

[1]

Datum
2022-10-31

Vår beteckning
Dnr 2022-1

Er beteckning/Diarienummer
I2022/01350

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

076-040 34 59

woxstrom@hotmail.com

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar till Remiss av rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Som privatperson önskar jag, John Woxström, att besvara rubricerad remiss.

Allmänt

Regeringen har berett tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Jag som privatperson önskar därför framföra följande remissyttrande.

Yttrande

Avsnitt 1, Sammanfattning,

Det talas i avsnitt 1 om att flyget bidrar till tillgänglighet för Sverige. Utredaren drar dock en för snäv slutsats, nämligen att eftersom Stockholm är Sveriges huvudstad skapas Sveriges tillgänglighet via flyget genom Arlanda flygplats. Så är helt uppenbart inte fallet. I Sydsverige skapas tillgängligheten via flyget genom den större, räknat i passagerartal och räknat i antal förbindelser, Köpenhamns flygplats och inte tack vare Arlanda flygplats. För Västsverige skapas tillgängligheten genom Göteborg Landvetter Airport.

Utredaren synes anse att övriga flygplatser i Sverige, som flyg har sin avgång från eller ankomst till, inte skulle skapa tillgänglighet. Utredaren synes anse att tillgängligheten skapas genom Arlanda och ska därmed enbart tillgodoräkna just Arlanda. Detta är ett felaktigt synsätt. Alla flygplatser i Sverige skapar tillgänglighet.

Vidare sägs i samma avsnitt att Sverige som helhet och Stockholmsregionen är beroende av väl fungerande internationella relationer, en god internationella tillgänglighet. Det må så vara, men här har utredaren ett för snävt stockholmsperspektiv när han anser att denna tillgänglighet skapas genom Arlanda flygplats. Som exempel tar han utvecklingen av den fossilfria industrin i Norr- och Västerbottens län. Det är befolkningsmässigt svaga regioner och att man i dessa regioner därför blir beroende av Arlanda flygplats är därför inte konstigt.

Befolkningsmässigt starkare regioner, så som Väst- och Sydsverige, är för sin internationella tillgänglighet är helt oberoende av Arlanda

flygplats. Särställningen som utredaren påstår att Arlanda har är därför inte sann ut ett nationellt perspektiv utan enbart sann ur ett stockholmsperspektiv. Ser man till frågan om internationella relationer så är det lämpligt att göra en uppdelning av privatresor, till exempel charterresor å ena sidan, och affärsresor å andra sidan. Dessutom bör man göra en uppdelning av dessa två typer av resor i inrikes resor och i internationella resor. De internationella resorna bör därefter delas upp i resor inom Norden och resor utanför Norden.

Men oavsett hur uppdelningen görs, så framgår det på sidan 42 att hela 70 % av resorna på Arlanda är fritidsresor. Det går därför inte att säga att storföretagen och näringslivet skulle vara särskilt beroende av just Arlanda.

Avsnitt 2, Utredarens inledning

Här framgår vilka intressenter som utredaren har haft dialog med, sidan 14, om intresse och engagemang i frågan om utveckling av Arlanda flygplats. Detta remissvar är ett exempel på detta. Men problemet här är att utredaren därmed uppenbarligen anser att detta intresse skulle innebära att det bland medborgarna i landet innebär en önskan om en utökning av Arlanda, en utökning som kan komma att konkurrera med andra flygplatser och leda till förlust av sysselsättning vid dessa och en inskränkt tillgänglighet för medborgarna och näringslivet. Intresset kan lika väl vara att inte utöka och förstärka Arlandas position som flygplats, och då särskilt inte som en internationell flygplats i direkt konkurrens med till exempel Göteborg Landvetter Airport och Köpenhamns flygplats. När utredaren då talar om tillgängligheten till och från Stockholmsområdet, så är det en snäv syn på Sveriges samlade behov av just tillgänglighet, som alltså inte ska behöva innebära att en passagerare ska behöva resa omvägen via Arlanda flygplats. När det gäller dialogen med intressenter, så noterar jag särskilt att Sydsvenska Industri- och Handelskammaren inte nämns i bilaga 2 över de

organisationer som deltagit i dialogen. Om det sedan beror på att man inte ens var inbjuden eller om Handelskammaren avstod från att delta i dialogen, har jag dock inte kännedom om.

