

Infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och planering

i.remissvar@regeringskansliet.se
kopia: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se.

Stockholm 2021-12-17

Ref I2021/02381

Yttrande från Transportföretagen på remiss av DS 2021:25 Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbanscher. I våra sju förbund finns cirka 9 200 medlemsföretag med tillsammans cirka 204 700 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

Svenska Flygbranschen SFB är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen. I dag har vi cirka 84 medlemsföretag med totalt cirka 6400 medarbetare. Företagen representerar flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamheter samt marktjänster.

Transportföretagen och Svenska Flygbranschen överlämnar härmed synpunkter på DS2021:25 Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet.

Sammanfattning

Transportföretagen avstyrker promemorians förslag i dess helhet.

Anledningen till Transportföretagens ställningstagande utvecklas i detta remissyttrande. Främsta orsak varför förslaget inte bör genomföras är att det skulle få negativa konsekvenser för tillgängligheten i hela landet genom att försämra förutsättningarna för en livskraftig och framtidsorienterad hållbar flygnäring. Det i sin tur vore negativt för Sveriges framtida konkurrenskraft internationellt, för möjligheten till företagande och ekonomisk tillväxt samt de tekniska framsteg inom flyget som nu görs och som kommer minska flygets klimatpåverkan samt erbjuda helt ny regional tillgänglighet.

Vi hänvisar i övrigt även till vårt parallella remissyttrande angående Swedavia AB:s sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport.



Inledande kommentar

Rapporten är en ensidig nedläggningsutredning

Rapporten utgör endast underlag för avveckling av drift och verksamhet av Bromma flygplats och vårt remissvar måste ses i ljuset av den avgränsningen. Självklart går det att avveckla en flygplats precis som det går att avveckla annan viktig transportinfrastruktur som till exempel E4:an mellan Stockholm och Uppsala eller Ölandsbron. Först om vi väger in konsekvenserna av en avveckling och på ett tydligt, faktabaserat och tillförlitligt sätt hanterar dessa konsekvenser för att undvika stora men för samhället blir frågan meningsfull och gör att vi kan besvara frågan om, hur och när den sagda infrastrukturen kan avvecklas. Transportföretagen finner inte att utredningen – som fått alldeles för kort tid till sitt förfogande och för snävt formulerat uppdrag enligt vår mening – har landat den uppgiften.

Angående kapaciteten på Arlanda

Utredningens antaganden om trafikutvecklingen måste ifrågasättas

Utredarens inledande kommentar att inrikesflyget inte helt kommer att återgå till samma nivå som innan pandemin stöds, såvitt vi kan se, inte av några expertbedömningar. Bedömningen tar inte heller hänsyn till den tekniska utvecklingen som nu sker inom flyget och som med stor sannolikhet kommer leverera ett småskaligt elektrifierat flyg som är ypperligt ägnat för regionalflygtrafik och som kommer öka både antalet flygrörelser och den befraktade mängden gods och människor till och från flygplatser. Utredaren belyser inte heller ingående trenderna i samhället med ökad utflyttning från storstäderna och den gröna industriella revolutionen i norr, båda fenomen som med stor sannolikhet kommer leda till ökad efterfrågan på transporter, även med flyg.

Arlandas kapacitet är inte tillräcklig

Utredningen visar inte på ett övertygande sätt hur Arlandas kapacitet skulle vara tillräcklig för att inte påverka trafiken negativt vid en nedläggning av Bromma flygplats i förtid. Transportföretagen anser inte att utredningens förslag är möjligt att genomföra utan att kapacitetsbrist kommer att uppstå för Stockholmsregionens behov av luftfart. Trots osäkerheter i fråga om framtida trafikutveckling skiljer sig utredningens resonemang om Arlandas kapacitet och Swedavias möjligheter till anpassning av flygplatsverksamheten väsentligt från analysen gjord av Anders Sundström i rapporten ”Mer flyg och bostäder” som blev klar år 2016.¹

Enligt Transportstyrelsens prognoser för utvecklingen av passagerarvolymerna kommer trafiken vara till 80 procent som före pandemin redan år 2023.² Medlemsföretag i Transportföretagen kan redan i dagsläget (november 2021) inte få slottider på Arlanda flygplats för att flytta verksamhet dit från Bromma. Det kan därför inte anses vara klarlagt att Arlanda har kapacitet att ta över mer trafik eftersom det också är osäkert vem som skulle ha rätt till de mest attraktiva slottiderna – de sedan länge verksamma flygbolagen vid Arlanda eller de nytilkomna.

