



Länsstyrelsen  
Norrbotten

Yttrande

1 (5)

Datum  
2021-12-16

Ärendebeteckning  
341-13125-2021  
341-13160-2021

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

[n.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:n.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia till:

[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

[josefin.karlsson@regeringskansliet.se](mailto:josefin.karlsson@regeringskansliet.se)

## Remiss om rapporten Bromma flygplats - underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25) samt Swedavia AB:s konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Airport

Er beteckning: I2021/02381 respektive N2021/02361

Länsstyrelsen har av Infrastrukturdepartementet fått den av regeringen utsedda utredaren Magnus Perssons rapport om avveckling av verksamheten på Bromma flygplats och samtidigt av Näringsdepartementet Swedavia's sammanfattande konsekvensanalys av detsamma för synpunkter. Länsstyrelsen väljer att svara på dessa två remisser samlat då våra övergripande synpunkter sammanfaller för de båda remisserna. Specifika synpunkter riktat till respektive remiss framgår i yttrandet.

### Övergripande synpunkter

Norrbottens län har ett mycket stort flygberonde tack vare våra geografiska förutsättningar, vårt internationella och expansiva näringsliv inklusive besöksnäring och universitet i kombination med avsaknaden av andra alternativa transportmöjligheter med rimliga restider. Med en yta som motsvarar 25% av landets yta högst upp i Sverige så är flyget av en avgörande betydelse för tillgängligheten till Stockholm och vidare ut i landet och världen. Detta bekräftas också genom att staten valt att upphandla flygtrafik på länets tre regionala flygplatser för att säkerställa en grundläggande och nödvändig tillgänglighet. Flygplatserna och flygtrafiken har dessutom en avgörande roll för att säkerställa samhällsviktiga funktioner såsom hälso- och sjukvård i länet men även en förutsättning för polis och skogsbrandbekämpning.

I norra Sverige med tyngdpunkt i Norrbotten och Västerbotten sker just nu mycket omfattande investeringar och etableringar kopplat till den gröna omställningen. Dessa stora företagsetableringar som verkar på en global marknad kommer att påverka hela samhällsstrukturen påtagligt och för att klara kompetensförsörjningen förutspås att de två

nordligaste länen kommer att behöva växa med upp mot 100 000 människor. I detta samhällsbygge för att åstadkomma en attraktiv region som kan locka arbetskraft att flytta hit kommer effektiva transportmöjligheter med en utbyggd järnvägsinfrastruktur och effektiva flygtransporter vara av avgörande betydelse.

En avveckling av Bromma flygplats skulle enligt Länsstyrelsens mening långsiktigt vara positivt för tillgängligheten då det innebär att Arlanda stärks som Sveriges nationella och internationella transportnav. Det skulle innebära ett högre utbud och mindre transfer till anslutningsflyg men även stärka Arlanda som strategisk nod i järnvägssystemet för vidare transporter med tåg. Detta under förutsättning att Arlanda har en tillräcklig kapacitet och att inte mindre regionala flyglinjer konkurreras ut eller inte kan erhålla attraktiva start- och landningstider under morgon- och eftermiddagarna. Den statligt upphandlade flygtrafiken på till exempel Arvidsjaur och Gällivare flygplatser bygger på tillgänglighetskriterier som bland annat ska möjliggöra tjänsteresor över dagen samt att man ska hinna med anslutningstrafik till övriga landet och inte minst till internationella destinationer. Om inte detta är möjligt så är det direkt negativt för tillgängligheten vilket inte minst drabbar näringslivet och besöksnäringen med stora tillkommande kostnader.

Länsstyrelsen kan konstatera att det under 2019, innan pandemin, rådde kapacitetsbegränsningar på Arlanda vilket skapade bristande tillgänglighet för framförallt mindre destinationer. Den senaste utbyggnaden på Arlanda avseende landningsbanor skedde 2003, då bana tre invigdes. Redan 2014 var det tydligt att det fanns kapacitetsbrister och Länsstyrelsen uttryckte i en skrivelse till regeringen tillsammans med övriga länsstyrelser och regioner i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland sin oro för att en avveckling av Bromma flygplats skulle ske innan erforderliga investeringar och anpassningar på Arlanda var genomförda (Bilaga). Sedan 2014 har inga större kapacitetsförstärkningar skett på Arlanda, utan den stora påverkan är den pandemi som kraftigt påverkat flyget. Idag är osäkerheterna mycket stora avseende hur det framtida flygresandet kommer att se ut och hur lång tid det kommer att ta innan det är tillbaka på de nivåer som rådde innan pandemin. Länsstyrelsen kan däremot konstatera att flygtrafiken återhämtat sig oväntat snabbt under hösten 2021 trots den rådande pandemin. För Luleå flygplats kan konstateras att man i september 2021 hade 56% resande jämfört med samma period 2014, i november hade den siffran stigit till 71%. Motsvarande siffror för Arlanda var 44% i september och 65% i november.

