



Infrastrukturdepartementet
111 51 Stockholm

Dnr I2021/02381
i.remissvar@regeringskansliet.se

Med kopia till:
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar till rapporten ”Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)”

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har tagit del av rapporten ”Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)” som Infrastrukturdepartementet utsände den 20 september 2021.

Sammanfattningsvis avråder Handelskammaren från att vidta åtgärder för att avveckla Bromma.

Handelskammaren menar att tidpunkten för både analys och beslut är mycket olämplig och att de regionala flygplatsernas roll för svensk ekonomi inte beaktats samt att de regionala flygplatsernas ekonomi, liksom EU:s arbete med att stötta regionalt flyg, måste beaktas.

Den första delen av denna skrivelse handlar om inrikesflygets roll i samhällsekonomin och den andra hur osäkerheter kring flygets framtid efter pandemin bör hanteras.

1. Regionala flygplatsers betydelse för samhällsekonomin

Flyget fyller en rad funktioner men det finns två mycket viktiga aspekter som sällan förs fram, men som är väldigt viktiga att beakta. Den ena är att regionala flygplatser tillsammans skapar en nationell arbetsmarknad, den andra är att en hel del av de regionala flygplatserna är centrala för exportindustrin.

Flyget skapar en genuint nationell arbetsmarknad

Flyget gör det möjligt att snabbt och regelbundet förflytta sig mellan stockholmsregionen och olika regionala destinationer. Detta innebär att flyget som system gör en genuint nationell arbetsmarknad tillgänglig.

Detta har ekonomisk och demokratisk betydelse.

Ekonomiskt kan storleken på denna arbetsmarknad bedömas genom att summera de som är skrivna som boende vid en regional flygplats (nattbefolkning) men huvudsakligen har förvärvsinkomst i Stockholmsregionen (dagbefolkning), eller vice versa. Detta arrangemang är bara möjligt om personerna kan förflytta sig regelbundet, ibland dagligen, mellan dessa orter. Skulle flyget helt försvinna, så skulle en stor del av dessa personer tvingas flytta eller lösa sin försörjning på annat sätt. givetvis gäller detta inte samtliga, men det räcker – som vi skall se – att en mycket liten andel omfattas av detta för att det ska ha stor betydelse för att motivera flyget ekonomiskt.

En delmängd av den här gruppen är anställda i myndigheter/statliga verk eller liknande. På så sätt kan en arbetsmarknad som är starkt koncentrerad till en kommun (Stockholm) bli åtkomlig för personer i stora delar av landet. Detta kan ses som en demokratisk poäng och bidrar till samhällelig förankring.

Talen för detta ser ut som följer (avser lönesumma enligt SCB 2018)

- Bosatta Sydsverige, arbete Stockholmsregionen = 6,9 miljarder kronor
- Bosatta Stockholmsregionen, arbete Sydsverige = 2,7 miljarder kronor
- Sammanlagd lönesumma = ca 9,6 miljarder kronor

Detta skall ställas i relation till flygplatsernas ekonomi. Ser man enbart till värdet av biljetter försäljning, så får man en felaktig bild av flygplatsernas funktion. **Baserat på kommunal skattekraft räcker det alltså att enstaka procentenheter påverkas för att exempelvis motivera förlustgarantier för regionala flygplatser.**

Denna fråga är självfallet direkt relaterad till Bromma. Brommas läge i den lokala arbetsmarknaden skiljer sig från Arlandas och detta kan ha stor betydelse för en del av denna nationella arbetsmarknad; Bromma är helt enkelt mer fördelaktigt lokaliserat i förhållande till flertalet jobb och bostäder i Stockholm än Arlanda.

Regionalt flyg och svensk exportnäring

En annan betydelsefull funktion av regionala flygplatser är tillgängligheten till internationella marknader. Det finns ett ständigt återkommande önskemål i många regioner att ha en daglig förbindelse till större europeiska flygplatser – internationella nav. I flera fall har sådana förbindelser upprättats: I de fall underlaget har sviktat, så har de lagts ned men efter en tid har nya försök genomförts.

Detta önskemål återkommer trots att det exempelvis i Sydsverige finns god tillgång till Copenhagen Airport.

Det är viktigt att förstå bakgrunden till detta.

En flyglinje mellan en svensk regional flygplats och ett europeiskt nav skall bäras av sålda biljetter. Men det är inte den volymen som är det ekonomiskt intressanta.

I exempelvis sydöstra Sverige finns många industriföretag med en stor internationell marknad. För att vinna en order på denna marknad behöver själva siten (fabriken) vara åtkomlig för besök. Inga större kontrakt kan säkras om inte kunden upplever access till

verksamheten. Företagen har därför behov av denna åtkomlighet från kunder inom och utanför EU. Närhet och kundernas upplevelse av åtkomlighet genom europeiska nav upplevs som attraktiv även i relation till flyg via Arlanda eller Copenhagen Airport och transport längs marken. När en beslutsfattare från en kund anländer motsvarar det en flygbiljett, men för företag/region kan det motsvara en stor order. Utan denna tillgänglighet minskar möjligheterna att landa dessa kontrakt. Och givetvis finns den omvända situationen vid inköp. Detta är naturligtvis en effekt som i enskilda fall är omöjliga att förutse, men som över tid kan bedömas som väsentlig och reell.

