



Avdelningen för hållbar tillväxt  
Per Bark

Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

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

Ert dnr: I2021/02381

Länsstyrelsen i Stockholms län har fått utredningen *Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet* (Ds 2021:25) på remiss.

### Samlad bedömning

Länsstyrelsen instämmer i utredningens konstaterande att det inte finns några formella hinder för en överflyttning av trafiken på Bromma flygplats till Arlanda flygplats. Det är mot den bakgrunden möjligt att avveckla Bromma med den tidplan som utredaren föreslår.

Däremot anser Länsstyrelsen att en avveckling av Bromma bör ske först efter att man säkerställer att de verksamheter och funktioner som idag finns på Bromma får en sömlös övergång till sina nya hemvister och ges goda verksamhetsförutsättningar innan det formella beslutet fattas.

Länsstyrelsen tar inte ställning till *om* Bromma flygplats ska avvecklas, utan lämnar synpunkter på utredningens försök att tydliggöra *hur* en förtida avveckling av statens engagemang i Bromma flygplats kan genomföras.

### Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen lämnar i det följande mer specifika synpunkter på utredningen.

#### Inga formella hinder föreligger för ett övertagande av Brommas flygtrafik

Miljöbalktillståndet begränsar verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport (nedan Arlanda) till maximalt 350 000 flygrörelser per år. Under 2019 uppgick antalet flygrörelser till knappt 230 000 på flygplatsen. På Bromma Stockholm Airport (nedan Bromma) var antalet flygrörelser knappt 56 000. De sammanlagda antalet flygrörelser på Arlanda och Bromma kan såldes – med marginal – hanteras inom den tillståndsgivna volymen för Arlanda flygplats.

Länsstyrelsen bedömer att Arlandas tillstånd i övrigt inte innehåller några villkor som innebär ett direkt hinder mot ett övertagande av Brommas flygtrafik.

Datum  
2021-11-23

Beteckning  
101-65967-2021

Den begränsande faktor i en flygplatsverksamhet är dock inte antalet tillståndsgivna rörelser per år, utan hur många flygrörelser som flygplatsen har kapacitet att hantera per tidsenhet i högtrafik (peak). Utredningens resonemang och bedömningar kring dessa delar är väl avvägda. Utredningens slutsats är att kapaciteten är tillräcklig för såväl linjefarten som den samhällsviktiga flygtrafiken. I högtrafik beräknas dock Arlanda vara nära kapacitetstaket. Länsstyrelsen vill i det här sammanhanget understryka att även om bedömningarna sker utifrån bästa tillgängliga kunskapsunderlag så vilar beräkningarna på osäkra prognoser. Flygets återhämtning, framtida volymer och struktur är svår att bedöma i nuläget. Efter utredningen gick ut på remiss har exempelvis Transportstyrelsen reviderat upp den prognos myndigheten lämnade i våras. Planeringen för regionens (och Sveriges) flygkapacitet bör därför ta höjd för osäkerheten. Att planera för att Arlandas trafik ligger precis under kapacitetstaket framstår som en möjlig men samtidigt riskabel planeringsstrategi.

Länsstyrelsen noterar dock att Swedavia är den aktör med bäst förutsättningar att bedöma flygplatsens faktiska förmåga att hantera den trafikmängd som kan förväntas i högtrafik vid en nedläggning av Bromma. Även Swedavia drar slutsatsen att kapaciteten på Arlanda räcker till (på kort sikt). Flygtrafikens utveckling i närtid och om den eventuellt avviker signifikant från dagens antagande bör dock följas noggrant.

### **Stärk tillgängligheten till Arlanda**

Om Bromma avvecklas kommer kraven på Arlanda att öka, inte minst från passagerare som tidigare nyttjat Bromma till följd av flygplatsens värden för point-to-point/över-dagen-resenärer. Länsstyrelsen instämmer i slutsatsen att den regionala tillgängligheten kommer att minska. Det riskerar att få negativa konsekvenser i Stockholms län, men minskade förbindelser till huvudstadsregionen är framför allt hämmande för den regionala utvecklingen i andra delar av Sverige. Minskningens exakta storlek är svår att uppskatta, men kan åtminstone delvis dämpas med åtgärder. En del av detta kan mötas av det som utredaren kallar ”brommafiering” av Arlanda, vilket bland annat handlar om att minimera tiden från dess att planet landat tills dess att resenären når sin anslutningsresa (med tåg, bil eller buss).

