

Svenska regionala flygplatserns remissvar till: ”Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet. Ds 2021:25”

Svenska regionala flygplatser (SRF) motsätter sig regeringens avsikt att lägga ned Bromma flygplats enligt förslaget i Ds 2021:25. Enligt SRF är utredningen för snäv i sitt synsätt och har få konkreta förslag hur själva flytten från Bromma till Arlanda ska gå till. Själva utgångspunkten att först avveckla Bromma innan inriktning för Arlanda finns, gör utredningens förslag mycket osäkra.

Efter att utredningen presenterades, har de politiska förutsättningarna i Bromma-frågan också förändrats. Det verkar nu finnas majoriteter för att först ta beslut om Arlanda, innan Bromma-frågan avgörs. Det välkomnar SRF och menar att Bromma-frågan också bör beslutas tillsammans med ambitionerna med de icke färdigställda utredningarna Arlandarådet och Flygplatsöversynen.

Bakgrund

Svenska regionala flygplatser (SRF) företräder de flesta av landets flygplatser som alla har egna lokala ägare. Många av de regionala flygplatserna är direkt beroende av förbindelsen till Stockholm just genom den speciella profil som Bromma flygplats har. Det s k egna fartregistret.

Att under rådande pandemi nu hastigt ta beslut om en förtida stängning Bromma känns mycket märklig. Likaså har beslutsprocessen om Bromma titt sig märklig och måste uppfattas som forcerad och med lite transparens. Regeringens uppmaning till ägaren Swedavia att utreda flygplatsen har inte offentliggjorts. Ej heller har Swedavias uträkning att flygplatsen inte är lönsam offentliggjorts. Kort därefter tillsattes sedan den nu aktuella utredningen att lägga ned Bromma.

Bromma-utredaren själv beskriver att tidsförhållandena har varit mycket snäva för utredningen. SRF menar att detta också märks då slutsatserna är väldigt summariska.

Utredningen ger en väldigt bra och omfattande beskrivning av den bredd av frågeställningar och problemområden som behöver klaras ut vid en nedläggning av Bromma och flytt av flygtrafiken. Samtidigt är utredningen väldigt återhållsam med konkreta beskrivningar om hur själva flytten från Bromma till Arlanda ska gå till.

Bromma har ett eget fartregister

Brommas helt avgörande betydelse för alla de SRF medlemsflygplatser som är beroende av Bromma, är flygplatsens profil med det s k egna fartregistret. I utredningen finns inte beskrivet hur detta ska säkerställas vid en flytt till Arlanda.

Bromma har en unik profil som citynära flygplats och är exemplarisk för inrikesflyget i Sverige. Bromma flygplats har ett utpräglat linjenät med ofta mindre flygplanstyper

lämpade för många destinationer runt om i Sverige. Mindre flygplanstyper lämpar sig för dessa sträckor och har också en mindre miljöpåverkan.

Profilen med de mindre propellerflygplanen gör att flygplatsen passar för landets lite mindre regionala orter. Flygbolagen med dessa propellerflygplan kommer ha svårt att konkurrera med betydligt större jetflygplan som i huvudsak trafikerar Arlanda. Om Brommas trafik ska flyttas över till Arlanda är det först och främst trafik till mindre orter som riskerar att trängas undan.

Bromma flygplats särskilda profil med mindre flygplanstyper till mindre destinationer, skapar viktig tillgänglighet för många små orter runt om i landet.

I det närmaste allt inrikesflyg startar varje morgon från flygplatser runt om i landet och flyger in till Bromma, liksom att sista inrikesflyget avgår från Bromma sen eftermiddag eller kväll tillbaka till orter runt om i Sverige. Samma flöden finns för inrikesflyget som går till Arlanda. Noterbart är dock att profilen på inrikesflyget till Arlanda idag är från större inrikes-destinationer och därmed med större flygplanstyper, oftast jetflygplan.

Till Arlanda går också trafiken för de upphandlade linjerna, som nästan alla sker med mindre flygplansmodeller och företrädesvis från norra Sverige. Noterbart är ändå att av Arlandas totala trafikvolym, ett normalår ca 25 miljoner passagerare, där utgör inrikestrafiken ca 5 miljoner passagerare inrikes medan den övervägande delen ca 20 miljoner passagerare är utrikestrafik. Arlandas fartregister utgörs alltså till allra största delen av stora jetflygplan.

