

2022-10-28

SFSA HOLDING KB

REMISSVAR: ARLANDA FLYGPLATS - EN PLAN FÖR FRAMTIDEN
Ds 2022:11





Till:

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 31 oktober 2022

Ref I2022/01350

Remissvar av rapporten

Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Dnr I2022/01350

SFSA Holding KB SAMMANFATTNING

SFSA Holding KB kan konstatera att inriktningsunderlaget i stor utsträckning fokuserar på en tidigare lagd nedläggning av Bromma flygplats år 2035 trots gällande arrendeavtal som gäller fram till år 2038.

Vi motsätter oss detta förslag i sin helhet samt hänvisar till den nya regeringens beslut om flygplatsen genom det så kallade "Tidöavtalet¹".

KOMMENTARER/SVAR TILL SAMTLIGA PUNKTER ANGIVNA I UTREDNINGEN - Ds 2022:11

1. Sammanfattning

Ingen

2. Utredarens inledning

Ingen

¹ Tidöavtalet: <https://moderaterna.se/app/uploads/2022/10/Tidoavtalet-Overenskommelse-for-Sverige.pdf>

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46- (0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE7250000000052731014229

BIC
ESSESESS

3. Viktiga utgångspunkter

3.2 Beaktande av Brommautredningens slutsatser

3.2.1 Promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

Vi gör *inte* samma bedömningar som den tidigare utredaren och avvisar Brommautredningen (Ds 2021:25) att användas till denna utredning.

Vårt remissvar till denna utredning (Ds 2021:25):

SFSA Holding KB anser i likhet med Transportstyrelsen och deras remissvar att begreppet "allmänflyg" inte tillämpas på rätt sätt i rapporten.

På exempelvis sidan 40 skriver utredaren "Allmänflyget är ett samlingsnamn för det flyg som inte är att betrakta som militärt flyg eller trafikflyg, till exempel taxifyg, sportflyg, hobbyflyg och bruksflyg".

SFSA Holding KB menar i likhet med Transportstyrelsen citat – "att taxifyg och bruksflyg inte ingår i begreppet allmänflyg, utan dessa ingår i den kommersiella luftfarten".

I Transportstyrelsens rapport "Allmänflyget i Sverige" från 2008, som också SFSA Holding KB deltagit i, beskrivs allmänflyget enligt följande:

"allmänflyg avgränsas till icke-kommersiell lufttransport i enlighet med Chicagokonventionen Annex 6 Part 1, Chapter 1: "All civil aviation operations other than scheduled air services and non-scheduled air transport operations for remuneration or hire or aerial work".

Enligt gällande luftfartslag kräver allmänflyg, till skillnad från kommersiell luftfart, inget drifttillstånd (AOC) eller operativ licens (OL).

Allmänflyget erbjuder inte transporter, eller att utföra arbeten med luftfartyg, till allmänheten mot betalning. Det bör understrykas att ett luftfartyg kan användas i flera syften och att begreppet således inte är kopplat till själva luftfartyget.

SFSA Holding KB ställer sig i likhet med Transportstyrelsen frågande till citat – "om den definition som används i utredningen gör att utredaren inte tillräckligt har utrett förutsättningarna för taxifyg och bruksflyg vid en avveckling av Bromma."

Dessa två kategorier av luftfart är enligt Transportstyrelsens uppfattning inte hemmahörande i begreppet allmänflyg och de har heller inte samma förutsättningar som allmänflyget.

Det anges på flera ställen i utredningen (bland annat på sidan 120) att Swedavia har påbörjat en process för att samla allmänflyget till en specifik plats på Arlanda, vilket utredaren menar bör realiseras snarast möjligt.

Det framgår inte tydligt i utredningen om den platsen även är tänkt att omfatta taxifyg och bruksflyg. SFSA Holding KB ser i likhet med Transportstyrelsen citat – "ett behov av att analysera om en sådan plats även är lämplig för dessa aktörer."