Dessa två funktioner är alltså viktiga. Den internationella trafiken kan sällan bära sig på egna meriter, men en inhemsk trafik gör att den kan erbjudas som komplement. Dessa två frågor leder också till en mycket viktig fråga kring de regionala flygplatsernas ekonomi.

Flygplatsernas ekonomi

Utän föregående samhällsekonomisk analys avskildes ett antal flygplatser från Luftfartsverket omkring 2009/10. På grunder som inte redovisats i detalj ansågs det finnas ett antal flygplatser som var nationellt viktiga och upptogs i Swedavia. Ett stort antal andra flygplatser – bland annat flertalet av de som alltså svarar för en nationell arbetsmarknad – överfördes från staten till regioner/kommuner.

Samtidigt finns ett regelverk avseende möjligheterna för möjligheterna att stötta regionala enskilt ägda flygplatser. Om antalet årliga passagerare-rörelser (så kallade pax) överstiger 200 000 måste särskilt tillstånd ges för stöd, eftersom det anses påverka konkurrensneutralitet på flygmarknaden.

Förslag har lagts om att öka denna gräns till 500 000 pax, vilket hade underlättat för flertalet regionala flygplatser att upprätthålla de funktioner som beskrivits ovan.

De regionala flygplatsernas ekonomi är i sig en viktig fråga och att de kan överleva så att deras funktion i samhällsekonomi kan bibehållas och utvecklas är helt central.

2. Strategisk bedömning och tidpunkt för beslut – mitt i pandemin är sämsta möjliga läge för analys och beslut

Den andra delen handlar om tidpunkten för beslut – att under pågående pandemi fatta beslut som inte kan reverseras innebär stora risker som kan drabbas svensk ekonomi.

Vi konstaterar – liksom utredningen – att utvecklingen av flyget är just nu är osäker.

Men lika viktigt att konstatera är att osäkerheten inom kort kommer minska när pandemin klingar av och vi kan bedöma hur nya beteenden och ny teknologi kan implementeras.

Detta talar för att avvakta med beslut om nedläggningar som inte är reversibelt. Pandemin kommer så småningom att övergå i endemisk smitta, det vill säga behandlas genom ordinarie sjukvård utan särskilda restriktioner. Det är först då som vi kommer att se vilka beteenden som blir mer bestående.

Det är viktigt att notera att det också finns en del som talar för ökat resande just med flyg. Möjligheten att arbeta i Stockholm och bosätta sig i Skåne, Blekinge, Småland eller Västsverige ökar med distansarbete kombinerat med regelbundna, men inte dagliga, pendlings- och arbetsresor.

Personliga möten är också fortsatt viktiga för att utveckla nya relationer och fördjupning av relationer, liksom för ett fungerande ledarskap. De som reser i arbetet har ofta just detta som viktiga inslag i sina tjänster.

Snarare än att spekulera i hur detta utfaller måste det vara en bättre strategi att avvakta ett antal år. Då finns en betydligt bättre bild av de avgörande parametrarna.

Även teknikutvecklingen talar för att avvakta. Redan om några år vet vi mer om hur utrullningen av alternativa bränslen kommer att gestalta sig. Klimatavtrycket för flyget kommer alltså att förändras. En viktig faktor är också EU:s strategi för att stötta regionala flygplatser i detta arbete.¹

Sammanfattningsvis anser Handelskammaren:

- Att en analys under pågående pandemi av Brommas flygplats funktion blir mycket spekulativ, inte minst som det finns trender i olika riktningar.
- Att det därtill pågår omvandling av flygmarknaden (flygbolag) och dess teknologi där ett tekniksprång enligt många bedömare är nära förestående.
- Att en avgörande systemeffekt av regionala flygplatser är att de gör en genuint nationell arbetsmarknad tillgänglig som för Sydsveriges del handlar om närmare 10 miljarder kronor – och därmed på nationell nivå säkerligen väsentligt större. Denna får inte äventyras och behöver analyseras närmare.
- Att inrikes trafik också har stor betydelse för de icke-statliga flygplatsernas ekonomi. EU:s arbete med de regionala flygplatsernas framtid behöver ges mer uppmärksamhet innan ett eventuellt beslut – och regler som underlättar för de regionala flygplatsernas möjligheter att exempelvis få statsstöd bör förändras så att de bättre gynnar typiska svenska flygplatser med exempelvis upp till 500 000 pax.

¹ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/689346/EPRS_BRI\(2021\)689346_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/689346/EPRS_BRI(2021)689346_EN.pdf)

Malmö den 15 december 2021
SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Stephan Muehler
VD



Per Tryding
Vice VD och Policychef



Anders Borgehed
Regionchef Policy Sydost