

2021-12-09

RS/631/2021

Berit Eriksson  
Näringsliv och samhällsbyggnad  
Tfn: 063-14 66 07  
E-post: berit.eriksson@regionjh.se

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

## Svar på remiss; Bromma flygplats - underlag för avveckling av drift och verksamhet, Ds 2021:25

Diarienummer: I2021/02381

### Övergripande kommentarer

Region Jämtland Härjedalen har tagit del av utredningen Ds 2021:25 ”Bromma Flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet”.

Regionen lämnade redan 2021-06-29 ett antal synpunkter till den då pågående utredningen. Regionen konstaterar nu att dessa våra synpunkter har noterats i utredningen. Flera av dem har också beaktats. Dock har inte tillfredsställande svar eller tillräckligt underlag kunnat lämnas utifrån alla synpunkter som Regionen lämnat.

God tillgänglighet till Stockholmsområdet, med möjlighet att snabbt och enkelt nå andra destinationer i och utanför landet, är av avgörande betydelse för utvecklingen i Region Jämtland Härjedalen. För att uppnå denna tillgänglighet behövs bra flygförbindelser, en snabb och bra tågtrafik och säkra vägar som medger korta restider.

Region Jämtland Härjedalen ställer sig inte bakom den snabba avveckling av Bromma flygplats som utredaren föreslår. Orsakerna är dels den stora osäkerheten om utvecklingen av resandet framöver, dels tidplanen för de investeringar som behöver göras både på Arlanda och i järnvägen mellan Stockholm och Östersund för att flygtrafiken på Bromma ska kunna avvecklas.

Såvitt Region Jämtland Härjedalen kan bedöma talar det mesta för att Bromma flygplats ändå kommer att avvecklas senast år 2038 då nuvarande arrendeavtal löper ut. Det är därför nödvändigt att redan nu påbörja planeringen för de investeringar och anpassningar som utredningen föreslår. Utöver dessa bör planeringen för snabbare tågtrafik mellan Stockholm och Östersund påbörjas snarast.

### Utveckling av våra kommentarer

Utredaren beskriver tydligt flygets utveckling under senare år och särskilt utvecklingen under pandemin då flygtrafiken minskat drastiskt. När det gäller utvecklingen framöver pekar utredaren på svårigheterna att bedöma denna. Utredaren gör dock bedömningen att

återhämtningen kommer att ta lång tid och att flygresandet framöver kommer att ligga på en lägre nivå än före pandemin (pandemins effekter är också motiveringen i Swedavias konsekvensanalys). Detta är utgångspunkten för bedömningen att flygtrafiken vid Bromma flygplats kan flyttas över till Arlanda relativt snabbt. Det bör noteras att denna bedömning om det framtida flygresande skiljer sig från den bedömning som gjordes för fem år sedan. Det finns redan nu tecken som tyder på att återhämtningen för flyget efter pandemins värsta fas i Sverige går fortare än utredaren bedömt. Transportstyrelsen har så sent som i oktober 2021<sup>1</sup> skrivit upp sin prognos från i våras för hela prognosperioden 2021 - 2027. Utifrån denna nya utveckling är det högst osäkert om kapaciteten på Arlanda kommer att räcka till efter en avveckling Bromma flygplats.

I den tidigare utredningen ”Mer flyg och bostäder” från år 2016 gjordes bedömningen att en fjärde landningsbana på Arlanda skulle behövas för att kunna hantera den flygtrafik som då bedrevs på Bromma. I denna tidigare utredning angavs ledtiden för erforderliga tillstånd till 7 – 8 år. Därtill kommer tiden för planeringen och själva anläggandet av banan. Swedavias samlade bedömning var år 2016 att det kan ta cirka 20 år från det att planeringsarbetet startar till dess att banan är driftsatt.

Utredningen konstaterar att en avveckling av Bromma flygplats inte har någon nämnvärd påverkan på de klimatpåverkande utsläppen. Men ur ett klimatperspektiv är det en fördel om flygtrafiken inte ökar till tidigare nivåer. Utredaren pekar på flera tendenser som pekar åt det hållet. Samtidigt pekar utredaren på ett antal rapporter och forskarbedömningar om att ”flygskam och medvetenhet om klimatet sannolikt inte kommer att påverka luftfartens återhämtningstakt från covid-19 i någon större omfattning”. För Region Jämtland Härjedalen är tillgänglighet till Stockholmsområdet med möjlighet att enkelt nå andra destinationer i och utanför landet av avgörande betydelse. För att uppnå denna tillgänglighet är både flyget och tågtrafiken viktiga.