Ds 2022:11 | 10/28/2022

Remissvar: Arlanda Flygplats - En plan för framtiden

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

SFSA Holding KB ser också i likhet med Transportstyrelsen att citat –"en analys gällande de små enmotoriga propellerflygplanen som idag finns på Bromma skulle behöva genomföras.

Detta då det finns en risk att dessa flygplan inte kommer att kunna trafikera Arlanda eftersom de troligtvis skulle störa trafikflödet väsentligt med tanke på att de håller en betydligt lägre hastighet än övrig trafik."

Vårt tillägg till detta remissvar hämtat från vårt remissvar till Ds 2021:25:

Allmänflygets behov av tillgänglighet

Allmänflygets olika verksamheter kräver tillgång till flygplatser över hela landet. En stor del av allmänflygets verksamhet bedrivs på mindre klubbflygfält och andra är etablerade på kommunala så väl som statliga flygplatser. Små klubbflygfält tillsammans med kommunala, regionala eller statliga flygplatser skulle kunna ge ett bra täckande nätverk för flygoperativ verksamhet. Nackdelen med enbart flertalet större flygplatser är att mindre aktörer, bland annat flygklubbar, inte längre har möjlighet fylla sina bränsletankar då de större flygplatserna idag endast ger service åt linjetrafik och inte åt allmänflyget, det gäller även för "blåljusflyget" (dessa olika luftfartyg har olika bränslesorter).

Idag kan det ibland vara osäkert om mindre flygplatser eller stråk är snöröjda när man behöver genomföra en beredskapsinsats, eller ankommer från en beredskapsinsats.

I många fall har flygplatser i Sverige endast öppettider för linjetrafiken som inte är anpassat efter allmänflygets behov. Det medför att tillgängligheten begränsas kraftigt och flygsäkerheten avtar (se problem för bl.a. ambulansflyget). Därför har de regionala flygplatserna en stor uppgift för att upprätthålla tillgängligheten alla dygnets 24 timmar samtliga dagar i veckan.

Det går att landa på en flygplats trots att tornet respektive räddningstjänst inte är bemannat.

Ett mål för allmänflyget är ett nationellt nätverk av flygplatser, som medger en alternativ landningsmöjlighet på MAX 1 flygtimme från den tilltänkta destinationen.

Det baseras på den lagstadgade minimireserven på 45 minuters bränsletid, då ett flygplan ska kunna landa på dygnets alla timmar på en alternativ destination, om något oförutsett händer på den först tilltänkta flygplatsen.

Internationellt sett har branschorganisationer tillsammans med nationella myndigheter lyckats hitta lösningar för allmänflyget som medger ett sådant nätverk av flygplatser. Det visas genom att man ofta ser små flygplan på stora flygplatser runt om i Europa, där trafiktätheten är betydligt högre än exempelvis Arlanda. (Fortsätter på nästa sida)

I tidigare diskussioner om allmänflygets tillgänglighet till stora flygplatser i Sverige, i synnerhet statliga flygplatser, har diskussionerna mynnat ut i slot-tider och brist på dessa.

Allmänflyget behöver i regel inte en 3000 m lång landningsbana, eftersom 90% av allmänflyget inte har behov av en landningsbana som är längre än 1200 meter med intilliggande helikopterplattor.

Det bör beaktas att det inte krävs någon miljöprovning för en landningsbana som är max 1199 meter lång i enlighet med Miljöbalken (1998:808)². (Transportstyrelsen, u.d.)

² Alla svenska flygplatser behöver inte miljöprovras. Det är endast civila flygplatser med en instrumentbana som är längre än 1200 meter (A-anläggningar) samt flottflygplatser eller civila flygplatser med infrastruktur för militär flygverksamhet med en instrumentbana som är längre än 1200 meter (B-anläggningar) som kräver tillstånd enligt miljöbalken innan de anläggs. Vid ändringar av flygplatsens förutsättningar, t ex vid förändrade flygvägar eller anläggning av nya rullbanor omprövas flygplatserna och tilldelas nya miljövillkor.

