

Stockholm 10 december 2021

Till Infrastrukturdepartementet
Diarienummer: I2021/02381

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

Stockholms Handelskammare är en näringslivsorganisation i Stockholms och Uppsala län med cirka 2 000 företag som medlemmar. Härmed inkommer vi med vårt remissvar gällande *Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet*.

Sammanfattning

Stockholms Handelskammare **avstyrker** utredningen i sin helhet.

Stockholms Handelskammare **anser** att tillräcklig kapacitet på Arlanda och i omkringliggande infrastruktur bör säkras innan drift och verksamhet på Bromma flygplats avvecklas.

Stockholms Handelskammares synpunkter

Investeringar i Arlanda måste gå före avveckling av Bromma

Stockholms Handelskammare anser att frågan om Brommas avveckling har aktualiserats innan den är relevant att diskutera. Långsiktigt är det önskvärt att Bromma avvecklas och att flygplatsens mark bebyggs med bostäder, men det kräver först att Arlanda fått långsiktiga förutsättningar att hantera Brommas trafik.

Vi ser ett antal behov som behöver uppfyllas:

1. Tillräcklig kapacitet för flygplansrörelser

Stockholms Handelskammare anser att det krävs tillkommande uppställningsplatser och rullbanor samt en översyn av taxibanor.

Trots pandemin är det redan i dag trångt på Arlanda under peaktid, vilket är timmarna under morgon och eftermiddag då flest behöver resa.

Att kapacitet finns vid sidan av de mest belastade timmarna kan visserligen avlasta något, men det är tillräckligt. Flyttas flygplansrörelser till senare tider under dagen kommer tillgängligheten till Stockholm att påverkas negativt för de destinationer som berörs. För många inrikes destinationer är det avgörande att ha möjlighet att flyga in till Stockholm på

morgonen, uträtta ärenden under dagen och sen flyga hem under eftermiddag eller kväll. Om den tidigaste avgången är först vid exempelvis klockan 11.00 påverkas tillgången negativt.

Vi har varit i kontakt med flygbolag som redan nu nekas slot-tider under peak, vilket indikerar hur stort problemet riskerar bli när flygtrafiken återgår till normala nivåer om några år.

2. Investeringar i bättre terminalbyggnader

Stockholms Handelskammare anser att byten mellan terminaler måste underlättas. Dessutom måste en översyn av inrikesterminalerna ske i syfte att möjliggöra snabbare genomströmning av passagerare.

Arlanda är på grund av uppdelningen på fyra passagerarterminaler en fragmentiserad flygplats. Två av terminalerna används för utrikestrafik och två används för inrikestrafik.

Just nu genomför Swedavia ett investeringsarbete i syfte att underlätta byten mellan terminaler. Bland annat byggs en gångbro mellan terminal 4 och 5.

Detta är emellertid inte tillräckligt. Om Arlanda ska ha förutsättningar att ta över Brommas trafik krävs att genomströmningen, det vill säga tiden från att planet landat till det att passagerarna är ute ur flygplatsen, på flygplatsen förbättras. Sannolikt behövs en översyn av terminalkapaciteten för inrikesresor i syfte att klara den snabba genomströmning som Bromma erbjuder.

3. Investera i omkringliggande infrastruktur

Stockholms Handelskammare anser att infrastrukturen kring Arlanda måste utvecklas så att flygplatsens tillgänglighet förbättras.

Tillgängligheten till Arlandas måste förbättras, så att läget mitt emellan Stockholm och Uppsala kan tas tillvara fullt ut. I dag är det omständligt att resa till Arlanda. Tågresor till Arlanda belastas med höga biljettpriser eller en passageavgift. Vill man resa till lägre kostnad finns flygbussarna som alternativ, men på grund av en överbelastad infrastruktur är inte deras tidtabell helt stabil. I många fall är taxi det enklaste färdmedlet och är resällskapet större får tåget svårt att priskonkurrera.