Avsnitt 3, Viktiga utgångspunkter

Redan första stycket i 3.1.1 visar på utredarens brista helhetssyn för hela Sveriges behov av flygplatskapacitet när förslag till plan för Arlanda utgår från de transport-, klimat- och näringspolitiska målet, när utredaren därefter talar om hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet *i hela landet* [min kursivering]. Det måste då konstateras att utredaren inte presenterar och redovisar hur Väst- och Sydsverige skulle ha nytta av denna plan. Däremot presenteras på otaliga ställen i utredningen hur Stockholmsområdet och Stockholmsregionen skulle ha nytta av en sådan plan. Utredaren synes därmed anse att dessa områden är synonymt med *hela landet*.

Det är helt uppenbart att för Skånes del har Arlanda flygplats enbart en funktion som en regional flygplats. En flygplats som inte på något sätt skapar sysselsättning i Skåne. Den viktiga flygplatsen för Sydsverige är Köpenhamns flygplats. Det är helt uppenbart att vårt Sydsvenska näringsliv utvecklas bättre med Köpenhamns flygplats än med Arlanda flygplats, sidan 18 överst. Och säkert är det så att Västsveriges näringsliv utvecklas bättre med Göteborg Landvetter Airport än med Arlanda flygplats. För Skånes del har just Köpenhamns flygplats varit orsaken till företagsetableringar och huvudkontorsetableringar i Skåne, däremot finns det inte ett enda exempel på hur Arlanda flygplats har varit orsaken till en företagsetablering och huvudkontorsetablering i Skåne. Och utredaren försöker inte ens att redovisa att så skulle vara fallet. Via nedanstående länk redovisar Greater Copenhagen, samarbetsorganisationen för tillväxt och utveckling i Nordens största metropolregion med 4,4 miljoner invånare i Sydsverige och Östdanmark vilken betydelse Köpenhamns flygplats har för näringslivet inom denna

region.

<https://www.greatercph.se/analys/flygplatsanalys>

Analysen är uppdaterad den 13 oktober i år. Se även Kommentarer till analysen i pdf-format.

Utredaren argumenterar för att stärka Arlanda flygplats nationella och internationella flygnavsfunktion. Detta är ju i direkt strid med de kommersiella och miljömässiga intressena. Om Arlanda flygplats skulle stärka sin nationella flygnavsfunktion, på vilket sätt skulle då Sydsverige gynnas om flyget mellan Malmö Airport och exempelvis Visby skulle ta omvägen via den nationella flygnavsfunktionen Arlanda flygplats? Eller mellan Malmö och Östersund? Dessa är enbart exempel på hur utredaren ensidigt vill gynna Arlanda och Stockholmsområdet. Jag tror knappast att utredaren har kännedom om att flyglinjen Malmö-Visby finns trots dialogen med flygbolaget som flyger denna linje.

Det finns alltså ingen anledning att stärka Arlanda flygplats på andra flygplatsers bekostnad.

När det gäller Arlanda flygplats internationella flygnavsfunktion, så är det helt uppenbart att Arlanda flygplats aldrig kommer att kunna ersätta Köpenhamns flygplats när det gäller internationella flygnavsfunktioner. Det är en utopi. Till exempel SAS har försökt att flyga mellan Arlanda flygplats och Los Angeles och mellan Arlanda flygplats och Hong Kong. Innan pandemin flyttades dessa linjer från Arlanda flygplats till Köpenhamns flygplats. Hong Kong-linjen lades därefter ned på grund av pandemin. Det finns överhuvudtaget ingen anledning för det Sydsvenska näringslivet att ta omvägen via Arlanda flygplats för att till exempel flyga till New York eller Chicago.

På sidan 31 ff i utredningen, nämns transportsystemets betydelse utifrån några parametrar, till exempel jobbskapande. Det ska då observeras att utredaren redovisar inte en enda siffra för hur Arlanda skapar jobb i

Sverige, inte ens i Stockholmsområdet. Jämför med den ovan redovisade utredningen från Greater Copenhagen om hur Köpenhamns flygplats skapar jobb – arbetstillfällen. Observera då att själva Köpenhamns flygplatsen skapar arbetstillfällen utöver att vara en viktig grund för ett näringsliv. Köpenhamns flygplats skapar arbetstillfällen för personer som bor i Skåne, det är personer som arbetar som flygplansbesättning, tekniker på flygplatsen, incheckningspersonal, bagagehantering, och inte minst, personal i alla affärer och restauranger på Köpenhamns flygplats. Varje gång som jag har åkt med Öresundståg från Station Triangeln i Malmö till CPH Airport, en resa som tar 18 minuter (från Malmö C tar resan 21 minuter och från Station Hyllie i Malmö tar resan 13 minuter, se www.skanetrafiken.se och den reseplanerare som finns där), så ser man passagerare med flyguniform eller med reflexjackor med till exempel texten SGH eller Menzies på ryggen, vilket indikerar bagagehantering. Arlanda flygplats tillhandahåller överhuvudtaget inte denna sysselsättning för Skåne och skapar därmed inte ett enda arbetstillfälle för Skåne. Det är noterbart att utredaren inte redovisar en enda siffra på skapade arbetstillfällen.

