

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

Umeå kommun har tagit emot Infrastrukturdepartementets remiss: Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Dnr I2021/02381). Utredningen fångar på många sätt viktiga aspekter i beaktandet av Bromma flygplats framtid och förutsättningar för avveckling av flygplatsen. Vi vill med detta yttrande bidra med Umeå kommuns perspektiv på framtidens tillgänglighet med flyg som vi bedömer är relevanta i beaktandet av Bromma flygplats framtid och som bör beaktas. Innan tillgängligheten från andra delar av Sverige kan säkerställas ställer sig Umeå kommun inte bakom den snabba avvecklingen av Bromma flygplats som utredningen föreslår.

Påverkan på de regionala flygplatserna

Utredningens bedömning är att de regionala flygplatserna med inrikes linjefart till Bromma påverkas av en avveckling av Bromma flygplats. Den sammantagna bilden är dock att pandemins påverkan med en strukturomvandling av inrikesflyget har en större påverkan på de regionala flyglinjerna och flygplatserna, än vad en avveckling av Bromma flygplats har. Utredaren konstaterar att strukturomvandlingen kommer att ha en större påverkan på de regionala linjerna och flygplatserna än vad en avveckling av Bromma flygplats har.

Umeå kommun vill påtala att det är viktigt att analysen av den framtida utvecklingen inrikesflyget görs i **ett perspektiv som innefattar hela landet**. Detta åskådliggörs bland annat av Trafikanalys bedömning under avsnitt 1.6 om flyget i det postpandemiska samhället. Trafikanalys har identifierat trender som talar till vissa regionala flygplatsers nackdel: Minskat befolkningsantal och en åldrande befolkning i flygplatsernas omland och förbättrad teknik för distansmöten. Trafikanalys identifierar därmed risken att vissa regionala flygplatser kan behöva stänga ner på två till fem års sikt.

Umeå kommun befarar att detta synsätt framför allt beskriver inrikesflyget i södra Sverige där tågtrafiken är ett attraktivt alternativ till flygresande.

Bilden av utvecklingen i norra Sverige har länge präglats av en ensidig bild av befolkningsminskning och tillbakagång som inte är representativ för hela norra Sverige, vilket inte minst är tydligt på senare tids mycket omfattande investeringar. Vi befarar att **en förlegad syn på norra Sverige riskerar att prägla bedömningen av behovet av tillgänglighet** för resande till och från en stor och expansiv region.

Även om tjänsteresor för korta möten sannolikt kommer att minska betydligt då de digitala mötenas möjligheter har blivit tydliga, kommer det ännu finnas stora behov av att mötas, lära och föra dialog vid fysiska möten. Det är viktigt att bedömningen av Brommas avveckling inte görs med en allt för kortsiktig horisont och utifrån förlegade perspektiv på utvecklingen i norra Sverige.

Remissen redovisar resenärstatistik över antal resenärer från olika flygplatser 2019. Vid sidan om de tre storstäderna är dominerande målpunkter platser som saknar tågtrafik med jämförbara restider som flyget. Det är viktigt att här ha i åtanke den utveckling i norra Sverige som för några år sedan var svår att förutse. Vi vill också här understryka att vid sidan om de stora industrietableringarna i Skellefteå, Boden, Kiruna, Gällivare och Luleå har det sedan många år tillbaka skett en kontinuerlig tillväxt och investeringar i näringslivet i Umeå, där det skapats över 10 000 arbetstillfällen de senaste 10 åren, en utveckling som kommer att förstärkas av de investeringar och etableringar som nu sker i regionen.

Figur 2.3 Olika destinationers storlek 2019.

Passagerare linjefart 2019	Totalt	Bromma	Ålanda
Göteborg	1118 653	342 901 31%	775 752 69%
Luleå	1035 310	0 0%	1035 310 100%
Malmö	1012 657	460 730 45%	551 927 55%
Umeå	862 225	166 676 19%	695 549 81%
Äre Östersund	424 273	91 326 22%	332 947 78%
Angelholm	372 144	200 430 54%	171 714 46%
Visby	371 328	222 910 60%	148 418 40%
Skellefteå	261 836	0 0%	261 836 100%
Kiruna	245 412	0 0%	245 412 100%
Ronneby	201 433	86 816 43%	114 617 57%
Sundsvall Timrå	191 775	57 504 30%	134 271 70%
Kalmar	165 633	82 490 44%	103 403 56%
Halmstad	108 059	108 059 100%	0 0%

Tillgängligheten till norra Sverige kan därför inte planeras utifrån historisk utveckling och på regionala prognoser om en minskande befolkning. Städerna i norr står inför en utveckling som inte kan baseras på en framskrivning av historiska data. Det är viktigt att planeringen för framtida kapacitet för flyg, järnväg och väg tar detta i beaktande. Med tanke på

utvecklingens art är det även viktigt att inte fokusera enbart på tillgängligheten till och från Stockholm utan även på möjligheterna till resande internationellt. Redan nu utvecklas linjeutbudet och fler bolag kommer in på marknaden för flyg till och från norra Sverige. Marknadsunderlaget före pandemin är därför missvisande.

