

Datum
2021-12-10

Diarienummer
KS 00535-2021

Till Infrastrukturdepartementet

Yttrande - Remiss - Bromma flygplats - underlag för avveckling av drift och verksamhet DS 21:25

Remissinstansen diarienummer: I 2021 / 02381

Övergripande kommentarer

Östersunds kommun har tagit del av utredningen Ds 2021:25 "Bromma Flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet".

Kommunen lämnade redan 2021-07-01 ett antal synpunkter till den då pågående utredningen. Kommunen konstaterar nu att dessa våra synpunkter har noterats i utredningen. Flera av dem har också beaktats. Dock har inte tillfredsställande svar eller tillräckligt underlag kunnat lämnas utifrån alla synpunkter som kommunen lämnat.

God tillgänglighet till Stockholmsområdet, med möjlighet att snabbt och enkelt nå andra destinationer i och utanför landet, är av avgörande betydelse för utvecklingen i Östersunds kommun. För att uppnå denna tillgänglighet behövs bra flygförbindelser, en snabb och bra tågtrafik och säkra vägar som medger korta restider.

Östersunds kommun ställer sig inte bakom den snabba avveckling av Bromma flygplats som utredaren föreslår. Orsakerna är dels den stora osäkerheten om utvecklingen av resandet framöver, dels tidplanen för de investeringar som behöver göras både på Arlanda och i järnvägen mellan Stockholm och Östersund för att flygtrafiken på Bromma ska kunna avvecklas.

Såvitt Östersunds kommun kan bedöma talar det mesta för att Bromma flygplats ändå kommer att avvecklas senast år 2038 då nuvarande arrendeavtal löper ut. Det är därför nödvändigt att redan nu påbörja planeringen och genomförandet av de investeringar och anpassningar som utredningen föreslår. Utöver dessa bör planeringen och genomförandet av åtgärder för snabbare tågtrafik mellan Stockholm och Östersund påbörjas snarast.

Utveckling av våra kommentarer

Utredaren beskriver tydligt flygets utveckling under senare år och särskilt utvecklingen under pandemin då flygtrafiken minskat drastiskt. När det gäller utvecklingen framöver pekar utredaren på svårigheterna att bedöma denna. Utredaren gör dock bedömningen att återhämtningen kommer att ta lång tid och att flygresandet framöver kommer att ligga på en lägre nivå än före pandemin. Detta är utgångspunkten för bedömningen att flygtrafiken vid Bromma flygplats kan flyttas över till Arlanda relativt snabbt. Det bör noteras att denna bedömning om det framtida flygresande skiljer sig bjärt från den bedömning som gjordes för fem år sedan. Det finns redan nu tecken som tyder på att återhämtningen för flyget efter pandemins värsta fas i Sverige går fortare än utredaren bedömt. Transportstyrelsen har så sent som i oktober 2021¹ skrivit upp sin prognos från i våras för hela prognosperioden 2021 - 2027.

Utifrån denna nya utveckling är det högst osäkert om kapaciteten på Arlanda kommer att räcka till efter en avveckling Bromma flygplats.

I den tidigare utredningen ”Mer flyg och bostäder” från år 2016 gjordes bedömningen att en fjärde landningsbana på Arlanda skulle behövas för att kunna hantera den flygtrafik som då bedrevs på Bromma. I denna tidigare utredning angavs ledtiden för erforderliga tillstånd till 7 – 8 år. Därtill kommer tiden för planeringen och själva anläggandet av banan. Swedavias samlade bedömning var år 2016 att det kan ta cirka 20 år från det att planeringsarbetet startar till dess att banan är driftsatt.

Utredningen konstaterar att en avveckling av Bromma flygplats inte har någon nämnvärd påverkan på de klimatpåverkande utsläppen.

Men ur ett klimatperspektiv är det en fördel om flygtrafiken inte ökar till tidigare nivåer. Utredaren pekar på flera tendenser som pekar åt det hållet. Samtidigt pekar utredaren på ett antal rapporter och forskarbedömningar om att ”flygskam och medvetenhet om klimatet sannolikt inte kommer att påverka luftfartens återhämtningstakt från covid-19 i någon större omfattning”.