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsalightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Många större flygplatser i västvärlden har en egen parallell bana avsedd för allmänflyget som är betydligt kortare än de längre banorna. Att göra den kortare banan parallell med de övriga längre för den kommersiella luftfarten ger fördelen av flygplan kan angöra final och landa samtidigt, det vill säga man inskränker inte på kapacitet på befintliga banor.
Vanligtvis ligger liknande allmänflygsbanor inom luftrummet på större flygplatser, men i utkanten av flygplatsen, ibland utanför det säkerhetsklassade området, med en egen FBO och egenhantering.

Allmänflyget konkurrerar sällan om luftrummet med tyngre kommersiellt flyg då allmänflyget opererar i ett betydligt lägre trafikvarv än vad den tyngre linjetrafiken gör. Separata in och utfartsvägar mellan tungt och lätt flyg in i luftrummet är också en parameter som tillämpas internationellt.

När det gäller luftrummet för en sådan landningsbana utöver innehållet i ovanstående stycke kan man t ex ta i jämförelse med ett privatägt flygfält vid Lindholmen (Stockholm/Lindholmen), inom Vallentuna kommun norr om Stockholm City men som är belägen inom Arlanda flygplats CTR-zon.
Ägare av flygfältet är Lindholmens Gård, Lindholmens Gård 1, 186 94 Vallentuna.

När man skall flyga till och från detta flygfält (in-/utpassering via in-/utpasseringspunkt **VADA**) begär man klarering från Arlanda flygplats TWR vilket alltså innebär att Arlanda TWR separerar flygplanen från Stockholm/Lindholmen ifrån övrig trafik till och från Stockholm-Arlanda flygplats.

Därmed kan man ignorera alla tänkbara förklaringar att mindre flygplan samt flygfält inom, eller i närheten av en större kommersiell flygplats skulle störa flygtrafiken på denna.
Denna förklaring är felaktig.

Separationer och kontroll av flygtrafik är flygtrafikledningens huvudsakliga uppdrag (i detta fall LFV AB) och sådant skall de klara av då detta ingår i flygtrafikledarnas utbildning och sedermera inom deras arbetsuppgifter.

Affärsflygsektorn är en del av allmänflyget som är detsamma som GA eller General Aviation på engelska och dess sektor hanterar mer än 31 000 flygplan över hela världen (EBAA).
Denna viktiga nischmarknad kräver en hög servicenivå och anpassning från FBO (Fixed Base Operator).
Sett enbart till Bromma flygplats ursprungliga verksamhetstillstånd tilldelades reguljärtrafiken 40 000 rörelser och GA flyget 40 000 rörelser.

Sammanlagt gick som synes antalet rörelser upp i taket på 80 000 rörelser inom verksamhetstillståndet.
Innan utflytten från Bromma började ta fart stod både lätt och tungt allmänflyg för cirka 30 000 rörelser år 2010. Dessa cirka 30 000 rörelser nyttjades ömsesidigt av både lätt och tungt allmänflyg samt skolning och andra samhällsviktiga uppdrag.
Både på Bromma flygplats och på andra platser i Europa kan vi se att denna samordning fungerar mycket väl och att positiva synergier kan uppnås.
Allmänflyget/GA bör därför ses som en del av Sveriges behov av mobilitet där en av de viktigaste faktorerna är tillgänglighet vilket genererar tillväxt och ekonomisk samt social hållbarhet.

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Bankgiro
360-6027

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Bank
SEB

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

IBAN
SE725000000052731014229

MOMS/VAT
SE 969711270501

BIC
ESSESESS

3.2.2 Mina reflektioner rörande Brommautredningen

Vi gör *inte* samma bedömningar som den tidigare utredaren och avvisar Brommautredningen att användas till denna utredning.

3.4 Flyget har stor betydelse för Sveriges tillgänglighet – både i ett nationellt och internationellt perspektiv

3.4.1 till och med 3.4.2

Ingen

3.4.3 till och med 3.4.4

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren.

