

Ärendenummer  
TRV 2021/109772  
Motpartens ärendenummer  
I2021/02381

Dokumentdatum  
2021-12-16

Mottagare  
Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till  
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se  
Diariet  
GD-sekreterare  
Webb-och projektstöd  
Lennart Kaland  
Håkan Persson  
GD kansli

## Svar på remiss gällande rapporten Brommaflygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

Trafikverket har tagit del av rapporten Brommaflygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25) och har följande synpunkter.

Om förväntad trafikutveckling inom luftfarten

Trafikverket delar utredarens bedömning att pandemins påverkan på luftfarten är större än avveckling av Bromma flygplats. Däremot finns det tecken på att flygbolagen hittar nya marknader för att kompensera bortfallet speciellt av affärsresandet. Prognoserna från olika nationella och internationella instanser har förändrats, främst mot bakgrund av att återhämtningen av flygtrafiken har gått snabbare än vad som man trodde vid tiden för utredningen. Dock finns fortsatt påverkan i form av virusmutationer som skapar problem för återhämtningen.

Utredningen tar vidare upp en analys av Trafikanalys som togs fram före pandemin kring de regionala flygplatsernas existens och passagerarunderlagen utifrån minskat befolkningsunderlag och en fortsatt urbanisering. Flera regioner och kommuner i glesbygd har dock sett en ökad inflyttning under pandemin. Detta skulle kunna innebära att behovet av fysiskt resande på mindre regionala flygplatser på sikt skulle kunna öka.

Om påverkan på transportpolitiska målsättningar

### *Tillgänglighet*

Tillgängligheten i flera regioner och kommuner i de norra och västra delarna av Sverige är till stor del beroende av dagens statligt upphandlade flygtrafiklinjer. En stängning av Bromma får inte innebära en begränsad möjlighet för dessa att fortsätta använda Arlanda som destination eller utgångspunkt på grund av otillräcklig kapacitet.

Ärendenummer  
TRV 2021/109772  
Motpartens ärendenummer  
I2021/02381

Dokumentdatum  
2021-12-16

Många kommuner och regioner runt om i landet ser Bromma som en mycket viktig resurs för den regionala utvecklingen, men med ett antal kompensatoriska åtgärder på i första hand Arlanda flygplats och för marktransporterna mellan Arlanda och Stockholm bedöms enligt utredningen effekterna på den regionala tillgängligheten vid en avveckling av Bromma flygplats dämpas. Trafikverket anser att det är viktigt att de åtgärder som bedöms nödvändiga utreds, säkerställs och vidtas innan trafiken från Bromma flyttas och att det kan erbjudas en tidseffektiv hela-resan-upplevelse från det att flygplanet landar tills man tagit sig till sin anslutningsresa (med tåg, buss, bil, kollektivtrafik och cykel) för att senare ta sig till sin målpunkt.

Om en avveckling kan vara genomförd tidigast 2025 och senast 2027 är det i det vidare arbetet viktigt att överflyttningen inte går för fort, detta mot bakgrund av bland annat resonemanget kring ankomst och avgång i högtrafik i utredningen. Trafikverket ser det som positivt om det kan ske en överflyttning av resenärer från flyg till tåg. För södra Sverige, som har flest förbindelser med Stockholmsområdet via Bromma, är det i dagsläget dock svårt att få in fler persontåg på exempelvis sträckan Malmö-Stockholm under stora delar av trafikdygnet, framförallt vid högtrafik. Resenärer från Sturup har fler alternativ att resa med till och från Stockholm, men i högtrafik är det om en överflyttning ska kunna ske viktigt att både Ronneby och Kalmar kan erbjudas start och avgångar på Arlanda.

