

Näringsdepartementet  
Avdelningen för bolag med statligt ägande

n.remissvar@regeringskansliet.se  
kopia: josefin.karlsson@regeringskansliet.se

Stockholm 2021-12-20

Ref N2021/02361

## **Remissyttrande angående Swedavia AB:s sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport**

Transportföretagen inkommer här med kommentarer på Swedavias sammanfattning av konsekvensanalys. Sammanfattningsvis finner vi flera aspekter som inte berörts i tillräcklig utsträckning och anser att konsekvensanalysen inte kan ligga till grund för ett stort infrastrukturpolitiskt beslut som att lägga ned Bromma flygplats i förtid.

Transportföretagen vill först och främst påpeka att samhällsekonomisk nytta inte endast kan räknas i ekonomiska kalkyler om vinst hos ett utvalt samhällsviktigt företag. Tjänsterna som samhällsviktiga företag erbjuder, kanske särskilt inom infrastruktur, genererar samhällsekonomiska vinster i andra räkenskaper. En god tillgänglighet till huvudstaden möjliggör samarbeten och företagande hos verksamheter som annars inte hade haft tillgång till den personal exempelvis som behövs.

Bromma flygplats reguljärtrafik sker framförallt från regionala flygplatser i Sverige. Myndigheten Trafikanalys har i rapporten ”Flygplatser i fokus - om regionala flygplatser betydelse”<sup>1</sup> år 2019 beskrivit värdet av flygtrafiken för små- och medelstora orter. Sammanfattningsvis finner myndigheten att flyget är betydelsefullt för näringslivet, framförallt för högteknologiska och humankapitalintensiva branscher samt tillverkningsindustrin. Flygtrafiken till och från Bromma genererar således ett värde på flera platser i landet.

Ett annat resultat av en förtida nedläggning som Swedavia i analysen påpekar är att konkurrensen mellan flygbolag blir mer begränsad. En sund och fri konkurrens på marknaden är välkommet och är en grund för att effektivisera företags kostnader, till exempel vad gäller bränsle. Eftersom flyget redan ingår i EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS) innebär minskat flygande i Sverige inte minskade utsläpp globalt. Minskade kostnader för bränsle innebär därför en drivkraft till att utveckla mer effektiva motorer eller mer effektiv flygledning. En sådan drivkraft på marknaden är bra och möjliggör för mindre företag att testa nya effektivare modeller bör inte få minska.

Transportföretagen förespråkar kostnadseffektiva klimatpolitiska åtgärder. Bedömningarna måste göras utifrån det realistiska nuläget och då är en redan existerande flygplats tillgänglig, medan en

<sup>1</sup> <https://www.trafa.se/luftfart/flygplatser-i-fokus-8623/>



utbyggnad innebär mer påverkan på miljön. Infrastrukturpolitik bör planeras utifrån långsiktigt behov och sedan hitta de mest kostnadseffektiva lösningarna.

Bromma flygplats har under 2010-talet genomgått ett omfattande investeringsprogram och uppgradering som enligt Swedavia beskrivs som det mest omfattande i flygplatsen sedan 1950-talet. En ny ankomsthall, uppgraderat bansystem, uppgradering av avgångshall- och gater samt en anslutning till SL:s tvärbana är några exempel. Ombyggnationen av Bromma flygplats har finansierats med intäkter från flygtrafiken för att säkerställa drift till år 2038.

Beslut av sådan dignitet som att avveckla en flygplats bör aldrig fattas förhastat. Vi efterfrågar att den översyn om synergier mellan Arlanda och Bromma som nämns i sammanfattningens sista punkt utreds redan innan ett beslut om nedläggning fattas så att ytterligare handlingsalternativ kan läggas på bordet.

Med vänlig hälsning

*Transportföretagen*