3.5 Arlanda flygplats har en särställning som nav i det svenska flygplatssystemet och som multimodal bytespunkt

Ingen

3.6 Luftfarten kommer att öka i omfattning och genomgå ett tekniskifte – både utifrån nya energikällor och med utvecklade farkoster

Coronapandemin har idag 2022-10-21 i stort sett ebbat ut med ett fåtal undantag.

Detta har inneburit kraftiga lättnader för de flesta resenärer.

Flygmarknaden har återhämtat sig markant och då betydligt tidigare än vad utredaren anger att branschkännare har bedömt.

3.6.1 till och med 3.6.2

Ingen

3.6.3 Prognos flygpassagerare

Den svenska flygmarknadens kollaps berodde till fullo på den av Sveriges regering, övriga EU-länder samt i stort den övriga världens omfattade beslut om restriktioner på resor avseende både inrikes och utrikes flygresor pga. den rådande Coronapandemin.

Flygmarknaden började sin återhämtning omkring skiftet vår/sommar 2022 och har idag i stort samma passagerarantal som år 2019 med några få undantag.

Då har vi inte tagit med vissa flygbolags begränsningar och nedskärning av sin flygplansflotta pga. kostnader som antingen uppkommit under Coronapandemin eller existerat strax innan Coronapandemin startade under 2020.

3.7 Swedavias ekonomiska förutsättningar

Förslag 1

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt och primärt avseende sida 46 och följande citat: -"Det krävs kommersiella argument för att en statlig finansiering av en flygplats skall accepteras i enlighet med EU:s statsstödsregler.

Det är rimligen lättare att motivera kommersiella argument för ett statligt kapitalskott om ett bolag också har privata ägare.

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS



*Därmed finns det argument att släppa in ett privat ägande i Swedavia.
Det är också vanligt att flygplatser utanför Sveriges gränser har privata ägare,
till mindre del.
En privatisering av Swedavia skulle innebära en process där Swedavias affärsverksamhet,
utan någon myndighetsuppgift i bolagsform (Swedavias nuvarande struktur), stegvisa över-
låts helt eller partiellt till privata ägare.
Företag investerar mer och bygger upp sin kapitalstock när de privatiseras och detta får stöd i
flera akademiska studier, eftersom statliga företag oftast inte kan uppbringa medel till så
stora investeringsprogram.*

*Stora investeringsbehov kan med andra ord vara ett privatiseringsmotiv.
En delprivatisering av Swedavia kan därmed få positiva ekonomiska effekter för investerings-
behovet, medan staten ännu kvarstår som huvudägare.”, slut citat.*

Förslag 2

SFSA Holding vill dock lägga till följande förslag (fördelning enligt FINAVIA och AVINOR)

Båda organisationerna använder sig av ett system där intäkter till huvudflygplatserna Oslo/Gardemoen i Norge respektive Helsinki Vantaa i Finland går tillbaka till de regionala flygplatserna i respektive land.

- **NORGE**
 - 1) **AVINOR**
*AVINORMODELLEN*³
- **FINLAND**
 - 1) **FINAVIA**
Nätverksprincipen (*tillstånd beviljat av EU-kommissionen*) innebär att en enda regional flygplats inte behöver vara lönsam. Förlusterna kan täckas av Helsingfors-Vandas intäkter. Detta kräver att flygtrafikpriserna på Finavias flygplatser är desamma. *Finavia Terms of Services valid from 1.1.2022*⁴.
 - 2) **Ministry of Transport and Communications**
*Finland's Air Transport Strategy 2015-2030*⁵

³ <https://avinor.no/en/corporate/about-us/role-in-society/avinormodelen>

⁴ https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Finavia_Terms_of_Services_01.01.2022.pdf

⁵ https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78750/Julkaisuja_2a-2015.pdf?sequence=2

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46- (0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

4. Tidplan och åtgärdssamband

4.1 till och med 4.2

Ingen

4.2.1 Arlanda flygplats och luftrum

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort bortsett från punkten att Swedavia även bör citat –"skapa en samlad plats och terminal på Arlanda för kommersiellt allmänflyg inklusive samhällsviktigt flyg". (Fortsätter på nästa sida)

På sidan 4 i vårt remissvar har vi påpekat behovet av tillgänglighet för all typ av allmänflyg/General Aviation där vi även lämnat förslag på egen landningsbana för denna typ av flygverksamhet och som inte kräver någon miljöprövning.