Av utredningen framgår att vissa beslut kan behövas för att säkra interregional tillgänglighet, såsom kompletterande uppdrag som kan leda till beslut om allmän trafikplikt och upphandling. Trafikverket vill i sammanhanget lyfta att det är bra att utredningen pekar på att den digitala tillgängligheten kan motverka tillgänglighetsförlusten av nedlagda flyglinjer. Samtidigt kan vi konstatera att all tillgänglighet inte kan ersättas av digital tillgänglighet. Det bedöms därmed vara av godo att utredaren bland annat föreslår bättre tillgänglighet mellan Stockholm och Arlanda för att åtminstone delvis kompensera för denna effekt.

Utredaren gör bedömningen att tillgängligheten för resenärer till och från Gotland kan påverkas av en avveckling av Bromma flygplats. Trafikverket bedömer liksom utredaren att tillgängligheten till ön kan riskera att försämrans när Bromma avvecklas, detta då det kommer att bli större konkurrens på Arlanda om tiderna i högtrafik (s.k. peak) och att större flexibilitet kommer att krävas för resenärer.

#### *Miljö*

Utredaren bedömer att det på lång sikt finns möjligheter för nyttorna att överstiga kostnaderna, och att det för samhällsnyttans skull inte är av någon

Ärendenummer  
TRV 2021/109772  
Motpartens ärendenummer  
I2021/02381

Dokumentdatum  
2021-12-16

avgörande roll när i tiden flygplatsen avvecklas. Trafikverket har svårt att följa resonemanget och undrar om analysen har visat att nyttorna överstiger kostnaderna över tid eller om denna slutsats kommer från något annat håll? Uttalandet innehåller en tidsaspekt men samtidigt anges att det inte är av avgörande roll när i tiden flygplatsen avvecklas. Det verkar som att nyttorna med lägre buller och förlusten i tillgänglighet är relativa. Därmed är det den absoluta flygtrafiken från Bromma inte avgörande för slutsatsen av den samhällsekonomiska analysen.

Utredningen tar upp PFAS i grundvatten, där Trafikverket noterar att stort fokus ligger på markfrågor. Då PFAS är vattenlösligt och har förorenat grundvattnet på flera ställen i Sverige vill Trafikverket trycka på att PFAS koppling till vatten är viktigt att fånga för att få helhetsbilden.

På sidan 132 i utredningen finns en faktaruta över riktvärdena KM och MKM där Försvarsmakten anges som källhänvisning. Trafikverket inser att referensen har inhämtats därifrån, men för minimera missförstånd kring vägledning och ursprunglig källa föreslås att utredningen refererar till Naturvårdsverket direkt.

#### *Hälsa*

Trafikverket bedömer att vid en eventuell framtida exploatering i Brommaområdet troligen ökar andelen vägtrafik: detta bör exploitören beakta vid planering av framtida bostäder. Swedavia har upplysningsvis tidigare bullerisolerat flertalet befintliga bostäder vilket bör kunna komma till nytta för annan bullerstörning.

Trafikverket delar vidare bedömningen att trafiksäkerhetskONSEKVENSERNA för väg och järnväg är små. När det gäller flygresenärerna så blir det troligen en positiv påverkan eftersom kollektivtrafikanslutningarna på Arlanda är bättre än de på Bromma. De stora trafiksäkerhetskONSEKVENSERNA beror på hur markanvändningen kommer att förändras vid en avveckling av Bromma. Det finns i princip goda möjligheter att planera för ny markanvändning som har god kollektivtrafikförsörjning och som ger förutsättning för säkra gång- och cykelresor och som inte uppmuntrar till biltrafik i hög hastighet.

Trafikverket konstaterar sammanfattningsvis att för att klargöra behoven och säkerställa att de transportpolitiska målsättningarna möts, inbegripet tillgänglighet och aspekter som rör kapacitet, kan ytterligare analyser behöva göras.