Enligt Länsstyrelsens mening är det därför mycket viktigt att regeringen tar ett långsiktigt helhetsansvar för hela Sveriges tillgänglighet och därmed tillväxtpotentialer. Likvärdiga möjligheter till boende, arbete och välfärd i hela landet, är också ett av de

strategiska områdena i regeringens Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021 - 2030. En avveckling av Bromma flygplats måste därför enligt Länsstyrelsen beakta följande:

- Beräkningar av tillgänglig kapacitet på Arlanda får inte utgå från ytterst osäkra prognoser om det framtida flygandet med anledning av pandemin.
- Beslut om investeringar för att säkerställa tillräcklig kapacitet på Arlanda även i peaktider måste säkerställas innan en avveckling av Bromma sker. Likaså måste tillgänglighet och säkerhet avseende ambulanser och andra sjukvårdstransporter på väg säkerställas så att kravet om en sammanhängande transportkedja i luft och mark kan tillgodoses. Om beslut tas i omvänd ordning är risken stor att vi hamnar i ett läge med långvarig kapacitetsbrist till följd av de långa ledtider det innebär från beslut till färdigställande av utbyggd infrastruktur.
- Kapacitetsfrågan på Arlanda måste också innefatta beräkningar och beslut om Arlandas möjligheter att möta den gröna omställningen. Arlanda måste klara av att hantera såväl framtida biobränslen som en utökad andel elflyg. Med en avveckling av Bromma kommer andelen elflyg på Arlanda sannolikt att öka med tanke på att Bromma generellt hanterar mindre flygplansmodeller.

Om en avveckling av Bromma flygplats sker utan beaktande av ovanstående anser Länsstyrelsen att vi riskerar hamna i ett läge där det inte är möjligt att upprätthålla konkurrenskraftiga, effektiva och snabba flygförbindelser mellan norra Sverige och Arlanda som nationellt och internationellt nav. Det skulle drabba våra företags exportmöjligheter och regionens ekonomiska tillväxt och konkurrenskraft. Det är inte acceptabelt och extra allvarligt i en tid med mycket kraftiga investeringar i norra Sverige och därmed ett ökat behov av nationella och internationella kontakter.

### Specifika synpunkter på rapporten Bromma flygplats (Ds 2021:25)

Utredarens slutsats att Arlanda har kapacitet att ta hand om en överflyttning av Brommas trafik även i peaktider under de närmaste åren anser Länsstyrelsen vara underbyggt av mycket osäkra prognoser. Som vi tidigare beskrivit har resandeökningen under hösten 2021 varit överraskande kraftig med tanke på att pandemin fortsatt var mycket påtaglig i stora delar av Europa. De prognoser som utredning använt sig av är framtagna under början av 2021, vilka i vissa fall reviderats under senare delen av 2021 med ett ökat resande och snabbare återhämtning som resultat. Detta visar sammantaget på

hur stora osäkerheter det råder gällande det framtida resandet och därmed är det ett bristfälligt utredningsunderlag enligt Länsstyrelsen.

I utredningen föreslås en så kallad ”Brommafiering” av Arlanda i syfte att göra den så attraktiv som möjligt för den kundgrupp som idag använder Bromma flygplats. Det skulle handla om att erbjuda en tidseffektiv ”hela-resan-upplevelse” från det att man klivit av flyget tills man tagit sig till sin anslutningsresa för att nå sin målpunkt. Länsstyrelsen vill här påminna om att det finns stora delar av landet som idag inte har trafik på Bromma flygplats och därmed borde denna ambition vara en självklarhet att åstadkomma på Arlanda oavsett en avveckling av Bromma flygplats eller inte.

I utredningens konsekvensanalys gällande funktionsmålet så pekar utredaren på att en avveckling av Bromma kommer leda till tillgänglighetsförluster bland annat på grund av det ökade restiderna mellan flygplats och målpunkter. Slutsatsen av detta är att det i viss mån kan få negativa konsekvenser för utvecklingskraften i södra Sverige. Länsstyrelsen anser att denna slutsats är märklig som bland annat helt bortser från riskerna att flyg från framförallt mindre flygplatser i norra Sverige inte erhåller attraktiva och nödvändiga start- och landningstider.

## Specifika synpunkter på Swedavia AB:s konsekvensanalys

Framförallt vill Länsstyrelsen återigen påtala den mycket stora osäkerhet om flygets utveckling och återhämtning som ligger till grund för Swedavia's analyser och därmed utgör ett bristfälligt utredningsunderlag.

Länsstyrelsen delar också Swedavias syn att det finns risk för att flygtillgängligheten blir sämre för vissa orter, men vi saknar en analys över vilka flygplatser som kan drabbas.

Noterbart är också att analysen baseras på att Arlanda får långsiktiga förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens utveckling och flygbranschens pågående klimatomställning. Det är just dessa osäkerheter och den inbyggda tröghet som finns i utbyggnad av infrastruktur som Länsstyrelsen ovan påtalat gällande en eventuell avveckling av Bromma flygplats.

## Samråd

I beredningen av ärendet har samråd skett med Länsstyrelsen Västerbotten, Region Norrbotten och Norrbottens Handelskammare.

## De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Lotta Finstorp med handläggare av transport- och infrastrukturfrågor Jimmy Bystedt som föredragande. I beredningen av ärendet har även enheterna för Samhällsskydd och beredskap samt Internationalisering och tillväxt samt strateg Mats Lindell vid avdelning Näringsliv deltagit.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.