Det inte krävs inte någon miljöprövning för en landningsbana som är max 1199 meter lång i enlighet med Miljöbalken (1998:808)⁶.

4.2.2 till och med 4.2.3

Ingen

4.2.4 Arlanda flygplats och luftrum

Vi gör inte samma bedömningar som den tidigare utredaren avseende tidigare avveckling av Bromma flygplats år 2035.

Vi anser att flygplatsen skall vara i drift till åtminstone t.o.m. det gällande arrendeavtalets utgång år 2038 och att den därefter övergår till att bli en autonom flygplats blandat med den övriga befintliga kommersiella luftfarten samt samtliga typer av verksamhetsområden inom begreppet allmänflyg/General Aviation.

Tillägg: 2022-10-18:

Den nytillträdde Regeringen i Sverige har genom det så kallade "Tidöavtalet"⁷ genomfört nedanstående beslut vilket gör att alla förslag om nedläggning av Bromma flygplats i både förtid och efter 2038 till att börja med faller under den nytillträdde regeringens mandatperiod:

- "Tidöavtalet:

Överenskommelse för Sverige

Direktiv samarbetsprojekt Tillväxt och hushållsekonomi

3. Reformen som ska genomföras i projektet

Företagande och produktivitet

Reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot:

⁶ Alla svenska flygplatser behöver inte miljöprövas. Det är endast civila flygplatser med en instrumentbana som är längre än 1200 meter (A-anläggningar) samt flottilflygplatser eller civila flygplatser med infrastruktur för militär flygverksamhet med en instrumentbana som är längre än 1200 meter (B-anläggningar) som kräver tillstånd enligt miljöbalken innan de anläggs. Vid ändringar av flygplatsens förutsättningar, t ex vid förändrade flygvägar eller anläggning av nya rullbanor omprövas flygplatserna och tilldelas nya miljövillkor.

⁷ Tidöavtalet: <https://moderaterna.se/app/uploads/2022/10/Tidoavtalet-Overenskommelse-for-Sverige.pdf>

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

- "Bromma flygplats ska bevaras. Något beslut om att lägga ned Bromma flygplats kommer inte fattas under mandatperioden."

4.2.5 till och med 4.3

Ingen

5. Åtgärder för utveckling av Arlanda flygplats

5.1 till och med 5.1.1

Ingen

5.2 Samhällsviktigt flyg ska ges bra förutsättningar för verksamheten

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt bortsett från citat -"Swedavia bör samla kommersiellt allmänflyg och samhällsviktigt flyg...", slut citat. Vi anser att **allt** allmänflyg inklusive både kommersiell och privat verksamhet skall samlas tillsammans med samhällsviktigt flyg på ett område vid Arlanda flygplats.

Bromma flygplats har sedan dess öppning år 1936 aldrig dragit någon gräns mellan de olika typerna av allmänflyg eller den kommersiella luftfarten. Därför bör detta rimligen även gälla på Arlanda då etableringen av ett område för Allmänflyg /General Aviation på Arlanda flygplats endast har sin huvudsakliga orsak i att man önskar att avveckla Bromma flygplats.

5.2.1 Bakgrund

Dagens situation vid Arlanda flygplats

Swedavia's bedömning att citat

1. -"det i dagsläget inte finns utrymme att omhänderta allt allmänflyg som bedrivs vid Bromma flygplats på Arlanda flygplats utan kapacitetsförstärkning avseende uppställningsplatser".
2. -"Vid en eventuell förtida avveckling av Bromma flygplats i närtid anser Swedavia att prioritet bör ges åt det samhällsviktiga flyget. Det får plats på Arlanda flygplats, dock med en initialt lägre servicenivå än önskvärt.", slut citat.

Vår kommentar och förslag

Detta visar direkt det ohållbara i dels ett förtida beslut om avveckling och nedläggning år 2035 och flytt samt att det dels önskas en avveckling och nedläggning av flygplatsen totalt sett år 2038.