I utredningen beskrivs att Swedavia *"bör genomföra åtgärder"* (sid 94) för att förbättra för över-dagen-resenärer. Alltså för trafiken som avses lämna Bromma för Arlanda. Men det framgår inte vad dessa åtgärder ska bestå av?

Samtidigt konstaterar utredningen att: *"De flygplatser som hade ett kundunderlag som precis räckte för att klara av att upprätthålla trafik till Bromma flygplats före pandemin kan komma få problem om den linjen ska trafikeras från Arlanda."* (sid 101).

Trots detta menar utredningen att: *"en strukturomvandling av inrikesflyget har en större påverkan på de regionala flyglinjerna och flygplatserna, än vad en avveckling av Bromma flygplats har."* (sid 65). Utredningen för sedan inga konkreta resonemang hur just regionalflyget ska kunna klara sig på Arlanda eller vilka kompensatoriska faktorer som verkligen behövs. Istället delar utredningen Trafikanalys slutsatser som identifierar att: *"risken att vissa regionala flygplatser kan behöva stängas ned på två till fem års sikt"* (sid 65).

Samhällsviktiga transporter

Utredningen konstaterar att: *"Sjukvårdstransporter med flyg från övriga landet sker framför allt till Karolinska universitetssjukhuset i Solna och Huddinge. För dessa resor är Brommas centrala läge en positiv faktor i tillgänglighet."* (sid 99).

Vidare resonerar utredaren: *"De konsekvenser jag kan se kopplat till avveckling av Bromma flygplats är försämrade tillgänglighet och längre transporttider till sjukhus i Stockholmsområdet, försämrade möjligheter att tanka luftfarkoster centralt i Stockholm vilket kan leda till längre flyg- och transporttider i samband med olika spanings- och räddningsinsatser, minskad redundans och flexibilitet och minskad kontroll över luftrummet vilket kan påverka förutsättningarna för samhällsviktiga lufttransporter."* (sid 102).

Det konkluderar utredningen med: *"Det finns därför behov av att vidta åtgärder vid en avveckling av driften av verksamheterna vid Bromma flygplats för att säkerställa kapacitet och tankningsmöjligheter för samhällsviktiga lufttransporter."* (sid 102).

Men trots detta konstaterande summerar utredaren enbart att: *"Vid en avveckling av Bromma flygplats ser jag behov av att åtgärder vidtas...så att det är möjligt att flytta över samhällsviktiga flygtransporter från Bromma flygplats till Arlanda flygplats."* (sid 117).

Men ingenstans beskriver utredningen hur detta ska gå till? Vem som äger frågorna? Och fram för allt, vem som tar kostnaderna?

Drift i annan regi

Utredningens uppdrag bygger på ett ställningstagande baserat på ägaren Swedavias konstaterande, att Bromma flygplats inte är lönsam. För detta påstående finns ingen redovisning men om det stämmer, borde alternativet att överlåta eller sälja flygplatsen till någon annan operatör vara extra intressant.

I utredningen nämns ytterst kortfattat att det: *"funnits röster som menar att om Swedavia AB avvecklar sin flygverksamhet finns det andra som vill driva den vidare."* (sid 145). Utredaren skriver sedan att *"Om Swedavia AB inte underlättar för någon annan flygplatsoperatör att ta över...håller jag det därför för osannolikt att ett sådant scenario blir verklighet."* (sid 145-146). Det är minst sagt olyckligt att utredningen inte tittar närmare på denna möjlighet. Det finns en konkret företagsgrupp "Bromma Airport Group" (BAG), företrätt av Aviation Capacity Group (ACR) som ställt brev till regeringen om att kunna ta över driften av Bromma flygplats. ACR är en välkänd aktör i Flygsverige, där de sköter flygtrafiktjänsten vid 16 svenska flygplatser. Deras initiativ att ta över Bromma är välkänt och omtalat i media.

Om utredningens utgångspunkt är att dålig lönsamhet gör att Bromma bör avvecklas, är ACR initiativ än mer intressant.

Vedertagna fakta inom flygnäringen talar för att Bromma flygplats har alla förutsättningar att gå med vinst, vid en återgång till mer normala förhållanden. Under traditionella förutsättningar kan flygplatser rent generellt gå med vinst om man kommer upp i ca 400 000 passagerare per år. Bromma flygplats har en kapacitet på långt över två miljoner passagerare per år. Dessutom är det en sk nav-flygplats, som ger än fler fördelar än sk eker-flygplatser.