Regeringen sänder dubbla signaler om trängsel på Arlanda flygplats

Transportföretagen vill påpeka till regeringen att regeringen i sina olika flygpolitiska förslag sänder dubbla signaler om kapaciteten på Arlanda flygplats. Samtidigt som regeringens promemoria om Bromma flygplats anser att kapaciteten på Arlanda är tillräckligt stor för att flytta stora volymer trafik från Bromma flygplats dit anser regeringen att det finns behov av trängselavgifter på Arlanda.

¹ <https://www.regeringen.se/rapporter/2016/04/mer-flyg-och-bostader/>

² https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/trafikprognos_for_svensk_luftfart_2021-2027.pdf s 11.

Transportföretagen efterfrågar ett förtydligande från regeringen om man anser att det finns gott om plats på Arlanda, eller tvärtom att det på Arlanda är sådan trängsel att trängselavgifter behöver införas.

Problematiskt att blanda mindre flygplan med större flygplan

Det finns problem att planera trafik på flygplatser med blandat stora och små flygplansmodeller. På Bromma flygplats bedrivs verksamhet som omöjligt kan kombineras med de betydligt större luftfartygen som startar och landar på Arlanda. Det påverkar bland annat vindar på ett sådant sätt att det inte går att leda trafik med så små flygplan på Arlanda vilket innebär att för den kapaciteten saknas ersättning för ifall Bromma flygplats avvecklas.

Transportföretagen vill här särskilt lyfta in den tekniska utvecklingen som nu sker inom flyget. Mindre elflyg för passagerartrafik kommer inom några år finnas på marknaden och det är vår bedömning att den utvecklingen kommer leda till fler flygplansrörelser, med färre passagerare per flygplan. Vi är därför eniga med synpunkterna från Stockholms Handelskammare³:

”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.”

Samhällsviktigt flyg

Bromma flygplats är en viktig del av infrastrukturen för samhällsviktigt flyg. Som exempel kan nämnas ambulansflyg och polishelikoptrar som bedriver verksamhet till och från Bromma flygplats. Någon ytterligare samhällsviktig helikoptertrafik finns det inte kapacitet för på Arlanda enligt Regeringskansliets promemoria. Här krävs åtgärder för att inte ett beslut om avveckling ska leda till sämre förutsättningar för polisiär verksamhet i Stockholm, något som rimmar illa med den politiska ambition som statsminister Magdalena Andersson lanserat att alla departement ska ”vända på varje sten” för att bekämpa just brottsligheten.

Utredaren nämner också att flygledningstornet på Bromma flygplats används för att bedriva polishelikopterverksamhet i Stockholm. Utan flygplatsen finns inget flygledningstorn som kan kontrollera lufterummet i centrala Stockholm. Transportföretagen efterfrågar konkreta svar på hur vid en avveckling denna tjänst inte försämras.

³ <https://www.regeringen.se/4af1d1/contentassets/ad74a31368f94135875a475257ff9c6b/stockholms-handelskammare.pdf>

Promemorian konstaterar vidare att omlastning av patienter skulle ske under sämre förhållanden med risk för patienters hälsa ifall verksamheten flyttas från Bromma flygplats till Arlanda. Efter snart två år av hårt tryck på vården på grund av pandemin får det anses svärnotiverat att försämra patientsäkerheten genom ett sådant beslut.

Transportföretagen saknar också konsekvensanalys och förslag till lösningar på de tankningsverkstads- och underhållstjänster som i dag bedrivs vid Bromma flygplats för det samhällsviktiga flyget och som inte har någon motsvarande ersättning på Arlanda vid en avveckling på det sätt som utredningen föreslår. Bland annat underhålls delar av Skandinavians ambulansflyg på Bromma och det måste självklart utredas om och hur denna verksamhet skulle kunna fortsätta bedrivas på Arlanda eller annan flygplats.

