

Remissvar

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

E-post: i.remissvar@regeringskansliet.se,
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

2021-12-15

Ang. Remissvar på underlag för avveckling av Bromma flygplats, DS 2021:25

Tillväxtanalys ska analysera, utvärdera och redovisa effekter av statens insatser för hållbar nationell och regional tillväxt och näringslivsutveckling. Myndigheten ska ta fram beslutsunderlag och rekommendationer för utveckling, omprövning och effektivisering av statliga åtgärder samt, om det är relevant, peka på viktiga målkonflikter. Remissvaret är skrivet utifrån dessa utgångspunkter.

Näringsdepartementet har anmodat Tillväxtanalys att inkomma med synpunkter i rubricerat ärende. Tillväxtanalys remissyttrande begränsar sig till synpunkter utifrån myndighetens ansvars- och kompetensområde, det vill säga aspekter som berör närings- och utvecklingspolitik. Synpunkterna handlar om teknikutvecklingen inom flygbranschen, tillgängligheten för vissa orter, samt konkurrensen på flygmarknaden.

Den starka teknikutvecklingen inom flygbranschen kan medföra nya behov och möjligheter

Det pågår en intensiv teknikutveckling inom flygplansindustrin. Under de senaste åren har den accelererat genom att ett flertal flygplanstillverkare utvecklar flygplan som radikalt minskar utsläppen av koldioxid. De nya teknikerna som utvecklas är elflygplan med batteri, flygplan som drivs av bränsleceller, vätgas eller biodrivmedel. Dessutom pågår utveckling av hybrid-elektriska flygplan som består av både en elektrisk motor och en förbränningsmotor.¹

Det pågår även utveckling av drönare och flygplan som startar och landar vertikalt, så kallade VTOL-flygplan. Med en sådan teknik krävs inte samma omfattning på start- och landningsbanor, de har inte heller samma buller-utbredning som dagens flygplan vilket

¹ Trafikverket (2021) Luftfarten före och under pandemin. Kunskapsunderlag till Brommautredningen. S 40–47.

gör att den tekniken inte medför samma bullerstörningar i tät bebyggelse som dagens teknik.

Att bedöma teknikutvecklingen är genuint svårt och det kan vara svårt att förutse vilken eller vilka av de nämnda teknikerna som kommer att kunna utvecklas så att de blir kommersiellt gångbara. Det som däremot framstår som relativt tydligt är att flyget står inför en radikal omställning där ny teknik kan ersätta dagens.

Införandet av ny, bättre, teknik kommer succesivt att innebära att flyget väsentligt kan reducera sina utsläpp av koldioxid. Men teknikutvecklingen kan även innebära lägre driftkostnader i termer av lägre bränsle- och underhållskostnader. Dessutom kan bullernivåerna komma att sänkas betydligt, vilket medför positiva effekter särskilt vid flygplatser belägna nära tät bebyggelse.

Tillväxtanalys uppfattning är att underlaget allt för summariskt behandlar teknikutvecklingen inom flygbranschen och vad den kan innebära för stadsnära flygplatser på längre sikt.

Risk för sämre tillgänglighet för vissa orter

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.² Transportpolitiken innehåller även ett funktionsmål där det framgår att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.³

För såväl företag som orter är det en viktig förutsättning att det finns tillgång till effektiva kommunikationer. Utredaren konstaterar att det finns risk för att flygtillgängligheten till vissa orter blir försämrade vid en förtida stängning av Bromma. Särskilt Halmstad, Kristianstad, Trollhättan och Växjö är orter som kan drabbas då dessa regionala flygplatser enbart trafikerar Bromma idag.⁴ Det är inte givet att operatörerna väljer att flytta över trafiken till Arlanda vid en förtida stängning av Bromma. En möjlig konsekvens kan därför bli att dessa orter står utan tillgång till flyg, vilket påtagligt försämrar orternas tillgänglighet till Stockholm och andra destinationer. Det i sin tur medför konkurrensnackdelar för de företag som finns belägna i dessa områden. Det påverkar även mer allmänt dessa områdens utvecklingsförutsättningar i negativ riktning.

Tillväxtanalys menar att utredaren inte i tillräcklig grad analyserat vad en förtida stängning av Bromma flygplats kan få för konsekvenser för olika destinationers tillgänglighet till Stockholm. Även om det kan vara svårt att bedöma hur stor risken är att vissa orter kommer att stå utan flygtrafik, så kan det finnas anledning att tro att det kan få stora konsekvenser för vissa orter. Exempelvis hade Halmstad, Trollhättan, Växjö och Kristianstad tidigare trafik på Arlanda, men operatörerna har nu lagt om trafiken till

² Regeringens proposition 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter*. Sid 14.

³ *Ibid*. Sid 16.

⁴ Regeringskansliet (2021) *Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet*. DS 2021:25. S 90.

Bromma. Flygbolagen har därmed gjort en affärsmässig bedömning att Bromma är att föredra framför Arlanda. Att dessa flygbolag flyttar över trafik till Arlanda är inte säkert.

Risk för minskad konkurrens och högre priser

En fungerande konkurrens på flygmarknaden ökar sannolikheten för att priserna hålls nere. Ett antal destinationer har trafik på både Bromma och Arlanda. Göteborg, Malmö, Umeå, Östersund, Ängelholm, Visby, Ronneby, Sundsvall och Kalmar är exempel på sådana destinationer. Om flygoperatörer som idag flyger på Bromma från dessa destinationer inte överflyttar trafiken till Arlanda, kommer det att medföra svagare konkurrens vid dessa destinationer med risk för ökade priser och sämre utbud av flygtrafik.

Tillväxtanalys menar att en förtida stängning av Bromma flygplats kan få stora konsekvenser för ett antal regionala flygplatser. Minskad eller helt utebliven flygtrafik till Stockholm, försämrat utbud av avgångar och potentiellt försvagad konkurrens med ökade priser som följd utgör påtagligt försämrade utvecklingsförutsättningar för dessa områden.

Tillväxtanalys anser att det presenterade underlaget inte i tillräcklig grad analyserat effekterna för de regionala flygplatserna. Det behövs därför djupare och mer utvecklade underlag i dessa delar.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören. Ärendet har föredragits av analytiker Ulf Tynelius och t.f. avdelningschef Peter Frykblom

Sverker Härd
Generaldirektör

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser

Östersund

Postadress: Studentplan 3, 831 40 Östersund

Besöksadress: Studentplan 3, Östersund

Stockholm

Postadress: Studentplan 3, 831 40 Östersund

Besöksadress: Torsgatan 11, plan 4, Stockholm

Telefon: 010-447 44 00

E-post: info@tillvaxtanalys.se

Webb: www.tillvaxtanalys.se

Organisationsnummer: 202100-6164