När inte allt flyg prioriteras som idag och som sedan flygplatsens öppning år 1936 har opererat på Bromma flygplats inte tilldelas plats på Arlanda faller hela idén med en flytt.

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Bankgiro
360-6027

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Bank
SEB

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

IBAN
SE725000000052731014229

MOMS/VAT
SE 969711270501

BIC
ESSESESS

Tillägg: 2022-10-18:

Den nytillträdde Regeringen i Sverige har genom det så kallade "Tidöavtalet"⁸ genomfört nedanstående beslut vilket gör att alla förslag om nedläggning av Bromma flygplats i både förtid och efter 2038 till att börja med faller under den nytillträdde regeringens mandatperiod:

- "Tidöavtalet:

Överenskommelse för Sverige

Direktiv samarbetsprojekt Tillväxt och hushållsekonomi

3. Reformerna som ska genomföras i projektet

Företagande och produktivitet

Reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot:

- "Bromma flygplats ska bevaras. Något beslut om att lägga ned Bromma flygplats kommer inte fattas under mandatperioden."

5.2.2 Behov av ytterligare åtgärder

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt bortsett från citat - "Det är av betydelse att det kommersiella allmänflyget och samhällsviktigt flyg ges bra verksamhetsförutsättningar vid Arlanda flygplats", slut citat.

Vi anser att allt allmänflyg inklusive både kommersiell och privat verksamhet skall samlas tillsammans med samhällsviktigt flyg på ett område vid Arlanda flygplats.

5.3 Goda premisser för godstransporter är av vikt

Inga

5.4 Kapaciteten för rullbanor, taxibanor och uppställningsplatser måste kunna möta efterfrågan över tid

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt bortsett från citat - "...och byggande av en ny parallell rullbana", slut citat.

Vi anser att det behövs fler än en (1) ny rullbana och vill därmed hänvisa till de förslag som finns på ytterligare två rullbanor och dels det förslag som lämna här ovan under punkterna 3.2.1 respektive 4.2.1.

Sammanfattande kommentar från oss samt förslag gällande nedanstående under denna rubrik

Om det innebär kapacitetsinskränkningar på Arlanda flygplats pga. en enligt denna utredares förslag om år 2035 tidigarelagd avveckling av Bromma flygplats eller att det överhuvudtaget blir en begränsning gällande utrymme både på marken och i luften som innebär att till exempel viss luftfart (Allmänflyg) som har funnits sedan 1936 på Bromma flygplats skall tvingas lämna Stockholmsområdet helt och hållet så bör förslaget om en tidigare avveckling av Bromma flygplats till fullo avvisas.

Om Bromma flygplats avvecklas genom att enligt arrendeavtalet avslutas år 2038 och att Stockholm Arlanda flygplats även detta år ännu inte har den kapaciteten att ta emot allt flyg

⁸ Tidöavtalet: <https://moderaterna.se/app/uploads/2022/10/Tidoavtalet-Overenskommelse-for-Sverige.pdf>

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

från Bromma flygplats bör avvecklingen av Bromma flygplats avvisas och istället fortsätta i drift och då enligt vårt förslag som en autonom flygplats.

Tillägg 2022-10-18:

Den nyttillträdde Regeringen i Sverige har genom det så kallade "Tidöavtalet"⁹ genomfört nedanstående beslut vilket gör att alla förslag om nedläggning av Bromma flygplats i både förtid och efter 2038 till att börja med faller under den nyttillträdde regeringens mandatperiod:

- "Tidöavtalet:

Överenskommelse för Sverige

Direktiv samarbetsprojekt Tillväxt och hushållsekonomi

3. Reformerna som ska genomföras i projektet

Företagande och produktivitet

Reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot:

- "Bromma flygplats ska bevaras. Något beslut om att lägga ned Bromma flygplats kommer inte fattas under mandatperioden."

