



ENHET
Enheten för Ekonomisk politik
HANDLÄGGARE
Peter Gerlach

DATUM
2021-11-22
ERT DATUM
2021-09-20

DIARIENUMMER
20210285
ER REFERENS
I2021/02381
N2021/02381

Infrastrukturdepartementet
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

LOs yttrande angående Remiss av Swedavia ABs sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport och Remiss av Underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

Övergripande slutsats

LO tillstyrker Swedavias förslag om förtida stängning av Bromma flygplats.

Bedömningar

Kapacitet och transportnyttor

LO bedömer att en förtida nedstängning av Bromma flygplats har begränsad betydelse för flyginfrastrukturens funktionssätt.

LO har inte själva kunnat göra egna bedömningar rörande trafikvolymens utveckling eller kapacitetsnivån på Arlanda men vi noterar att samtliga myndigheter som bidragit med perspektiv på frågan (Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Luftfartsverket och Swedavia) bedömer att trafikvolymen kommer vara väsentligt lägre än 2019 under lång tid framöver. Efter dessa bedömningar gjorts har återhämtningen i volym efter coronakrisen gått snabbare än vad de flesta av myndigheterna bedömt, det är dock osäkert i vilken utsträckning detta speglar den mer långsiktiga trenden. Stigande priser till följd av krav om biodrivmedelsinblandning och flygets infasning i EU-ETS kan också komma att påverka utvecklingen på sikt.

Swedavias avgifter (charges) för flygoperatörerna baserar sig på en prislista där bolagen betalar per start (take-off charge, differentierad per flygplats och flygplansvikt), passagerare (passenger charge, en fast avgift) samt buller (noise charge) och parkeringsavgifter för plan. Idag är avgifterna för start, buller och parkering högre på Bromma än Arlanda. Endast passageraravgiften är lägre (ca 20 kr per passagerare) till följd av en lägre servicenivå vid Bromma. Sammantaget är kostnadsläget jämförbart mellan Arlanda och Bromma. Det skapar därmed inget långsiktigt kostnadstryck på

POSTADRESS 105 53 Stockholm
BESÖKSADRESS Barnhusgatan 18
TELEFON 08-796 25 00 TELEFAX 08-24 52 28
E-POST mailbox@lo.se HEMSIDA www.lo.se
ORGANISATIONSNUMMER 802001-9769
BANKGIRO 368-4834 PLUSGIRO 8 50-8

Landsorganisationen i Sverige

operatörerna att överföra trafiken mellan flygplatserna. Snarare bör Swedavias drift på sikt bli billigare av att samla trafiken till en flygplats med möjlighet till lägre avgifter och i förlängningen lägre priser till resenärerna.

Det är idag mycket stora överlapp mellan vilka destinationer som trafikeras från Arlanda respektive Bromma. 2016 var det endast flyget Bromma-Trollhättan/Vänersborg som inte återfanns bland destinationerna från Arlanda. Den kortsiktiga effekten av en nedläggning förväntas därav bli begränsad. Erfarenheterna från den plötsliga nedläggningen av Göteborg City Airport visar också att existerande linjetrafik mycket snabbt och i sin helhet överfördes till Landvetter (det finns dock betydande skillnader i karaktären på de bolag, linjer och målgrupper som Göteborg City Airport riktade sig mot – jämförelsen med Bromma är därför haltande).

Att samla inrikestrafiken till och från Stockholm på en flygplats innebär förbättrade transfermöjligheter jämfört med dagens uppdelning i två flygplatser. Den inrikes flygtrafiken har trendmässigt minskat sedan toppen 1990. Hela ökningen i flygtrafik över de senaste 30 åren är driven av utrikesflyget. Detta är ett resemönster som väntas bestå. Värdet av att samla flygtrafiken i en konkurrenskraftig hub med möjlighet att ta över internationella flyglinjer från stora flygplatser i andra nordiska städer.

Det framstår dock som angeläget att Swedavia bör vidta särskilda åtgärder för att förse nya aktörer som tidigare haft sin bas på Bromma med lämpliga slottider på Arlanda för att konkurrensen på destinationerna inte ska påverkas.

LO har heller inte kunnat analysera de lösningar för det samhällsviktiga flyget (såsom ambulanstransporter) som diskuteras och våra övergripande slutsatser utgår från att lösningarna när denna verksamhet flyttas från Bromma flygplats är fullgoda.

Markanvändning

LO bedömer att stora samhällsekonomiska nyttor kan frigöras genom en annan markanvändning av det område som i dag tas i anspråk av Bromma flygplats.

