

Infrastrukturdepartementet

Er referens
I2021/02381**Diarienummer**
Utr 2021/78
Datum
2021-12-14

Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över rubricerad promemoria. Vi kan konstatera att utredaren på ett förtjänstfullt sätt beskriver de reglerings- och avtalsmässiga förutsättningarna för en nedläggning av Bromma. Utredaren har också visat att det finns förutsättningar för det samhällsviktiga flyget att flytta till Arlanda även om det på sikt förutsätter att Swedavia realiserar planer på ett avgränsat område för allmänflyg och samhällsviktigt flyg. Ett undantag utgörs dock av helikoptertrafiken som enligt utredaren inte är lämplig att flytta till Arlanda, utan förslagsvis på sikt lokaliseras till Ullna där Region Stockholm planerar att basera sina ambulanshelikoptrar. Trafikanalys delar utredarens bedömning i dessa frågor.

Trafikanalys delar också utredarens bedömning gällande effekterna på de transportpolitiska målen av en förtida nedläggning av Bromma: En tydligt positiv effekt i form av minskat flygbuller, oklara klimateffekter och viss negativ påverkan på tillgänglighetsmålet. Hur tillgängligheten kommer att påverkas beror på flera svårbedömda faktorer gällande exempelvis den framtida kapaciteten på Arlanda i förhållande till den postpandemiska trafikutvecklingen, den framtida konkurrensen på flygmarknaden och antalet flygplatser i framtiden. Dessa faktorer kommenteras nedan.

Det framtida behovet av ökad kapacitet på Arlanda är svårt att bedöma. Denna fråga har en tydlig koppling till Brommas eventuella förtida nedläggning, men ännu mer till flygets återhämtning efter coronapandemin och anpassning för att möta klimatutmaningen. Trafikanalys delar utredningens bedömning att de två sistnämnda faktorerna är viktigare för dimensioneringen på Arlanda än Brommas nedläggning.

Med respekt för att det är svårt att göra bedömningar av konsekvenser av pandemin när den fortfarande pågår håller vi det ändå för sannolikt att antalet tjänsteresor kommer att minska, inte minst antalet endagsföretag till Stockholm. Erfarenheten från pandemin visar att det är fullt möjligt att ersätta fysiska möten med digitala och erhålla ekonomiska och miljömässiga vinster. Detta kan få stor betydelse för att minska trafiktopparna och möjligheten att jämna ut trafiken över dagen. Möjligen kan trafiktopparna minskas ytterligare genom de differentierade start- och landningsavgifter som Transportstyrelsen utreder för närvarande.

Då det råder stor osäkerhet om den framtida trafikutvecklingen är det avgörande att ha beredskap för flera framtidsscenarier för att skapa större handlingsfrihet i framtiden. Trafikanalys menar att styrmedel för att jämna ut trafiktoppar och "mindre" åtgärder som att förlänga en landningsbana, effektivisera terminalhanteringen och effektivisera luftrummet

bör prioriteras framför stora investeringar i ny rullbana även om detta sannolikt också blir nödvändigt på sikt.

Det är osäkert hur konkurrensen på flygmarknaden kommer att utvecklas om trafiken på Bromma skulle upphöra. Vid en överflyttning av trafiken till Arlanda skulle priskonkurrensen kunna upprätthållas. Däremot blir det svårt att upprätthålla den produktkonkurrens som uppkommer av att Bromma kan erbjuda den mindre flygplatsens fördelar i form av exempelvis snabb och smidig hantering av incheckning och bagage. Utredaren menar att detta kan hanteras genom en "Brommafiering" av en av Arlandas terminaler för att erbjuda de kvaliteter som Bromma kan erbjuda. Detta bör dock ställas emot möjligheterna till effektivisering genom stordriftsfördelar som den större flygplatsen erbjuder. Erfarenheter från tidigare koncentration av flygtrafik till Arlanda visar att det gav en skjuts till inrikestrafiken. Tillväxten i flygtrafiken, åtminstone före pandemin, finns dessutom i utrikestrafiken vilket pekar på betydelsen av smidig transfer. Det är svårt och kanske inte heller lämpligt av regeringen att försöka tvinga fram en "Brommafiering" om det inte skulle ligga i linje med Swedavias marknadsmässiga bedömning.

Trafikanalys har i flera rapporter pekat på att de icke-statliga flygplatserna har en mycket svår ekonomisk situation, vilken kan bli ännu mer utsatt om minskat tjänsteresande med flyg blir en bestående effekt av pandemin.¹ Deras framtid är mindre beroende av Brommas fortlevnad än den framtida efterfrågeutvecklingen på dessa flyglinjer och flygplatsägarnas förmåga och vilja att fortsatt ekonomiskt stödja dessa flygplatser. Regeringen har möjlighet att utöka driftstödet till flygplatser och upphandla trafik till de icke-statliga flygplatserna om det anses motiverat för att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet. En viktig förutsättning är att stödet kan förenas med EU:s statsstödsregler. Ett styrmedel i form av ekonomiskt stöd är mer träffsäkert än att upprätthålla trafiken på Bromma. Sådana överväganden skulle kunna göras inom ramen för den sedan länge emotsedda flygplatsöversynen.

Avslutningsvis vill Trafikanalys påminna om att Swedavia motiverar sitt ställningstagande att lägga ner Bromma på affärsmässiga grunder. Givet att bedömningen är korrekt skulle fortsatt drift av Bromma innebära en ökad kostnad för Swedavia som kommer att föras över på flygbolagen och andra delar av avgiftskollektivet. Det skulle i sin tur påverka flygpriser och i någon mån tillgängligheten.

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av kvalificerade utredaren Backa Fredrik Brandt. Avdelningschef Gunnar Eriksson har medverkat i beredningen av ärendet.

Mattias Viklund
Generaldirektör

¹ Trafikanalys (2019). Flygplatser i fokus – om regionala flygplatsers betydelse, *PM 2019:6*, Stockholm.
Trafikanalys (2021). Coronapandemins påverkan på trender i transportsektorn, *PM 2021:4*, Stockholm.