Flygtrafiken samverkar med andra trafikslag

Vid resande med flyg finns det ingen passagerare som inte vid något tillfälle bytt trafikslag. Det är mycket sällan flygplatsen som är resmålet för resenären utan resan syftar till mobilitet från ort till ort. Därför kan inte övrig trafik till och från flygplatserna förbises när infrastruktur för luftfart planeras. Att överföra flygtrafik från Bromma flygplats till Arlanda kommer för många resenärer att innebära längre resor med andra trafikslag om resmålet är Stockholm.

Utredaren tar i promemorian upp just hur ”perspektivet blivit allt mer intermodalt där trafikslagen ska komplettera varandra och det är många gånger integrerade resekedjor som konkurrerar med varandra om resenärernas val”. Utredaren hänvisar vidare till att andra hänsyn tas vid planering av flygets infrastruktur jämfört med väg och järnväg. Skillnaden får tolkas bero på politiska värderingar och Transportföretagen beklagar att ett djupare resonemang om hur planeringen brister i att ta vara på intermodalitet när ett trafikslag på detta sätt särbehandlas negativt.

Inga tydliga klimatfördelar med nedläggning enligt promemorian

Regeringens promemoria konstaterar att en nedläggning i förtid av Bromma flygplats inte har några klimatfördelar. Transportföretagen anser att framtidens flygtrafik bör planeras utifrån vad som är klimatmässigt fördelaktigt genom kostnadseffektiva reformer. En nedläggning har stora kostnader samhällsekonomiskt konstaterar promemorian, men saknar klimatfördelar. Det måste bedömas som ett kostnadsineffektivt klimatpolitiskt förslag.

Eftersom flera flygrutter söderifrån förlängs vid en flytt till Arlanda samt att alla resor till Stockholm från flygplatsen också förlängs innebär förslaget till och med risk för ökade utsläpp.

Transportföretagen ifrågasätter promemorians slutsatser om mindre bullerstörning vid en nedläggning av Bromma flygplats. Promemorian tar inte hänsyn till det buller som kommer att uppstå vid den nedlagda flygplatsen under många års ombyggnation. Det saknas också helt resonemang om hur flyget kan vara betydligt tystare om några år tack vare elektrifiering.

”Vid en avveckling av Bromma flygplats kan de klimatpåverkande utsläppen påverkas i flera riktningar. Min bedömning är att den sammantagna effekten inte entydigt pekar i vare sig ökande eller minskande riktning. Fortsatt utveckling av elflyg och ökad användning av fossila bränslen har större betydelse.”⁴

⁴ Ds 2021:25 s 12.

Riksdagens tillkännagivanden

Det finns tillkännagivanden om Bromma flygplats som inte färdigbehandlade av regeringen. Se bland annat Regeringskansliets kommentarer i skrivelse.⁵

Riksdagen har efter att utredningen tillsattes beslutat om ytterligare två tillkännagivanden som berör Bromma. Det senaste tillkännagivandet till regeringen handlar om att förändringar i basutbudet bör godkännas av riksdagen. I promemorian beskrivs det som kallas som ”mjuk bindning” vilket innebär att utredaren anser att regeringen måste förankra hos riksdagen om förändringar i basutbudet ska ske. En riksdagsmajoritet har efter att denna remiss togs fram, men innan remissvarstiden gått ut, beslutat om att man anser att regeringen måste söka riksdagens godkännande för förändringar i basutbudet, vilket innebär att regering inte kan ta bort Bromma flygplats från basutbudet utan godkännande av riksdagen.

Sammanfattningsvis anser Transportföretagen att rapporten DS 2021:25 inte kan användas som underlag för en förtida avveckling av Bromma flygplats. För många viktiga frågor för svensk tillgänglighet, samhällsviktigt flyg och konkurrenssituationen på svensk inrikesflygmarknad lämnas obesvarade av utredningen.

Transportföretagen står till regeringens förfogande för förtydliganden och fortsatta diskussioner om hur vi kan stärka det svenska flyget och flygets infrastruktur samt hur vi kan snabba på flygets omställning.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen

⁵ Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2020 (Skr. 2020/21:75):
<https://www.regeringen.se/494993/contentassets/8b764abe2f314bb1b247643913cb25e4/riksdagens-skrivelser-till-regeringen--atgarder-under-2020-skr.-20202175.pdf>