

Malmö den 25 oktober 2022

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

## Arlanda flygplats – en plan för framtiden

*Ds 2022:11 diarienummer I2022/01350*

Handelskammaren avstyrker att förslaget om att gå vidare med en satsning på Arlanda som enda flygplats i Stockholmsregionen. De konkreta förslagen som presenteras kring process är väldigt övergripande och svåra att utvärdera, men ter sig realistiska med hänsyn till tidsspannet 2007–2035 och är ofinansierade.

Bromma flygplats bör därför kvarstå i det svenska basutbudet. En bredare genomgång av tillgänglighet till flyg för intern nationell arbetsmarknad och internationalisering utifrån nationell nytta bör genomföras.

Nedan summeras Handelskammarens synpunkter. De grundar sig i en memorandum/analys av svenska flygplatsers roll för näringslivet som bifogas. Data med mera återfinns där.

Handelskammarens synpunkter i sammanfattning

- Att en stor region som Stockholm har omfattande flygförbindelser internationellt och som huvudstad i en starkt centraliserad struktur är en självklarhet.
- Att tillgängligheten ökar om allt flyg placeras i en stor flygplats är däremot mycket tveksamt.
- Vi ser sammantaget inga argument för svensk konkurrenskraft att minska tillgängligheten med flyg till och från Stockholm genom att ta bort den mest centralt belägna flygplatsen i Stockholm och koncentrera allt flyg till Arlanda
- De strategiska målen för svenskt flyg stärks inte av beslutet och de förslag som presenteras för att realisera det ter sig svagt utvecklade.
- Frågan bör ses i sammanhang med utvecklingen av svenskt flyg mer generellt och ställas i relation till svenska nationella behov som helhet.

- Data över utvecklingen i Sverige visar att Stockholmsregionens tillväxt av flygtrafik främst hämtas i den egna regionen och det omedelbara omlandet och därmed i första hand växer av egen kraft, se bilaga.
  - Tillväxten av passagerare liknar i detta avseende övriga nordiska huvudstadsregionerna både till form och volym.
  - Avseende godstrafik har flygplatserna i Stockholmsregionen påfallande begränsad ställning. Detta är i sig inget argument för kraftsamling på Arlanda. Men ett viktigt observandum för svenska nationella intressen.
  
- Godstrafiken är delvis en spegling av graden av internationalisering i svenskt näringsliv som är större i regioner utanför Stockholm och de största städerna, uttryckt som beroende av internationella varumarknader i ekonomin. Analys av värde efter godsflöden totalt sett visar samma bild, där Västsverige och Sydsverige är starka nettoexportörer, till skillnad från Stockholmsregionen.
  
- För en produktiv utveckling av svenskt näringsliv är det väsentligt med god tillgång till flera alternativ för internationell passagerartrafik. För gods- och passagerartrafik använder Västsverige och Sydsverige en kombination av flygplatser. Det handlar om flygplatser inom regionerna, men också om Bromma, Arlanda, Gardemoen och Copenhagen Airport. Många exportföretag bortom de större städerna har återkommande önskemål om tillgång till nav i Europa. Detta är ett uttryck för deras starka exportberoende.
  
- Aktiv omdirigering till Arlanda inför nedläggning av Bromma lär sakna stöd i EU-rätten, som utredaren också konstaterar. Till yttermera visso kan även statsstödsreglerna spela in, se bilaga.
  
- Handelskammaren delar synen att staten bör bidra till att upprätthålla inhemskt flyg till Stockholm. Men detta bör ske efter genomlysning av samlade nationella behov och inte bara omfatta norra delen av landet. En sådan pågår nu och Arlanda måste analyseras i denna kontext.
  - Värdet av den integration som skapas står att finna i värdet av den arbetsmarknad som skapas inom landet mellan berörda regioner. Detta bör också påverka stödet.
  - Näringslivets internationaliseringsgrad är högre i regioner utanför storstäderna och det bör spegla dessa insatser.
  - Statsstöd är möjligt upp till volymer om tre miljoner passagerare per år (PPT) på flygplatser.
  - Finansiering bör ske inom ramen för Swedavias överskott. Detta är en modell som appliceras i övriga Norden

I bifogade memo finns de analyser som ligger till grund för vårt remissvar.

## Utredningens premisser och bakgrund

Utredningen har som premiss att Brommautredningens slutsatser är korrekta. Till de viktiga bakgrundsunderlagen hör också svensk flygstrategi.

Utredningen behöver därför kommenteras utifrån sina premisser och utgångspunkter.

Avseende Brommautredningen bör två aspekter lyftas fram.

- För det första att Brommautredningen mycket riktigt konstaterar att den regionala tillgängligheten påverkas av en avveckling av Bromma flygplats. Detta är ett viktigt konstaterande i förhållande till våra analyser kring de nationella arbetsmarknader som flygplatserna erbjuder och i förhållande till flygplatsstrategin.