Överst på sidan 33 nämns att Stockholm är Sveriges huvudstad och att Stockholm har en betydelse för Sverige. Det som nu är viktigt att konstatera är att Arlanda flygplats inte i något av de sammanhang som nämns i stycket har någon betydelse för Skåne, det övriga är floskler som enbart har som syfte att förstärka Arlanda flygplats betydelse utan att behöva redovisa några konkreta siffror på detta.

I avsnitt 3.5 flödar även här flosklerna. Det talas om Arlandas betydelse för det stora nationella- och internationella linjeutbudet samt närheten till Stockholm som en särskild betydelse för Sverige. Ser man idag den 31 oktober i flightradar24.com på Köpenhamns flygplats, så har man de närmaste sju dagarna 1859 stycken planerade flygpassageraravgångar till 50 länder och 127 flygplatser. Jämför man med Arlanda flygplats så

är de motsvarande siffrorna, 1666 stycken planerade flygpassageraravgångar till 42 länder och 123 flygplatser. Det innebär att för Sydsverige är utbudet mycket större. Ska man flyga inrikes i Sverige, alltså flyga nationellt, så är utbudet från Arlanda större.

Utredaren påstår i den allra sista meningen på sidan 33 att "[g]enom detta [alltså navfunktion för både inrikes och utrikes flygtrafik] bidrar Arlanda flygplats till nationell och internationell tillgänglighet för stora delar av Sveriges befolkning och näringsliv". Problemet med denna mening är att den inte alls stöds av redovisade siffror. När det gäller inrikes flygtrafik, må det möjligtvis vara sant, men när det gäller utrikes flygtrafik så hade det behövts siffror som i så fall styrker påståendet. För Syd- och Västsverige finns mycket bättre alternativ för internationell flygtrafik för att slippa tvingas till omvägen via Arlanda flygplats, nämligen Köpenhamns flygplats respektive Göteborg Landvetter Airport.

Även överst på sidan 34 kommer ostyrkta påståenden, nämligen att övriga flygplatser i Sverige skulle bidra med både nationell och internationell tillgänglighet och till resandeunderlag för de direktlinjer som utgår från Arlanda flygplats. Inte ens här presenteras några siffror som skulle styrka detta påstående. När det gäller internationell flygtrafik så är det helt orealistiskt att tänka sig att man flyger från Göteborg Landvetter Airport till Arlanda flygplats för att där byta till ett flyg för att flyga vidare till, till exempel, Johannesburg. Då är det ju mer naturligt att flyga från Göteborg Landvetter Airport till Frankfurt och därifrån flyga vidare till Johannesburg. Det torde dock ha varit relativt enkelt att få fram sådan statistik för att försöka styrka sina påståenden, det har utredaren kanske inte ens försökt få fram eller kanske misslyckats med. Vidare påstår utredaren, åter igen utan att ens försöka styrka sitt påstående med relevanta siffror, att Arlanda flygplats är genom sina nationella och internationella flyglinjer viktig för utvecklingen och tillväxten för olika delar i Sverige. Vilka delar av Sverige är det fråga om?

Överst på sidan 35 talas det om coronapandemin och att "branschkännaren" bedömer att det tar fem år för flygtrafiken att återhämta sig. Men vilka är dessa "branschkännare"? Är detta bara rykten eller vad är det. Jag vill här hänvisa till den utredningen ovan som Greater Copenhagen låtit publicera. Där finns siffror för Köpenhamns flygplats. Det finns alltså möjlighet att redovisa siffror som det går att hänvisa ett ursprung till, och inte löst hänvisa till "branschkännare".