Ärendenummer  
TRV 2021/109772  
Motpartens ärendenummer  
I2021/02381

Dokumentdatum  
2021-12-16

Om förutsättningar för Arlanda att hantera Brommas trafik

Utredningen berör inte i någon större omfattning de begränsningar som råder idag utifrån villkor i de miljötillstånd vid Arlanda och hur dessa behöver hanteras vid en överflyttning av flygverksamhet från Bromma till Arlanda. Av utredningen framgår att Länsstyrelsen bedömer att Arlandas tillstånd ”i övrigt inte innehåller några villkor som innebär ett direkt hinder mot ett övertagande av Brommas flygtrafik”. Trafikverket vill dock uppmärksamma på att miljötillståndet för verksamheten vid Arlanda flygplats för närvarande omfattar ett stort antal villkor där exempelvis villkor 5 handlar om begränsningar när det gäller trafik med luftfartyg som utgör s.k. lågfartstrafik (som därmed träffar trafik med turbopropflygplan och på sikt eventuellt trafik med exempelvis elflyg) och villkor 9 att bana 26 får inte användas för starter annat än i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskäl, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter. Sammantaget kan olika villkor i miljötillstånd utgöra begränsningar för Arlanda flygplats att hantera de olika typer av den trafik som normalt finns på Bromma eller kan komma att trafikera flygplatser i framtiden.

Som en följd av ovan resonemang är Trafikverket tveksamt till att det är realistiskt att, som utredningen för fram det, ”Brommafiera” Arlanda. Swedavia har även fört fram att man inte kan ta emot Brommas helikoptertrafik på Arlanda och detta bör på sikt också begränsa möjligheten att hantera kommande trafik med elflygplan, inbegripet vertikalt landande och startande elflygplan och obemannade luftfarkoster. Slutligen visar en jämförelse med andra länder att man oftast har flygplatser med antingen den ena rollen eller den andra, så att större nav ofta kompletteras med en närliggande flygplats för allmän- och affärsflyg. Så är exempelvis fallet i Danmark, där Kastrup används för större flyg och Roskilde för mindre, liksom i Finland vad gäller Helsingfors Vanda respektive Helsingfors Malms.

Om att säkra samhällsviktiga flygtransporter

Av utredningen framgår att trafiken på Bromma begränsas till öppethållning klockan 7-22 samt att begränsningarna inte gäller samhällsviktigt flyg. Det senare stämmer enbart delvis: flygtrafik får inte förekomma mellan klockan 22 och 7 på vardagar och på lördagar och söndagar får flygtrafik inte förekomma före klockan 8 på morgonen. Begränsningen gäller inte ambulansflyg eller statens flygplan som disponeras av statschefen och regeringen.<sup>1</sup> Trafik-

<sup>1</sup> Ur Bromma flygplats miljötillstånd (MD 2009-01-28)

Ärendenummer  
TRV 2021/109772  
Motpartens ärendenummer  
I2021/02381

Dokumentdatum  
2021-12-16

verket vill uppmärksamma på att långt ifrån alla samhällsviktiga flygtransporter faller in under de ovan nämnda kategorierna. Främst mot bakgrund av den begränsning av öppettider som flygplatsen har är Bromma flygplats vare sig utpekad som beredskapsflygplats idag eller har föreslagits som sådan i Trafikverkets senaste redovisning av uppdraget<sup>2</sup> att komplettera den översyn verket gjorde 2020 med bl.a. erfarenheter av pandemin.

Utredningen konstaterar att det kommer att finnas ledig kapacitet på Arlanda för att kunna hantera flygtrafiken från Bromma. Som ovan angetts kan dock olika villkor i miljötillstånd utgöra begränsningar för Arlanda flygplats att hantera de olika typer av den flygtrafik, inbegripet samhällsviktig dito, som hittills har trafikerat Bromma och som kan komma att trafikera flygplatser i Stockholmsområdet i framtiden. Trafikverket delar framför allt utredarens slutsats att helikoptertrafiken behöver en lösning mot bakgrund av att Swedavia bedömer att den inte kan flyttas över till Arlanda från Bromma. Det är av största vikt att det skapas fungerande lösningar för denna kategori av samhällsviktiga flygtransporter. Brommas närhet till flera större sjukhus och centraliseringen av specialistvård signalerar ett ökat behov snarare än en minskning av denna typ av transporter. När det gäller de erfarenheter som enligt utredningen kan hämtas från tillståndsprövningen inför den förändrade verksamheten vid Säve flygplats delar Trafikverket utredningens uppfattning och kan i tillägg till detta konstatera att tillståndsprövningen var tämligen snabb i Säve-fallet, vilket även var fallet vid förändring av verksamheten vid Ängelholms flygplats.