Brommautredningen menar att kompensatoriska åtgärder på Arlanda flygplats och marktransporterna mellan Arlanda och Stockholm kan de negativa effekterna på den regionala tillgängligheten vid en avveckling av Bromma flygplats dämpas. Att detta skulle kunna vara på plats under perioden 2027–2035 - alltså åtta år - förefaller helt orimligt.

Det saknas en också helt analys av de investeringar som krävs och hur de skapar tillgänglighet. Nationella planen för infrastruktur når inte detta mål. Det bör också påpekas att regeringen nyligen förlängt monopolet för Arlandabanan. Även om ambitionen endast är dämpning av effekterna av sämre tillgänglighet, så ter sig detta som önsketänkande.

- För det andra noteras att markvärden frigörs efter 2038. Det görs inga försök att argumentera för hur kommunal lokal markvärdesstegring är en nationell nytta som har relevans för svensk konkurrenskraft eller svenskt flyg, och det är också svårt att se hur detta hör till frågan.

Avseende svensk flygstrategi så bör en koncentration till Arlanda bedömas utifrån om den är realistisk och om den bidrar till målen.

| Mål   |  |
|---|--|
| Tillgänglighet inom Sverige och internationellt     | Handelskammaren har svårt att se hur en fokusering av Stockholmsregionens flyg till en flygplats bidrar till att öka denna tillgänglighet, givet data som vi presenterar här.  |
| Stärk Arlanda flygplats som nav och storflygplats   | <p>Det är tänkbart men inte självklart att Arlandas ställning som nav ökar i betydelse av att Bromma läggs ner. En analys saknas, men bygger på att den trafik som innebär byte i Bromma kan flyttas över, vilket inte beläggs.</p> <p>Arlandas funktion som storflygplats är en mer luddig målsättning. Tillväxten skuggar övriga nordiska regioner och har i huvudsak samma takt. Dess ursprung tycks främst lokal/regional. Attraktiviteten som värd för longhaul carrier traffic, som är en inkomstbringande affär för flygplatser, är inte heller ordentligt utredd. Relevanta slott-tider, omgivande infrastruktur, hantering av flygruttens service på mark samt möjligheter till snabb och billig exit är avgörande ingredienser för lokalisering av interkontinentala flyglinjer. Hur nedläggning av Bromma stärker detta är inte klarlagt.</p> |
| Flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska        | Det är svårt att se relevansen för denna målsättning, när syftet är omfördelning.  |
| Hög flygsäkerhet med målbaserade regelverk          | Saknar relevans.   |
| Rättvisa villkor och sund konkurrens                | Vi ser risk för att konkurrensen snarast minskar som följd av att färre alternativ finns för flygbolagen.  |
| En forskningsstark och innovativ flygindustrination | Svensk flygindustri är viktig, men lokaliserad söder om Stockholm och relevansen är inte förklarad.  |
| Ökad export av svenska varor och tjänster           | Nedläggning av Bromma kan knappast stärka svensk export. Som vi har visat är Stockholmsregionen nettoimportör i termer av varuflöden och har begränsad omsättning avseende flyggods. För exportförsäljning är tillgänglighet utanför Stockholm av större betydelse.  |

Det övergripande nationella målet med trafikpolitiken bör också ses i hela detta sammanhang:

*Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.*

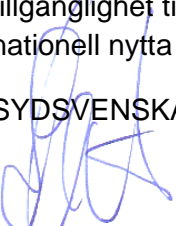
Det är svårt att se hur åtgärden bidrar. Som vi har visat i tidigare analys, har de fyra senaste nationella planerna inte uppnått denna målsättning om man avser utveckling av landet som helhet.<sup>1</sup> Nedläggning av Bromma och flytt till Arlanda försämrar regionens tillgänglighet och kräver en rad nya investeringar i marktrafik för att denna effekt ska dämpas. Dessa investeringar är inte specificerade men kommer omfatta stora summor som är ofinansierade.


## Samlad bedömning

Handelskammaren avstyrker att förslaget om att gå vidare med en satsning på Arlanda som enda flygplats i Stockholmsregionen. De konkreta förslagen som presenteras kring process är väldigt övergripande och svåra att utvärdera, men ter sig realistiska med hänsyn till tidsspannet 2007–2035 och är ofinansierade.

Bromma flygplats bör därför kvarstå i det svenska basutbudet. En bredare genomgång av tillgänglighet till flyg för intern nationell arbetsmarknad och internationalisering utifrån nationell nytta bör genomföras.

SYDSVENSKA HANDELSKAMMAREN

  
Stephan Muechler  
VD

  
Per Tryding  
vice VD

**Bilaga:** Memorandum Analys av flygplatsernas funktion för näringslivet i Sverige, 15 sidor

---

<sup>1</sup> Sydsvenska Handelskammaren (2022) Hela kungariket och halva pengarna