

**Handläggare**  
Niklas Karlsson  
08-508 260 86

**Till**  
Kommunstyrelsen

## **Swedavia AB:s sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport. Svar på remiss.**

KS Dnr 2021/1152

### **Remiss**

Exploateringsnämnden har fått remissen ”Swedavia AB:s sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport” för yttrande till kommunstyrelsen senast den 5 november 2021.

I näringsdepartementets remiss till staden anges att regeringen här endast vill ha synpunkter på det aktuella dokumentet, övriga synpunkter kopplat till en eventuell avveckling av Bromma flygplats hänvisas till remiss av rapporten ”Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet” (KS dnr 2021/1151, ExplN dnr E2021-04243).

Remisstiden medger inte nämndbehandling, varför kontoret svarar på delegation.

### **Bakgrund - Swedavias konsekvensanalys**

Det statliga bolaget Swedavia AB driver verksamheten vid de statliga flygplatserna, bl.a. Bromma flygplats. I ägardialogen i juni 2020 blev bolaget ombett att återkomma till regeringen med en konsekvensanalys av ett eventuellt beslut att stänga Bromma flygplats tidigare än 2038, när nuvarande arrendeavtal löper ut. Konsekvensanalysen i sin helhet är inte tillgänglig då den omfattas av affärssekretess, istället finns en tvåsidig sammanfattning publicerad som nu är föremål för remiss.

Exploateringskontoret  
Förvaltningsledning

Fleminggatan 4  
Box 8189  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 260 86  
Växel 08-508 276 00  
niklas.karlsson@stockholm.se  
exploateringskontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Utgångspunkt för analysen är bolagets uppdrag att *”på ett affärsmässigt sätt bidra till att uppfylla de av regering och riksdag beslutade transportpolitiska målen”*. Analysen har alltså strikt utgått från bolagets affärsmässiga perspektiv och bedömningar om utvecklingen av flygmarknaden efter covid-19. Bolaget skriver att en förtida stängning av flygplatsen kräver ett politiskt beslut och bör fattas med ett bredare samhällsperspektiv i beaktande. Som en grundläggande förutsättning anges vidare att Arlanda flygplats får långsiktiga förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens utveckling och flygbranschens pågående klimatomställning.

På kort sikt bedömer Swedavia att den kommersiella flygtrafiken på Bromma kan inrymmas på Arlanda utan att några betydande infrastrukturinvesteringar behöver tidigareläggas. På längre sikt krävs ytterligare satsningar i infrastruktur, inklusive ytterligare en rullbana, oaktat om Bromma läggs ner i förtid eller ej. Den trafik som finns på Bromma kan omhändertas på Arlanda inom befintligt miljötillstånd.

Innan återlämnandet av marken till Stockholms stad skall flygplatsområdet miljösaneras.

Det finns en risk för att flygtillgängligheten för vissa orter försämras vid en stängning av Bromma. Samtidigt får andra orter en bättre nationell och internationell tillgänglighet.

För vissa resenärer kommer en överflyttning av flyg från Bromma att uppfattas som en försämring av deras resmöjligheter till och från Stockholm, inte minst då många uppfattar att det går snabbare att ta sig från Bromma till Stockholm än från Arlanda. Tillgängligheten till Arlanda med tåg och övriga kollektiva färdmedel behöver förbättras, såväl avseende kapacitet som biljettpriser. Arlandas utbud av flygtrafik medför att resenärer som behöver transferera på Arlanda får förbättrade möjligheter jämfört med de som nu reser via Bromma.

Konsolidering av inrikestrafiken till en flygplats kan stärka Arlandas positionering i Norden, samtidigt som det kan komma att innebära mindre konkurrens och högre priser för resenärer.

En förtida nedläggning av Bromma ger en resultatförbättring för Swedavia samtidigt som de transportpolitiska mål som Swedavia har i sitt uppdrag i princip helt bedöms kunna uppfyllas. Kalkylen

är relativt robust och oberoende av faktisk återhämtningstakt och passagerarutveckling.

För det fall ett politiskt beslut att stänga Bromma i förtid inte fattas, kommer Swedavia att se över hur synergier mellan Arlanda och Bromma kan maximeras.

Trots stora osäkerheter är Swedavias samlade bedömning att det inte är affärsmässigt motiverat att fortsätta driva Bromma vidare samt att konsekvenserna av en förtida nedläggning är hanterbara och sammantaget medför fördelar för Swedavia.

En grundläggande förutsättning är att Arlanda får långsiktiga förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens och samhällets behov.

Ett politiskt beslut om en förtida stängning av Bromma bör beakta även andra samhällsperspektiv utanför Swedavias uppdrag.

### **Kontorets synpunkter**

Kontorets synpunkter här begränsas till Swedavias dokument enligt remissen, i övrigt se ärendet *”Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet”* som behandlas samtidigt.

Swedavia har rätt att ensidigt säga upp arrendeavtalet för upphörande, med 36 månaders uppsägningstid.

Bromma flygplats ingår enligt regeringsbeslut i det nationella basutbudet av flygplatser och enligt bolagsordningen får Swedavia inte utan regeringens godkännande lägga ned eller överlåta någon av dessa flygplatser.

Kontoret instämmer till fullo i att beslut om Bromma flygplats inte kan fattas ensidigt utifrån Swedavias affärsmässiga perspektiv. Staden, regionen och landet är beroende av goda flygförbindelser mellan huvudstaden och hela landet, med långsiktig kapacitet och god tillgänglighet och framkomlighet hela resan, med anslutningsresor från flygplats till målpunkter i staden och länet.

Stadens översiktsplan anger att det på lång sikt finns möjligheter att utveckla en ny stadsdel på Bromma flygplats, och säger

samtidigt att utvecklingen av Arlanda är högt prioriterad, med tillräcklig kapacitet på och tillgänglighet till Arlanda.

Kontoret noterar att Swedavia kommer till samma slutsats som Sundströms utredning ”mera flyg och bostäder” från 2016, att Arlanda behöver utvecklas med bland annat en fjärde rullbana, oaktat om Bromma avvecklas eller ej. Planering och tillståndsprocesser för en sådan utbyggnad tar mycket lång tid, varför planering för en fjärde rullbana bör påbörjas snarast.

Tydliga lösningar för alla samhällsviktiga lufttransporter måste säkerställas innan beslut kan fattas om Bromma flygplats. I detta ingår bland annat framkomlighet för anslutningsresor med sjuktransporter från Arlanda till centrala sjukhus, och ny permanent stationering av samhällsviktig helikoptertrafik, som inte är lämplig att etablera på Arlanda.

Tillgängligheten och framkomlighet till och från Arlanda avseende kapacitet och reskostnader behöver förbättras för samtliga trafikslag, redan idag finns stora brister framförallt avseende kollektivtrafiken. En ökad andel resande med järnväg till Arlanda är nödvändig även för klimat och framkomlighet.

Swedavia och staten måste ta det fulla ansvaret för att sanera och återställa området från föroreningar efter verksamheten vid Bromma flygplats, oavsett när den avvecklas.

Johan Castwall  
Förvaltningschef