



| | | |
|---------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Handläggning | Frida Fredriksson | Regeringskansliet |
| Direkttelefon | 0520-49 51 58 | |
| Epost | frida.fredriksson@trollhattan.se | |
| Datum | 2022-09-24 | i.remissvar@regeringskansliet.se |
| Diarienumr | KS 2022/00465 537 | |

Remiss av rapporten Arlanda flygplats - en plan för framtiden

Trollhättans Stad har beretts möjlighet att lämna synpunkter på Rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) och vill härmed lämna följande synpunkter:

Med utgångspunkt i "Brommautredningen" gör utredaren bedömningen att det finns risk att den regionala tillgängligheten påverkas vid en avveckling av Bromma flygplats (s 26). Trollhättans Stad värnar om att få bästa möjliga tillgänglighet och förutsättningar för våra kommuninvånare och näringslivet. I dagsläget trafikeras Trollhättan-Vänersborgs flygplats av linjetrafik mellan Bromma flygplats och resorna utgörs till övervägande del av arbetsrelaterat inrikesresande. Vi ser att flygtrafiken via Trollhättan-Vänersborgs flygplats även fortsättningsvis kommer att vara av betydelse för att bibehålla en god tillgänglighet för resor till och från Stockholm, övriga Sverige och för utrikes transporter. Flyglinjen mellan Trollhättan-Vänersborg Flygplats och Bromma flygplats är av yttersta vikt för ett fortsatt expansivt näringsliv i Trollhättan. Flyglinje mellan Trollhättan-Vänersborgs flygplats och Arlanda flygplats behöver säkras om avvecklingen av Bromma flygplats förverkligas. Det är av största vikt att det finns tillgänglig kapacitet när resebehovet finns. Liksom för andra delar av landet är resebehovet som störst morgon och kväll. Vi anser därav att kapacitet för tillräcklig flygtrafik måste säkras på Arlanda flygplats före eventuellt beslut om nedläggning av Bromma flygplats.

Kommunstyrelsen

Arlanda flygplats nyttjas idag främst för utrikesflyg och kan i dagsläget inte ta över den funktion som Bromma flygplats idag har som en citynära flygplats med korta ledtider. Utredaren redogör i avsnitt 5 *Åtgärder för utveckling av Arlanda flygplats* för att det krävs ett omfattande omställningsarbete och "Brommafiering" av Arlanda flygplats för att tillskapa goda förutsättningar för det kommersiella allmänflyget och samhällsviktigt flyg. Vi anser att inrikesflyget och "över-dagen-resor" behöver få samma förutsättningar på Arlanda flygplats som idag finns på Bromma flygplats. Hela flygplatsen behöver därav anpassas för inrikesflyg och ledtiderna för passagerare kortas. Likaså behöver marktransporter till och från Arlanda flygplats säkerställas för god tillgänglighet för resor till och från flygplatsen. För resenären behöver resan upplevas som smidig vilket kräver ett transportslagsövergripande perspektiv som omfattar hela resan från dörr till dörr.

Hela transportsystemet och infrastrukturen för flygtrafiken behöver betraktas som en helhet för att upprätthålla ett robust och tillförlitligt transportsystem. Arlanda flygplats är en viktig nod i systemet men är beroende av att flöden inom den inrikes flygtrafiken fungerar. De regionala flygplatserna spelar en viktig roll för att nå en god täckningsgrad inom landet som bidrar till redundans i systemet. En välutbyggd infrastruktur med möjlighet att nyttja en alternativ flygplats om behovet uppstår minskar sårbarheten och möjliggör en större anpassningsbarhet. I Västra Götalandsregionen utgör Trollhättans-Vänersborgs flygplats en attraktiv alternativflygplats till Landvetter flygplats. Flygplatsen är även en godkänd instrumentlandningsflygplats, vilket innebär att den kan trafikeras även i dåligt väder. Utredaren beskriver (s 115) att det samhällsviktiga flyget använder idag flera olika flygplatser i Stockholmsområdet. Bromma flygplats utgör i många fall alternativflygplats för det samhällsviktiga flyget, både för flygplan och helikoptrar, när det inte finns möjlighet att landa på ordinarie flygplats.



I rapporten beskrivs det att verksamheter som idag nyttjar Bromma flygplats behöver lokaliseras om vid avveckling av Bromma flygplats. Vissa verksamheter, så som kommersiellt allmänflyg och samhällsviktiga flygtransporter, bedöms kunna flyttas till Arlanda flygplats. Konsekvenser vid eventuell nedläggning av Bromma flygplats har dock inte kunnat analyserats fullt ut inom ramen för arbetet ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv (s 52). För redundans i ett samhällsperspektiv, som till exempel sjuk- och organtransporter, är närheten till sjukhus väsentlig. Arlanda har en bra lokalisering i förhållande till sjukhus i Stockholm och Uppsala. För vissa transporter innebär en flytt av flygtrafiken från Bromma till Arlanda flygplats en längre transporttid på väg (s 115).

I takt med att Västra Götalandsregionen växer ökar behovet för Norra Älvsborgs länssjukhus (NÄL) att säkra kopplingar nationellt och internationellt gentemot andra sjukhus för att möjliggöra snabba och säkra sjuktransporter och leveranser av organ. Vi anser att goda förutsättningar för samhällsviktiga flygtransporter behöver tillskapas vid Arlanda flygplats vid eventuellt beslut om konsolidering av flygtrafiken till Arlanda flygplats. Konsekvenser för flyget behöver utredas ytterligare ur beredskaps- och totalförsvarsperspektiv behöver genom den analys som utredaren föreslår regeringen bör ge som ett gemensamt uppdrag till utpekade myndigheter.

Utredaren uppmanar regeringen att peka ut kommersiella men samhällsviktiga inrikes flyglinjer där rimliga transportalternativ kommer att saknas om flygtrafiken skulle upphöra. Om den kommersiella flygtrafiken dessa utpekade flyglinjer skulle upphöra eller kraftigt reduceras ska beslut fattas om allmän trafikplikt (s 105). Trollhättans Stad har under Coronapandemin och i samband med Trafikverkets trafikupphandling påtalat att processen för upphandlad trafik behöver vara flexiblare för att ta hänsyn till förändringar som sker och nya behov som uppstår under avtalsperioden. Coronapandemin har ytterligare betonat behovet av en mer flexibel



upphandlingsprocess. Inför eventuella framtida kriser är det fördelaktigt om regeringen redan nu pekar ut fler samhällsviktiga flyglinjer för allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas. Trafikverket utreder vart fjärde år vilka flygplatser som ska beröras av trafikplikt utifrån uppdraget om att bidra till en grundläggande tillgänglighet. Trafikverkets kriterier för god tillgänglighet utgår från ett läge före pandemin och kan därför vara betjänta av en översyn.

Vi är positiva till hållbarhetsinriktningen för Bromma flygplats som föreslås bli helt fossilfri från och med år 2030. Att resurser läggs på att utveckla Bromma för att sedan lägga ned flygplatsen ställer vi oss dock frågande till. Flygets hållbarhetsomställning behöver ske samordnat över hela landet så att förbindelserna upprätthålls och möjligheten finns för flygplatserna att ta emot det omställda flyget.

Paul Åkerlund
Kommunstyrelsens ordförande

Said Niklund
Stadsdirektör