Om möjliga scenarier vid en avveckling av statens engagemang vid Bromma Utredningen tar enbart kortfattat upp att det finns andra aktörer än Swedavia som är intresserade av Bromma. Trafikverket bedömer att frågan om en förtida avveckling av Bromma vad gäller ekonomisk utveckling och trafikutveckling till stor del baseras på Swedavias bedömning. Det kan således finnas fler perspektiv på Brommas ekonomiska utveckling och trafikutveckling.

När det gäller den klimatomställning som pågår inom flyget är utvecklingen av elflyg till stor del fortsatt i sin linda. Det behövs och kommer fortsatt att behövas utvecklingsplattformar och flygplatser för ett framtida elektrifierat flyg i Sverige. I sammanfattningen av konsekvensanalysen avseende förtida avveckling av Bromma<sup>3</sup> för Swedavia bland annat fram att Bromma skulle fungera väl som en sådan utvecklingsplattform. Bolagets bedömning är dock att denna roll kan tas av andra flygplatser inom och utanför Swedavia,

---

<sup>2</sup> TRV 2021/77081

<sup>3</sup> N2021/02361

Ärendenummer  
TRV 2021/109772  
Motpartens ärendenummer  
I2021/02381

Dokumentdatum  
2021-12-16

Arlanda pekas därmed inte ut av Swedavia som en flygplats som kan ta denna roll. Trafikverket tolkar det som att Swedavia bedömer att Arlanda skulle få mycket svårt att axla den rollen och verket gör samma analys. Swedavia skriver vidare att för att bolaget ska kunna fullfölja sitt tillgänglighetsuppdrag är det en grundläggande förutsättning att Arlanda får långsiktiga förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens och samhällets behov och därutöver fortsatt kan fungera som katalysator för flygbranschens pågående klimatomställning. Trafikverket är som ovan nämnts dock tveksamt till att det är realistiskt att, som utredningen kallat det, "Brommafiera" Arlanda: Swedavia har fört fram att man inte kan ta emot Brommas helikoptertrafik på Arlanda, och detta bör enligt Trafikverkets mening på sikt också begränsa möjligheten att hantera trafik med elflygplan inbegripet vertikalt landande och startande elflygplan och obemannade luftfarkoster. Det bedöms därmed finnas behov av att identifiera vilka utvecklingsplattformar och flygplatser som finns tillgängliga i Stockholm med omnejd för ett framtida elektrifierat flyg.

#### Om konsekvenser

Konsekvensanalysen är övergripande och baseras till stora delar på befintligt material, vilket är förståeligt med tanke på den korta utredningstiden. De samhällsekonomiska effekter som lyfts är i huvudsak baserad på en samhällsekonomisk analys som WSP genomfört på uppdrag av Trafikanalys där de mest betydande effekterna har eftersökts. Eftersom WSP:s analys inte varit en del av remissen har inte Trafikverket kunnat genomföra en mer ingående granskning av underlaget i denna del. Trafikverket gör dock bedömningen att med respekt för att vissa effekter kan vara svåra att bedöma samt kvantifiera och värdera på grund av osäkerheter kan resonemanget i några delar av analysen få karaktären av spekulationer. Exempelvis hade miljö- och klimatkonsekvenserna i avsnitt 5.3.1 kunnat beräknas till viss del eftersom de kvantifierats. De olika perspektiven i konsekvensanalysen tas steg för steg vilket ger en otydlig summering av de totala konsekvenserna.