I Umeå finns en väl utbyggd och internationellt konkurrenskraftig exportinriktad industri och en rad företag i absolut framkant inom t.ex. bioteknik, medicin och informationsteknologi. Utbildning och forskning på Umeå universitet, Sveriges lantbruksuniversitet, Umeå universitetssjukhus, Totalförsvarets forskningsinstitut och Statens forskningsinstitut RISE bildar tillsammans en stark svensk forskningsbas i Umeå. Här finns två universitet med världsledande forskning och ett universitetssjukhus som erbjuder specialiserad vård för hela Sverige. **Umeå Airport är därmed också en viktig nod för ambulansflyget** som landar på Bromma flygplats eftersom den är närmare till Stockholms olika värdaktörer.

Tillgång till regelbundna flygförbindelser till och från övriga Sverige (framför allt Stockholm) är avgörande för Umeås offentliga verksamhet, näringsliv och tillväxt. Umeå kommuns dialog med näringslivets representanter visar att tillgängligheten med flyg är en förutsättning för en lokalisering i norra Sverige. Flera av Umeås största företag har en övervägande del av sin marknad utanför landet och är därför beroende av flyget både för tjänsteresor, men även för snabb frakt av högvärdigt och specialiserat gods med passagerarflygplan (s.k. Bellyfrakt).

Umeå kommun är en av de städer som tecknat klimatkontrakt via Viable Cities och avser att vara en föregångare vad gäller omställningen till klimatneutrala städer. För oss är därför **klimatomställning av flyget av största vikt**. Vi ser stora behov av att snabba på utvecklingen av fossilfria drivmedel, men även utvecklingen av andra typer av flygande farkoster. Det är viktigt att beakta dessa faktorer när stor-Stockholms flygkapacitet analyseras. Implementeringen av elflyg kommer att skapa nya destinationer inledningsvis genom mindre storlek på flygplan, detta kommer att ställa krav på rörelsekapacitet per timme samt uppställningsplatser. Ett annat scenario är utveckling av ett mer regionaliserat system av noder som i sin tur kommer att påverka Stockholm i rollen som nationell nod för flygtrafiken.

Utredningen beskriver att över-dagen-resenärer ofta väljer att resa till Bromma flygplats. Med en **utveckling av elflyg kommer efterfrågan på ett effektivt resande dörr till dörr att öka**. Möjligheten att separera resenärsströmmar för att minska den totala restiden genom att underlätta

hantering av säkerhetskontroll osv. kommer att bli allt viktigare. Det är viktigt att beakta förutsättningarna för effektivt överdagenresande och separerade resenärströmmar vid en eventuell avveckling av Bromma flygplats.

En nedläggning av Bromma flygplats och alla dess konsekvenser för tillgängligheten från andra delar av Sverige, bör utredas grundligt innan ett beslut om nedläggning fattas. Det är viktigt att kapaciteten på Arlanda säkerställs ifall en eventuell överflytt av trafikeringen sker från Bromma till Arlanda. Här bör även effekten av olika typer av störningar beaktas, såsom väder, olyckor, hot, o.s.v., eftersom extraordinära händelser riskerar skapa en sårbarhet som får effekter på tillgängligheten. Inte minst är det också viktigt att **säkerställa att kapaciteten för det samhällsviktiga flyget inte minskar** vid en avveckling av Bromma flygplats.

Förvisso kommer digitalisering och klimatmedvetenhet medföra förändrade kundbeteenden som minskar marknadsunderlaget för överdagen-flyg men **den pågående utvecklingen i norra Sverige kommer att medföra en ökad efterfrågan på flyget.** Utredaren konstaterar också att, trots att det görs stora investeringar i järnvägssystemet kommer det dröja många år innan dessa leder till "så radikalt förändrade restider med tåg att man uppnår restider som fullt ut är konkurrenskraftiga med flyget".

"Jag kan konstatera att den nu planerade järnvägsinfrastrukturen inte gör flygresor utbytbara mot tågresa till och från Stockholm i alla delar av landet".

En utredning förefaller dock svår att göra under en pandemi, när dess konsekvenser för resandet ännu inte är tydliga.


Hans Lindberg
Kommunstyrelsens ordförande


Margaretha Alfredsson
Stadsdirektör