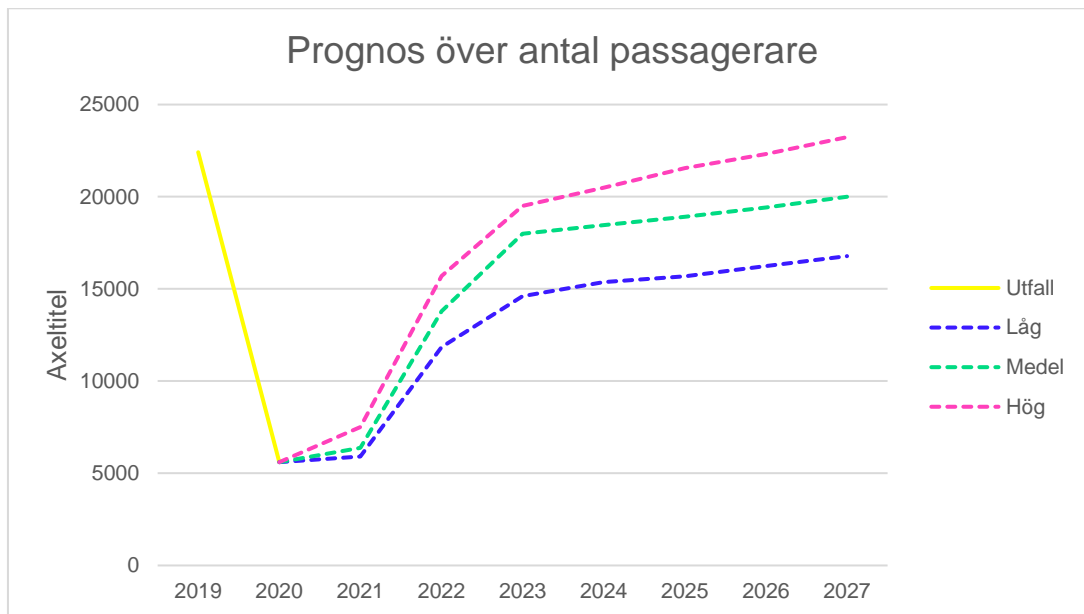
För att stärka det kapacitetsstarka resandet till och från Arlanda behöver Arlandabanan frigöras. Dagens biljettpriser medför att nyttjandet inte blir optimalt för samhället.

Till detta måste även betydande investeringar göras i övriga infrastruktur så busstrafiken får bättre förutsättningar. Dessutom måste övriga Mälardalen bättre knytas upp mot Arlanda.

Obsoleta prognoser får inte visa vägen vid avveckling

De prognoser som ligger till grund för utredningens antaganden om flygets återhämtning är framtagna vid en tidpunkt där den generella synen var mer negativ på pandemins effekter. Flera prognoser som tagits fram efter de att utredningen presenterades visar på ett mer positivt förlopp.

Prognosen nedan är framtagen av Transportstyrelsen och visar deras bedömning av framtida passagerarsiffror för luftfarten. Prognosen presenteras i oktober 2021.



Den är modellerad utifrån två faser: återhämtning och normal tillväxt.

Återhämtningsdelen av prognoser bygger på antaganden om minskad smittspridning och ökad vaccinationsandel i populationen. Antagandet är att i takt med att smittspridningen går ner ökar viljan att resa.

Normal tillväxt bygger på historiskt starka samband mellan BNP- samt befolkningstillväxt och efterfrågan på flygresor.

Transportstyrelsens prognos visar att flyget är tillbaka på ungefär samma nivåer som 2019 kring år 2023. Därefter antas flyget nå tidigare passagerarnivåer kring 2027.

Den internationella flygorganisationen IATA gör liknande bedömningar. Deras uppfattning är att flyget globalt är tillbaka på prepandemiska nivåer kring 2023. Då ska dock nämnas att Europa antas släpa efter.

Beslutet kring Brommas avveckling får inte fattas på daterade prognoser kring flygets återhämtning. Risker är stora att Stockholms luftrum då drabbas av en trafikinfarkt mot mitten av decenniet, som i sin tur sänker regionens tillgång till vår omvärld. Det medför sämre förutsättningar för alla de företag och människor som verkar här.

Brommas kapacitet är nödvändig för flygets omställning

Till behoven av en kapacitetsstark infrastruktur kommer även förutsättningarna för flygets omställning.

Mot mitten av decenniet kommer de första elflygplanen att göra entré på marknader runt om i världen. Planen är kapacitetssvaga och med begränsad räckvidd. De största planen som just nu utvecklas har uppåt plats för 19 passagerare och en räckvidd på cirka 40–50 mil.

Elflygplanen kommer sannolikt att ta en viss del av den nordiska marknaden, även om de inledningsvis inte kommer konkurrera med konventionella flygplan i någon högre utsträckning. Det kommer dock ställa krav på flygplatskapaciteten.

Om ett konventionellt plan i snitt har en beläggning på 100 passagerare kommer det att krävas drygt fem elflygplan för att erbjuda samma kapacitet. Det innebär fem gånger fler starter och landningar samt ett behov av fler uppställningsplatser.

Om Arlanda inte har kapacitet att hantera den här utvecklingen riskerar den gröna omställningen av flyget att försenas. Stängs Bromma innan Arlanda har byggts ut blir det oundvikligen så att elflyg och andra mindre plan kommer behöva stå tillbaka till förmån för det mer kapacitetsstarka konventionella flyget.

Andreas Hatzigeorgiou
Verkställande direktör

Carl Bergkvist
Näringspolitisk expert

Stockholm, den 10 december 2021