För Östersunds kommun är tillgänglighet till Stockholmsområdet med möjlighet att enkelt nå andra destinationer i och utanför landet av avgörande betydelse. För att uppnå denna tillgänglighet är både flyget och tågtrafiken viktiga.

Utredningen hänvisar till en undersökning som gjorts av KTH:s järnvägsgrupp. Denna anger att med dagens utbud och restider förväntas 90 procent av tjänsteresorna och 21 procent av privatresorna ske med flyg. Östersunds kommun bedömer dock att om restiderna med tåg till Stockholm skulle förkortas väsentligt skulle en större andel resor ske med tåg.

¹ Prognos 2021 - 2027, Trafikprognos för svensk luftfart. Transportstyrelsen oktober 2021

Idag är kortaste restid med tåg mellan Östersund och Stockholm cirka 5 timmar. Skulle restiderna kunna kortas till högst fyra timmar skulle en betydligt större andel resor kunna ske med tåg med bland annat minskade koldioxidutsläpp som följd. I undersökningen från KTH:s järnvägsgrupp bedöms exempelvis tågets marknadsandel för tjänsteresor öka från 9 till 54 procent om restiden minskar från cirka 5 till 4 timmar. Denna bedömning stöds av den tydliga trenden sedan många år att snabba tågförbindelser på flera håll i landet har minskat behovet av inrikes flygförbindelser på flera sträckor.

Utredaren pekar på de långa ledtiderna för investeringar i järnvägsinfrastruktur. Dessa måste dock sättas i relation till de minst lika långa ledtiderna för anläggande av en fjärde landningsbana på Arlanda.

Östersunds kommun vill dock understryka att även om en större andel av resandet till och från Stockholm kan ske med tåg i framtiden så kommer bra flygförbindelser mellan Östersund och Stockholm alltid att vara viktiga. KTH:s järnvägsgrupp bedömer exempelvis att flygets marknadsandel för tjänsteresor kommer att vara 44 procent om restiden på järnväg sänks till 4 timmar. Flygets betydelse gäller i synnerhet för olika slag av affärs- eller tjänsteresor som ofta behöver ske över dagen. Östersund har ett starkt och växande näringsliv där fysiska möten med aktörer i andra delar av landet är helt nödvändiga. I Östersund finns också ett kluster av viktiga myndighetsfunktioner. Här finns sammantaget 35 myndigheter med fysisk närvaro. Det är endast Stockholm, Göteborg, Umeå och Uppsala som har fysisk närvaro av fler myndigheter. Dessa myndigheter ställer krav på snabba förbindelser till centrala myndigheter och departement i Stockholm och inte sällan till Bryssel. Till det ska läggas den för länet så viktiga besöksnäringen. Också denna ställer krav på såväl bra järnvägs- som flygförbindelser.

I utredningen anges ett antal faktorer som, ur ett resenärsperspektiv, talar för den lilla flygplatsen. Det handlar bland annat om access till parkeringsplatser, gång/restid mellan parkering och incheckning, gångväg mellan incheckning och gate, taxning av flygplan fram till rullbana. Utredaren föreslår att Arlanda flygplats, vid en avveckling av Bromma, ”brommafieras” för att uppnå de fördelar som Bromma har gentemot Arlanda ur ett resenärsperspektiv. Detta är vällovligt och viktigt. Dessvärre redovisas inte i vilken utsträckning denna ”brommafiering” är möjlig att uppnå.

Utredningen konstaterar att elflygplan med en kapacitet för 19 säten och med en räckvidd på 40 kilometer kan vara klara att ta i drift från 2026. Utvecklingen är positiv ur ett klimatperspektiv. Däremot är räckvidden i dagsläget för kort för att elflygen ska kunna trafikera sträckan Östersund-Stockholm. På sikt är det däremot troligt att det sker en teknikutveckling mot elflygplan med längre räckvidd. Det är

därför positivt att utredningen konstaterar att både Arlanda och Bromma kommer att kunna hantera elflygplan.

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Kommunledningsförvaltningen

Yttrandet skickas till Infrastrukturdepartementet via e-post till i.remissvar@regeringskansliet.se och till i.transport.remissvar@regeringskansliet.se