Länsstyrelsen vill i det sammanhanget även understryka betydelsen av att tillgängligheten till och från Arlanda förbättras. För att nå klimatmålen och minska restiden bör framförallt den spårbundna trafiken och kollektivtrafikförbindelserna stärkas. Det förutsätter investeringar i väg- och spårinfrastruktur. På så sätt minskas klimatpåverkan, trängseln på vägarna blir mindre och tillgängligheten ökar.

Genom att genomföra nödvändiga kompensatoriska åtgärder ges Arlanda långsiktiga förutsättningar att utvecklas och stärka flygplatsen positionering samtidigt som Sveriges knyts ihop. För en huvudstadsregion med ett

Datum  
2021-11-23

Beteckning  
101-65967-2021

kunskapsintensivt näringsliv är direktlänkar till omvärlden en nödvändig förutsättning för fortsatt kunskapsutbyte, innovation och konkurrenskraft.

### **Säkerställ en sömlös övergång**

En avveckling av Bromma innebär en stor förändring för ett antal företag och verksamheter. För flertalet presenteras goda alternativ medan det för andra eventuellt krävs fortsatt utredning innan en lösning kan nås. Det handlar till exempel om helikoptertrafikens nya hemvist, förändrade möjligheter att ha kontroll över det lägre luftrummet och att det samhällsviktiga flyget omgående ges effektiva förutsättningar på Arlanda. Länsstyrelsen anser att dessa frågor bör vara lösta eller att det åtminstone finns en tydlig riktning innan beslutet kring en avveckling av Bromma kan fattas.

### **Åtgärder av förorenad mark och grundvatten**

Utmaningarna om framtida åtgärder är väl beskrivet. Länsstyrelsen framhåller vikten av att miljötekniska markundersökningar sker inför och i samband med avveckling. Länsstyrelsen anser även att nödvändiga åtgärder kan påbörjas omgående oaktat val av markanvändning.

### **Minskat flygbuller**

Utredningen beskriver väl den samhällsekonomiska nyttan i form av minskad bullerexponering som uppstår vid en avveckling av Bromma. Länsstyrelsen instämmer i beskrivningen och kan konstatera att antalet personer som är exponerade för flygbuller >55 dBA L<sub>DEN</sub> i riket som helhet skulle minska dramatiskt vid en avveckling. Sett till de tre större flygplatserna (> 50 000 flygrörelser) skulle en avveckling av Bromma innebära att antalet exponerade personer minskar i storleksordningen 85 procent.

### **Risk för minskad redundans**

Avslutningsvis, vid sidan av minskad regional tillgänglighet vid en avveckling finns en viss risk för försämrade redundans, vilket flera andra myndigheter noterar. Den pågående pandemin har tydliggjort att en kris kan uppstå mycket fort. Även om det finns beredskapsflygplatser i Östra Mellansverige kan Brommas närhet till centrala Stockholms vara värdefull i vissa situationer.

I detta ligger också att ge tankningsmöjligheter för samhällsviktiga lufttransporter i länets centrala del, som idag använder sig av Bromma.

Datum  
2021-11-23

Beteckning  
101-65967-2021

### **De som medverkat i beslutet**

Beslutet har fattats av ställföreträdande länsöverdirektör Mathias Wahlsten med analyschef Per Bark som föredragande. I den slutliga handläggningen har också tillväxtdirektör Anna Conzen och miljödirektör Johanna Lindgren medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

### **Så hanterar Länsstyrelsen personuppgifter**

Information om hur vi hanterar dessa finns på [www.lansstyrelsen.se/dataskydd](http://www.lansstyrelsen.se/dataskydd).