#### Om påverkan på nationell infrastrukturplanering och Trafikverkets roll

Ett beslut om avveckling av Bromma flygplats och efterföljande process och åtgärder bedöms få stor påverkan på Trafikverkets verksamhet liksom dess budget. Detta rör särskilt insatser kopplade till hantering av den s.k. historiska miljöskulden, där medel kan behöva tillskjutas.

Ett beslut om avveckling kan även påverka den nationella infrastrukturplanen beroende på vilka beslut som fattas. Trafikverket vill med avseende på planen och i förhållande till faktarutan på sidan 195 i utredningen förtydliga status, där det som bedöms som mest angeläget för Arlanda är att genomföra åtgärder på E4 samt åtgärder på Arlanda C och Märsta station:

Ärendenummer  
TRV 2021/109772  
Motpartens ärendenummer  
I2021/02381

Dokumentdatum  
2021-12-16

- Åtgärden ”E4 trafikplats Glädjen – trafikplats Rotebro, utbyggnad av ITS-system” ingår inte i förslaget. Arbetet med vägplan kommer att avbrytas.
- Åtgärden ”E4 trafikplats Häggvik – trafikplats Rotebro, breddning till 4+4 körfält på sträckan inklusive utbyggnad av ITS-system” ingår i förslaget om Trafikverket får +10 procent av ramen.
- Åtgärden ”E4 trafikplats Glädjen – trafikplats Arlanda, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm. Breddning till 3+3 körfält på sträckan inklusive utbyggnad av ITS-system” ingår i förslaget om Trafikverket får +10 procent av ramen.
- Åtgärden ”Ostkustbanan Solna – Skavstaby, signaloptimering” ingår inte i förslaget. Eventuellt kan delar genomföras som trimningsåtgärd. Genomförandet beror också på hur Trafikverket kommer fram till att signalåtgärder bör synkas med införandet av ERTMS.
- Åtgärden ”Märsta station och bangårdsombyggnad” ingår inte i förslaget. Arbetet med järnvägsplan kommer att avbrytas.
- Åtgärden ”Arlanda C, ökad kapacitet och utbyte av ställverk” ingår inte i förslaget. Åtgärder behöver genomföras genom särskilda beslut eftersom banan är en bolagsägd anläggning som Atrain har beslutsrätt över.
- Åtgärden ”Uppsala C, ökad kapacitet” ingår inte i förslaget.

#### Övriga synpunkter

- På sidan 125 i utredningen framgår att Stockholms stad kommenterat de krav och beslut som tillhör planeringsprocessen, men som inte staden har egen rådighet över. Där nämns bland annat otydligheter gällande hantering av riksintressen. Trafikverket tolkar det som att den otydlighet som uppstått i detta fall när det gäller riksintresse består i frågan om en eventuell förtida avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats.
- I tillägg till det som förs fram i utredningen på sidan 235 när det gäller Bällsta radar kan Trafikverket upplysa om att det för närvarande pågår en översyn vad gäller behovet av riksintresseprecisering för anläggningen, där det även skulle kunna finnas koppling till andra riksintressepreciseringar än Trafikverkets.

Ärendenummer  
TRV 2021/109772  
Motpartens ärendenummer  
I2021/02381

Dokumentdatum  
2021-12-16

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit strategisk planerare Katarina Wigler. Samråd har skett med Trafikverkets regioner, Expertcenter, Transportkvalitet och Samhällsskydd och beredskap. I den slutliga handläggningen har chefen för Planering Stefan Engdahl, chefen för Nationell planering Lennart Kalander och chefen för enheten Strategisk planering Håkan Persson, som remissyttrandet är förankrat hos, deltagit.

Lena Erixon  
Generaldirektör

**Katarina Wigler**  
Strategisk planerare

katarina.wigler@trafikverket.se  
Direkt: 010-123 65 27  
Mobil: 072-085 14 88

**Trafikverket**

Adress: 781 89 Borlänge  
Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/109772, Motpartens ärendenummer I2021/02381, Dokumentdatum 2021-12-16, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.