Mot den bakgrunden är det märkligt att utredningen inte tittar närmare på ACR erbjudande. Om staten avyttrar Bromma till en annan operatör, löser staten också det påtalade problemet, att staten inte kan driva flygplatsen på grund av dålig lönsamhet.

Övriga frågor

Det finns flera andra områden där utredningen tar upp frågeställningar som behöver lösas ut vid en flytt av flygtrafik från Bromma till Arlanda. Det rör sig om ökade marktransporter till och från Arlanda. Helikoptertrafiken som behöver en egen lösning. Totalförsvarsperspektivet. Avveckling eller flytt av service och andra markverksamheter. Runt dessa frågor, liksom i resonemangen om inrikestrafikens och det samhällsviktiga flygets överflyttning, ger utredningen inga riktiga konkreta beskrivningar om hur det verkligen ska gå till.

Utredaren gör dock en utförlig beskrivning om hur sanering av marken på Bromma bör gå till om flygplatsen läggs ned.

Utredningen ger en omfattande beskrivning av de olika problemområdena. Men förutom i saneringsfrågan ger utredningen ingen verklig indikation om hur frågorna ska lösas. Återkommande anger dock utredningen att en stängning av Bromma och en över-flytt av kapacitet kan se inom tre till fem år.

En springande punkt i alla dessa resonemang är vem som ska ansvara och driva på för att möjliggöra en flytt samt vem som ska bekosta flytten? Kostnadsbilden på Arlanda är väldokumenterat högre på Arlanda än på Bromma. Ingenstans i utredningen indikeras hur en över-flytt ska garanteras när inte ansvar och kostnadstäckning pekats ut. Utredningen anger återkommande att det är möjligt under tre till fem år men inte hur.

De inrikes flygbolag som förväntas flytta från Bromma till Arlanda, har andra och mindre finansiella muskler än de flygbolag som redan opererar på Arlanda. Likaså är det för de samhällsviktiga verksamheterna. De bygger oftast på Allmänflygets operatörer. De är alla i grunden små privata flygplansägare som ställer upp ideellt, vilket gör att även denna grupp är finansiellt svag. Därför blir utredningens slutsatser väldigt osäkra när inte en tydlig beskrivning av ansvar och kostnader pekats ut.

Nytt politiskt läge

Sedan Brommautredningen presenterades har de politiska förutsättningarna ändrats runt frågan om Brommas framtid. Med bildandet av en enpartiregering har kraven på - avveckling av Bromma och ingen utveckling av Arlanda - försvunnit. Likaså tycks det nu finnas en samsyn mellan Moderaterna och regeringen om en utveckling av Arlanda innan Brommas framtid avgörs.

Dessa två omständigheter kastar om förutsättningarna för Bromma flygplats framtid. SRF välkomnar en omstart av Bromma-frågan, där Arlandas utveckling först måste avgöras innan beslut om Bromma kan fattas.

Ett arbete om utvecklingen av Arlanda finns redan i form av arbetet i det s k Arlandarådet. SRF förordar att det arbetet kan återupptas. Parallellt med Arlandarådet var arbetet med den s k Flygplatsöversynen långt gången. Utredningarna arbetades fram samtidigt och skulle redovisas samtidigt 2019.

Flygplatsöversynen skulle tydliggöra statens roll för de regionala flygplatserna. I det arbetet fanns resonemangen om Brommas betydelse för de regionala flygplatserna. Arlandarådet och Flygplatsöversynen hänger således till del ihop.

SRF anser att både Arlandarådet och Flygplatsöversynens borde återupptas för att lösa ut frågan om Brommas framtid.

Sammanfattning

Svenska regionala flygplatser (SRF) motsätter sig regeringens avsikt att lägga ned Bromma flygplats enligt förslaget i Ds 2021:25. Enligt SRF är utredningen för snäv i sitt synsätt och har få konkreta förslag hur själva flytten från Bromma till Arlanda ska gå till. Själva utgångspunkten att först avveckla Bromma innan inriktning för Arlanda finns, gör utredningens förslag mycket osäkra.

Efter att utredningen presenterades, har de politiska förutsättningarna i Bromma-frågan också förändrats. Det verkar nu finnas majoriteter för att först ta beslut om Arlanda, innan Bromma-frågan avgörs. Det välkomnar SRF och menar att Bromma-frågan också bör beslutas tillsammans med ambitionerna med de icke färdigställda utredningarna Arlandarådet och Flygplatsöversynen.

Peter Larsson
VD Svenska regionala flygplatser