

Rapporten Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

Sammanfattning

- SKR anser att det är avgörande att regeringen tar ett helhetsgrepp kring flygets samlade utveckling. En tidigarelagd avveckling av Bromma får inte skapa negativa konsekvenser för tillgängligheten i Sverige.
- SKR anser att det är grundläggande att det samhällsviktiga flyget har ett redundant nät av flygplatser i hela landet och SKR menar att redundansen måste lösas i Stockholms flygplatssystem vid en avveckling av Bromma.
- SKR anser att utredaren i större utsträckning borde utrett hur den tekniska utvecklingen av el- och vätgasflyg samt större persondrönare påverkar behov av en centrumnära flygplats som Bromma i framtiden.

Förbundets ställningstagande

Behov av helhetsgrepp och att säkerställa tillgängligheten

SKR anser att regeringen behöver ta ett helhetsgrepp om flyget. Under 2018 pågick hos departementet en flygplatsöversyn. Denna översyn har fortfarande inte offentliggjorts och SKR anser att regeringen behöver öppna upp flygplatsöversynen och utifrån detta ta ett nationellt helhetsgrepp kring flygets samlade utveckling. Flyget är en viktig del av transportsystemet för att klara tillgängligheten, näringslivets behov och för att ge förutsättningar för tillväxt i hela landet. Flyget och flygplatser behövs för det samhällsviktiga flyget som ambulansflyg, brandflyg, men även för statens egna verksamheter som försvaret, polisen, kustbevakningen och MSB. Bromma är idag en del i detta system och därför borde en utredning bättre inkludera hur en avveckling av Bromma påverkar systemet som helhet.

Utredningen utgår från den nedgång som pandemin medfört och utredaren pekar på att det är möjligt att avveckla Bromma flygplats tidigast 2025, bland annat utifrån minskat flygande och beräkningar av hur lång tid det tar för återhämtning till 2019 års nivåer. Det kan även skapa långsiktiga förutsättningar för att utvecklas i takt med marknadens utveckling och flygbranschens pågående klimatomställning. Samtidigt beskriver utredaren att den regionala tillgängligheten kommer påverkas negativt av en

avveckling av Bromma flygplats. Konkurrens och utbud riskerar minska och högre flygpriser kan bli resultatet. Det finns därför en risk att en avveckling av Bromma flygplats i förtid kommer försämra förutsättningarna för en utveckling i olika regioner runt om i landet. Det finns också en risk att en försämrade tillgänglighet samt ökade kostnader kommer påverka näringslivet och tillväxten negativt.

Utredaren beskriver att det kan vara nödvändigt att fatta beslut om investeringar både i infrastruktur på Arlanda, men även att förbättra förutsättningar för kollektivtrafiken till och från Arlanda, men hur detta ska lösas finns inga riktiga förslag på, eller när i tid detta skulle behöva ske. SKR anser därför att ett beslut om Brommas avveckling måste föregås av nödvändiga beslut av regeringen som säkerställer kapacitet på Arlanda för att tillgängligheten ute i landet inte ska påverkas negativt.

En avveckling av flygtrafik från Bromma och flytt av trafik till Arlanda skulle ge relativt stora positiva konsekvenser rörande bullerexponering och hälsoeffekter orsakat av buller. Samtidigt påpekar utredaren att en flytt inte beräknas minska de klimatpåverkande utsläppen från flyget i så stor utsträckning. Med ökat antal resenärer på Arlanda och till och från Stockholm finns istället en risk för ökade utsläpp från marktransporter om inte åtgärder för bättre kollektivtrafik skapas. Denna problematik behöver hanteras.

Samhällsviktiga flygets behov – redundans i systemet

Det samhällsviktiga flyget som inkluderar bl.a. ambulansflyg/ambulanshelikopter, försvaret, kustbevakningen, MSB och brandflyget m.m. behöver ett nationellt system av flygplatser för att genomföra sina uppdrag. Det är därför grundläggande att Sverige har ett redundant nät av flygplatser i hela landet. SKR har tidigare påtalat behovet av fler beredskapsflygplatser och att i stort sett alla flygplatser bör ha beredskap.

