära i tiden som 2025<sup>6</sup>. Ge även kommunala flygplatser möjlighet att söka stöd för att utvecklas på samma sätt så Sverige kan bli ett föregångsland på klimatsmart resande inom landet.

## Slutsatser och synpunkter

Efter att ha läst rapporten så upplever Länsstyrelsen att det finns väldigt många om och men som måste lösas för att Arlanda ska kunna ta emot den extra kapacitet som krävs vid en överflyttning från Bromma. Allt ifrån utbyggnad av ny rullbana, nya miljötillstånd, klara antal rörelser per timme i peaktid, nya flöden vid bagage och säkerhetskontroll etc.

Länsstyrelsen i Blekinge anser att en utbyggnad av Arlanda med en 4:e rullbana samt övriga nödvändiga åtgärder inom, säkerhetskontroll, kollektivtrafik till och från Stockholm etc. är av sådan stor vikt att regeringen måste ta ett samlat ansvar för hur detta ska genomföras.

Länsstyrelsen i Blekinge anser också att det är av yttersta vikt att nuvarande kapacitet bibehålls även vid en eventuell överflyttning till Arlanda då flygtrafiken till och från Stockholm är en fråga som inte bara berör Stockholm utan i allra högsta grad övriga landet.

Länsstyrelsen anser också att det är viktigt med bibehållen konkurrens så inte SAS får en alltför dominerande ställning mot de mindre flygbolagen.

---

<sup>6</sup> Sid 48 i rapporten

## De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av Länsråd Helena Morgonsköld med avdelningschef Lena Stävmo som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

## Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på [www.lansstyrelsen.se/dataskydd](http://www.lansstyrelsen.se/dataskydd).