Utredningen hänvisar till en undersökning som gjorts av KTH:s järnvägsgrupp. Denna anger att med dagens utbud och restider förväntas 90 procent av tjänsteresorna och 21 procent av privatresorna ske med flyg. Region Jämtland Härjedalen bedömer dock att om restiderna med tåg till Stockholm skulle förkortas väsentligt skulle en större andel resor ske med tåg. Idag är kortaste restid med tåg mellan Östersund och Stockholm cirka 5 timmar. Skulle restiderna kunna kortas till högst fyra timmar skulle en betydligt större andel resor kunna ske med tåg med bland annat minskade koldioxidutsläpp som följd. I undersökningen från KTH:s järnvägsgrupp bedöms exempelvis tågets marknadsandelar för tjänsteresor öka från 9 till 54 procent om restiden minskar från cirka 5 till 4 timmar. Denna bedömning stöds av den tydliga trenden sedan många år att snabba tågförbindelser på flera håll i landet har minskat behovet av inrikes flygförbindelser på flera sträckor. Utredaren pekar på de långa ledtiderna för investeringar i järnvägsinfrastruktur. Dessa måste dock sättas i relation till de minst lika långa ledtiderna för anläggande av en fjärde landningsbana på Arlanda.

---

<sup>1</sup> Prognos 2021 - 2027, Trafikprognos för svensk luftfart. Transportstyrelsen oktober 2021

Region Jämtland Härjedalen vill dock understryka att även om en större andel av resandet till och från Stockholm kan ske med tåg i framtiden så kommer bra flygförbindelser mellan Östersund, Sveg och Stockholm alltid att vara viktiga. KTH:s järnvägsgrupp bedömer exempelvis att flygets marknadsandel för tjänsteresor kommer att vara 44 procent om restiden på järnväg mellan Östersund och Stockholm sänks till 4 timmar. Flygets betydelse gäller i synnerhet för olika slag av affärs- eller tjänsteresor som ofta behöver ske över dagen. Jämtland Härjedalen har ett starkt och växande näringsliv där fysiska möten med aktörer i andra delar av landet är helt nödvändiga. I Östersund finns också ett kluster av viktiga myndighetsfunktioner. Här finns sammantaget 35 myndigheter med fysisk närvaro. Det är endast Stockholm, Göteborg, Umeå och Uppsala som har fysisk närvaro av fler myndigheter. Dessa myndigheter ställer krav på snabba förbindelser till centrala myndigheter och departement i Stockholm och inte sällan till Bryssel. Till det ska läggas den för länet så viktiga besöksnäringen. Också denna ställer krav på såväl bra järnvägs- som flygförbindelser. I sammanhanget ska också Härjedalens tillgänglighet nämnas där flyget spelar en viktig roll då någon direkt tågförbindelse mellan Sveg och Stockholm inte finns. För Härjedalen är flyget viktigt inte minst för besöksnäringen men också för tjänsteresor och affärsrelationer samt för kris och beredskap.

I utredningen anges ett antal faktorer som, ur ett resenärsperspektiv, talar för den lilla flygplatsen. Det handlar bland annat om access till parkeringsplatser, gång/restid mellan parkering och incheckning, gångväg mellan incheckning och gate, taxning av flygplan fram till rullbana. Utredaren föreslår att Arlanda flygplats, vid en avveckling av Bromma, "brommafieras" för att uppnå de fördelar som Bromma har gentemot Arlanda ur ett resenärsperspektiv. Detta är vällovt och viktigt. Dessvärre redovisas inte i vilken utsträckning denna "brommafiering" är möjlig att uppnå.

Samhällsviktigt flyg, såsom ambulanstransporter behöver goda förutsättningar och här har utredaren tagit in våra och säkert andra regioners inspel om Brommas närhet till sjukhusen i Stockholmsområdet. I synnerhet den specialiserade vården är beroende av snabba och effektiva transporter. Bromma medger kortare marktransporter, men för de marktransporter som sker från Arlanda är införande av trafikledning och ITS på E4:an som Trafikverket föreslår, angeläget att få till stånd snarast möjligt oavsett Brommas avveckling.

För krisberedskap och totalförsvaret ser inte Region Jämtland Härjedalen några hinder vid en avveckling av Bromma.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Eva Hellstrand (C)  
Regionstyrelsens ordförande

Anders Byström  
T.f. Regiondirektör