Utredningen visar inte hur redundansen i Stockholms flygplatssystem skall fungera utan Bromma, om Arlanda tillfälligt måste stängas ned. Utan Bromma är närmaste flygplats Västerås eller Skavsta. Ingen av dessa är idag utpekade som beredskapsflygplats och endast Skavsta ingår i Trafikverkets förslag till nytt system för beredskapsflygplatser. Bromma är idag ingen beredskapsflygplats men är ändå den flygplats som ambulansflyget använder under dagtid för sina transporter från hela landet till den specialiserade sjukvården i Stockholm. Att använda Bromma flygplats kortar tiden för transporter till sjukhusen då vägtransporter till och från Arlanda är längre och riskerar ta tid utifrån vanligt förekommande bilköer.

SKR anser det vara nödvändigt att se över hur frågan om alternativflygplatser till Arlanda ska lösas innan beslut om avveckling av Bromma tas. Den utredning kring

nytt system av beredskapsflygplatser som Trafikverket haft i uppdrag att genomföra måste därför samordnas med beslut om avveckling av Bromma.

Teknisk utveckling – elflygplan och drönare innebär nya förutsättningar och behov

Det pågår en teknisk utveckling av större elflygplan och flygplan med vätagasdrift. Det pågår även en utveckling av drönare som kan landa vertikalt och även är så stora att de kan transportera personer (persondrönare). Den tekniska utvecklingen kommer innebära nya förutsättningar och behov och utredaren har i allt för liten grad tittat på vad den tekniska utvecklingen kommer innebära och vilka effekter en avveckling av Bromma leder till. Transportstyrelsen bedömer att eldrivna flygplan är möjliga inom fem år vilket sammanfaller med den av utredaren föreslagna tidpunkten för avveckling av Bromma. Elflyget och persondrönare kommer minska klimatpåverkan, behöver kortare landningsbana och bullrar mindre än traditionellt flyg. SKR anser därför att utredaren i större utsträckning borde utreda hur den tekniska utvecklingen av el- och vätagasflyg samt persondrönare påverkar behovet av en centrurnära flygplats i huvudstaden.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Knape
Ordförande

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet lämnar reservation enligt bilaga 1.

Styrelsen för Sveriges kommuner och
Regioner
2021-12-17

Reservation från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet

Bromma flygplats - underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

Vår ambition har varit att hitta formuleringar gällande remissyttrandet som innebär att SKRs tradition som en konsensusorganisation ska vara fortsatt intakt. I den aktuella frågan gällande Bromma får vi konstatera att de politiska positionerna gällande synen på den fortsatta utvecklingen är allt för långt ifrån varandra.

Vår utgångspunkt har varit att Covid19 pandemin i grunden har förändrat flygmarknaden på både kort och lång sikt och när verkligheten förändras så måste vi även politiskt ha modet att ändra kartan. Att använda det förändrade läget till att konsolidera flygtrafiken i Stockholm till Arlanda ser vi därför som det långsiktigt mest hållbara. I denna process måste tillgängligheten till Arlanda utvecklas så att negativa konsekvenser för tillgängligheten i Sverige och i Stockholmsregionen kan motverkas.

Med anledning av ovan reserverar vi oss till förmån för att sammanfattningen skall lyda enligt nedanstående:

SKR anser att det är avgörande att regeringen tar ett helhetsgrepp kring flygets samlade utveckling. Man behöver i det sammanhanget undersöka positiva och negativa konsekvenser för tillgängligheten i Sverige vid en tidigarelagd avveckling av Bromma.

SKR anser att det är grundläggande att det samhällsviktiga flyget har ett redundant nät av flygplatser i hela landet och SKR menar att redundansen långsiktigt måste lösas i Stockholms/Mälardalens flygplatssystem.

SKR anser att utredaren i större utsträckning borde utrett hur den tekniska utvecklingen av el- och vätgasflyg samt större persondrönare kan öka eller minska behovet av centrumnära flygplatser i framtiden.

Utifrån ovanstående förändringar av sammanfattningen ska även brödtexten justeras.

Inriktning för textjusteringar:

1. Vi vill ha in resonemang om fördelarna med att bygga större centrala flyghubbar med stor kapacitet och bra kommunikationer. Det kan formuleras enligt följande: En stärkt hubb-

funktion för det svenska flyget på Arlanda kan bidra till tillgänglighet och snabba byten till såväl inrikes som utrikes flighter

2. Vi vill att texten nyanseras i enlighet med den nya sammanfattningen. Dvs att också de fördelar som kan finnas med en nedläggning utifrån tillgänglighet och ny teknik borde ha utretts. Inte bara riskerna och nackdelarna. När det gäller redundansen så hade perspektivet behövt vidgas till Mälardalsregionen och alla flygplatser som finns där.