Brommas centrala belägenhet medför att marken är attraktiv för exploatering. Saneringen bedöms av utredaren kosta 0,1-3 miljarder kronor men detta kan jämföras med markvärden som enligt utredaren ligger i spannet 16-43 miljarder. Vår bedömning är att värdet snarast ligger i den övre delen av spannet. 20 000 kr/kvm boendearea är en konservativ uppskattning av markpriset i denna typ av läge när Stockholms stad säljer mark för bostadsexploatering. Om området exploateras med 25 000 nya bostäder och en genomsnittlig boarea om 70 kvm är 36 miljarder den totala

intäkten för staden. Ur en samhällsekonomisk synvinkel är värdena därutöver större eftersom det samhällsekonomiska värdet även kommer bostadsutvecklarna (och till viss del de boende) till del i form av producent och konsumentöverskott.

Enligt nuvarande avtal är arrendeintäkterna för staden från avtalet med luftfartsverket en fast avgift om 1 krona samt en rörlig ersättning om 5 kronor per passagerare vilket inneburit en sammanlagd arrendeavgift om cirka 10 miljoner kronor under de mest trafikerade åren. Detta kan ställas mot vad ett marknadsmässigt arrende för marken skulle vara. Antag att staden hyrde ut marken för cirka 1 procent av markvärdet (en mycket låg hyra men i paritet med de villkor för tomträtt som gäller inom Stockholms stad idag). Detta skulle då motsvara 300–400 miljoner kronor per år (beroende på omfattningen i de offentliga investeringar som krävs för att möjliggöra detta bruk av marken). Även om vi i närtid skulle återgå till 2019 års flygvolymer blir underlaget alldeles för litet för att motivera sådana kostnader. Flygplatsens existens framstår därmed vara beroende av dessa betydande subventioner från Stockholms stad.

Det är viktigt att betona att förslaget som ligger på bordet inte berör markanvändningen efter Swedavia avvecklat sitt engagemang på Bromma. Om staden vill upplåta området för en privat eller kommunal flygplats i likhet med det som skett i andra kommuner i landet finns denna möjlighet. Dagens ordning ger dock inte staden möjlighet att ställa dessa värden mot varandra.

Klimat och miljöeffekter

LO bedömer att en förtida nedstängning av Bromma flygplats har begränsad betydelse för klimatet men innebär positiva lokala miljönyttor.

Vår bedömning är att en förtida nedläggning av Bromma flygplats har begränsad betydelse för luftfartens trafikvolymens utveckling och därmed begränsad betydelse för klimatet. Nuvarande trafikvolym förväntas helt enkelt överföras till Arlanda.

Brommas centrala läge med inflygningar över Stockholms innerstad innebär betydande bullerproblem och medför lokala utsläpp i Sveriges mest tätbefolkade område. De sammantagna ”bullerkostnaderna” skulle minska med en omflyttning av trafiken till Arlanda där inflygningen sker över mindre tätbefolkade områden. Hur stora de samhällsekonomiska mervärdena är av denna omläggning är har vi inte beräknat och finns inte med i Swedavias konsekvensanalys.

Markkommunikationer

LO bedömer att en förtida nedstängning av Bromma flygplats väsentligt ökar behoven av mer tids-, miljö- och kostnadseffektiva marktransporter till och från Arlanda flygplats.

Den tydligaste fördelen med Bromma är något kortare restider till lägre priser mellan Stockholms central och Bromma flygplats än mellan Stockholms central och Arlanda. Med Arlanda express är restiden jämförbar (kanske till och med kortare) men nuvarande OPS-lösning innebär samtidigt mycket höga priser. Det är rimligt att förbättra markkommunikationerna till Arlanda i samband med en nedläggning av Bromma. Detta görs bäst genom att snarast möjligt avveckla avtalet med A-Train AB som driver Arlanda Express. På så sätt kan framför allt den reguljära tågtrafiken stanna vid Arlanda utan de extra avgifter som A-Trains avtal kräver.

All anslutning till flygtrafiken från Stockholm handlar inte heller om resor från Stockholms central till flygplatsen. I dagsläget är tågförbindelserna till Arlanda från orter som Gävle, Borlänge, Falun, Sundsvall, Norrköping, Linköping med flera relativt goda, och utan avtalet med A-Train skulle priset för anknytningen falla ytterligare. Med en utbyggnad av snabbare järnvägstrafik kommande år kommer Arlandas intermodala fördelar öka i betydelse.

Med vänlig hälsning
Landsorganisationen i Sverige

Susanna Gideonsson

Peter Gerlach
Handläggare