I stycket på sidan 35, Demografiska rörelser mot storstäder som förändrar den ekonomiska geografin, påstås att Stockholms län beräknas 2050 ha över tre miljoner invånare. Det ska då noteras att Greater Copenhagen (region Hovedstaden, region Själland, Region Skåne och Region Halland) redan idag har en befolkning om 4,4 miljoner invånare, se <https://www.greatercph.se/> De argument som utredaren för fram visar tydligt på hans inriktning för just Stockholm och det regionala samarbetet som kan finnas runt omkring. Utredaren talar om Mälardalen som region. Detta styrker att Arlanda flygplats för Sverige som helhet i stort sett enbart har en regional funktion. Om de beräkningar som utredaren presenterar i detta stycke, nämligen att Sverige beräknas ha 13 miljoner invånare 2060 och att Stockholms län beräknas ha över 3 miljoner invånare 2050 så kan man göra ett överslag att Stockholms län möjligtvis beräknas ha 3,3 miljoner invånare 2060. Det skulle då innebära att 2060 skulle Stockholms län ha cirka 25 procent av Sveriges befolkning. Om vi då ser befolkningsstatistiken från Statistiska centralbyrån för 2021¹ så har Sverige en folkmängd om strax under 10,5 miljoner 31 december 2021. Stockholms län har vid samma tidpunkt en folkmängd om strax över 2,4 miljoner invånare. Det innebär att den 31 december 2021 hade alltså Stockholms län cirka 23 % av Sveriges folkmängd. Det innebär att det måste anses vara en mycket

¹ <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/folkmangd-och-befolkningsforandringar---helarsstatistik/folkmangd-i-riket-lan-och-kommuner-31-december-2021-och-befolkningsforandringar-2021/>

svag befolkningstillväxt att på 40 år endast öka befolkningsandelen med cirka två procentenheter. Denna svaga ökning kan i sig inte motivera en utbyggnad av Arlanda flygplats så som utredaren tydligen argumenterar för i detta stycke. I annat fall skulle uppgifterna om folkmängderna inte ha något syfte i denna utredning.

På sidan 39 redovisas att utvecklingen av den svenska flygtrafiken redan innan coronapandemin hade mattas av med en miljon färre flygpassagerare 2019 jämfört med föregående år. Det ska då noteras utredningen från Greater Copenhagen om Köpenhamns flygplats betydelse att det vid den flygplatsen skedde en stadig tillväxt av flygpassagerare ända fram till coronapandemin även om siffrorna över antalet passagerare var i stort sett de samma för 2018 som för 2019, se sidan 3 i den utredningen.

På sidan 40 talas det om att i stora delar av Norrland är flyget det trafikslag som kan upprätta en rimlig tillgänglighet till övriga landet. Det ska då observeras att "övriga landet" inte är synonymt med Arlanda flygplats.

På sidan 41, precis ovanför tabellen, argumenterar utredaren för att staten ska ta ett fortsatt ansvar för transportpolitiskt motiverad flygtrafik till Arlanda flygplats. Det är synnerligen tveksamt varför skattebetalarna i Skåne ska subventionera sådan trafik och utredarens argument bör därför avvisas.

På sidan 42 framgår att 70 % av flygresorna från Arlanda flygplats är fritidsresor. Därmed faller en stor del av de tidigare framförda argumenten för att Arlanda flygplats skulle ha så stor betydelse för det "svenska näringslivet". Detta självklart exklusive fritidsresebranschen. Utredarens argument för att han ser det som positivt för Sverige att få fler flyglinjer, inte minst vid Arlanda flygplats och att det i förlängningen skulle vara positivt för samhällsekonomin. Det måste då konstateras att utökad trafik, som till 70 % är fritidsresor, inte på något sätt skulle bidra

till någon ökning för den skånska samhällsekonomin, däremot är det självklart att för Stockholmsregionens samhällsekonomi skulle det vara positivt. Men här finns en konkurrenssituation som med statliga subventionen riskerar att minska den skånska samhällsekonomin. Detta är oacceptabelt. Den ökning av samhällsekonomin som utredaren talar om är starkt förknippad med just en region och inte i sig "hela Sveriges" samhällsekonomi.

På sidan 44, överst, påstår utredaren utan att redovisa några siffror att Arlanda flygplats är störst i Sverige vad gäller flygfrakt. Siffror som styrker detta saknas dock. Utredaren känner uppenbarligen inte till att mycket av det som kallas flygfrakt faktiskt fraktas med lastbil. Frågan är då om han har känt till detta eller helt enkelt bara undviker att nämna detta.

På sidan 45 argumenterar utredaren för att Arlanda flygplats ska positionera sig som den ledande i Norden. Detta är en ren utopi. Innan pandemin var Arlanda flygplats inte ens den näst, efter Köpenhamns flygplats, största flygplatsen i Norden. Det var Oslo Gardermoen som var det. Det är helt orealistiska tankar att en flygplats så illa placerad i Europas periferi skulle kunna bli ledande i Norden.

Utredarens kunskaper om de svenska flygplatsernas namn lämnar mycket att önska. Till exempel så finns det ingen flygplats som heter "Sturup", sidan 46, däremot finns det en flygplats som han kanske i stället syftar på som heter Malmö Airport?

Avsnitt 4, Åtgärder för utveckling av Arlanda flygplats

Det måste först sägas att det finns ingen anledning för till exempel Region Skåne att på något sätt vara med och stödja en utveckling, som i så fall skulle stå i direkt strid med Köpenhamns flygplats, med medel. Detta strider för övrigt med hela tanken med Region Skånes deltagande i Greater Copenhagen-samarbetet. Då Arlanda flygplats är en i

huvudsak regional flygplats i Norden, så är det enbart de regioner som finns i norra Sverige som möjligtvis skulle vara intresserade av att stödja en sådan utveckling.

Ser man Arlandas placering långt ifrån befolkningscentra i jämförelse med till exempel Köpenhamns flygplats, så är det uppenbart att det måste vara de närliggande regionernas intresse av att förbättra förbindelserna till Arlanda flygplats. Tydligen önskar Stockholms kommun att Bromma flygplats, som är en centralt belägen flygplats med mycket goda personkollektivresealternativ, ska stängas. Det är då rimligt att det är Stockholm i stort som ska stå för kostnader för utvecklingen av en motsvarande personkollektivtrafik till och från Arlanda flygplats. Som jämförelse kan nämnas de mycket goda förbindelserna som Köpenhamns flygplats redan har med både buss, tåg och metroförbindelser. Ovan har jag redovisat restiderna från några platser i Malmö till Köpenhamns flygplats med Öresundståg.

I inledningen till avsnitt 4.3 för utredaren fram att Arlanda flygplats är ett nationellt intresse. Men som visats ovan är den mer ett regionalt intresse i Sverige. I vart fall är Arlanda flygplats inte ett nationellt intresse för internationella flygtransporter. Arlanda flygplats har alltså enbart ett i Sverige regionalt intresse.

I figur 5.2, sidan 58, redovisas ledtider. Det bör då observeras att det inte synes tas någon hänsyn till den tid som det tar att checka in bagage eller att vänta på att incheckat bagage har gjort tillgängligt på bagagebandet. På sidan 59 redovisa ledtiderna i terminal på Bromma flygplats för passagerare *utan incheckat bagage* [min kursivering]. Ledtider på en flygplats i terminal måste även inkludera tiden för att passera säkerhetskontrollen. När det var som störst köer på Köpenhamns flygplats i somras för att passera säkerhetskontrollen, så gjordes det med enbart som mest 20 minuters väntetid.

På sidan 60, under rubriken Hantering av "Brommafiering" styrker

utredaren uppfattningen att Arlanda flygplats är en regional flygplats när han skriver att Swedavia aktivt i sin operativa planering ska prioritera *inrikestrafiken* [min kursivering].

Avsnitt 5, Åtgärder för utveckling av Arlanda flygplats

När det gäller infrastruktur för tillgänglighet till och från Arlanda flygplats argumenterar utredaren för en så kallad Arlandaförhandling på flera ställen. I avsnitt 5.8.4, sidan 94, konkretiserar han tankarna. Det framgår då på sidan 96 vilka han anser ska bjudas in till dessa förhandlingar, nämligen Region Stockholm och Mälardalsrådet kring kollektivtrafik. Detta styrker min uppfattning om att Arlanda flygplats verkligen är en regional angelägenhet och inte en nationell angelägenhet. Hade Arlanda flygplats varit en nationell angelägenhet så borde representanter för hela Sverige bjudas in till en Arlandaförhandling. Uppenbarligen vill ju utredaren att staten, alltså hela landets skattebetalarkollektiv, ska finansiera en utbyggnad av Arlanda flygplats.

I avsnitt 5.11, sidan 105, talas det om tillgänglighet till att vissa flyglinjer bör säkerställas. Av den uppräkningslista av flyglinjer som finns i not 20 kan man dra slutsatsen att både Väst- och Sydsverige är välförsedda med både flygplatser och flyglinjer, och för dessa regioner finns det inte något nationellt intresse av att säkerställa vissa regionala flyglinjer.

Avsnitt 6, Konsekvensanalys

Det finns egentligen ingen anledning att utöver ovanstående kommentera konsekvensanalysen.

Övrigt

Jag står gärna till Infrastrukturdepartementets förfogande i arbetet med r som berör företagande inom transportsektorn.

John Woxström
Stora Varvsgatan 43
211 10 Malmö