5.4.1 Bakgrund

En kapacitetsökning skulle kunna genomföras om man på Arlanda införde både parallella starter och landningar på bana 01L respektive bana 01R eller från andra hållet bana 19R respektive 19L vilket är relativt normalt på ett flertal andra flygplatser ute i världen med liknande parallella banor inklusive Flughafen München (MUC) i Tyskland och London Heathrow (LHR) i Storbritannien (UK), m.fl.

Det har påståtts att detta inte går att genomföra men det är ju felaktigt då detta bevisligen fungerar på andra flygplatser (se ovan).

Utredaren har dock lagt till följande punkter där vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom dessa punkter:

1. Citat – "Genomförande av åtgärder för att möjliggöra mixade parallella operationer. Det ställer bland annat krav på systemstöd och förändrad bemanning i flygledartornet, men också utökad maskinpark för att ha båda parallellbanor i drift samtidigt (steg 2-och 3-åtgärder). Med införande av mixade parallella operationer kan kapaciteten öka till uppskattningsvis cirka 90 rörelser per timme."
2. Citat – "Förlängning av bana 3, vilket ger möjlighet till fullt nyttjande av parallella mixade operationer (steg 3-åtgärd)."
3. Citat – "Byggande av en ny bana 4 eller tredje parallell bana (steg 4-åtgärd), vilket skulle öka rullbanekapaciteten med nästan 50 procent."

5.4.2 Regelverk avseende slots

Inga

⁹ Tidöavtalet: <https://moderaterna.se/app/uploads/2022/10/Tidoavtalet-Overenskommelse-for-Sverige.pdf>

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

5.4.3 Trängselavgifter

Trängselavgifter inom luftfarten

Vi motsätter oss detta förslag.

Se ”*Sammanfattande kommentar från oss samt förslag gällande nedanstående under denna rubrik*”, under punkt 5.4. här ovan.

5.4.4 Behov av ytterligare åtgärder

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt bortsett från förslaget om införande av Trängselavgifter.

5.5 Säkerställ fortsatt modernisering av svenskt luftrum

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt och vill lägga till att tydliggörandet avseende planering av den långsiktiga utvecklingen av luftrummet skall fördelas mellan dagens två nuvarande parter inom detta verksamhetsområde det vill säga **LFV AB** respektive **ACR | Aviation Capacity Resources AB** då det idag är dessa två verksamheter som hanterar luftrummet i Sverige.

5.5.1 Bakgrund

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt men vill utifrån, citat –”*Före covid-19 pandemin var Stockholms TMA klassat av Eurocontrol som ett terminalområde med hög komplexitet. Det beror till stor del på att det i Stockholm TMA finns två flygplatser, Arlanda och Bromma flygplatser.*”, slut citat, starkt poängtera att covid-19-pandemin mer eller mindre upphört och att trafiken i princip återgått till tiden innan covid-19 pandemin. (Fortsätter på nästa sida)

Vi motsätter oss därför förslaget om att använda detta som argument för att möjliggöra en tidigarelagd avveckling av Bromma flygplats.

Dessutom är det inte några större svårigheter att hantera ett komplext luftrum med hänvisning till de idag befintliga FAB¹⁰-områdena som finns (DK SE FAB är dock nedlagd)

Utöver det vill vi hänvisa till London Area Control Centre (LACC) som drivs av NATS¹¹

London Terminal Control Area (LACC) är ett exempel på detta och handlar om flygtrafik som anländer och avgår från London Heathrow (LHR), Gatwick, Luton, Stansted, London City, Northolt, Biggin Hill, Southend, Farnborough och andra mindre flygfält i Londonområdet.

Ovanpå detta bör ansvaret för det lägre luftrummet som idag hanteras av Kommunerna kring de kommunala/privata flygplatserna överföras till de verksamheter som har som sin huvudsakliga uppgift att hantera luftrummen i Sverige idag.

Dessa två är som vi beskrivit här ovan **LFV AB** respektive **ACR | Aviation Capacity Resources AB**. Dessa kan både utforma och hantera dessa luftrum tillsammans med Transportstyrelsen som sin tur hanterar detta verksamhetsområde tillsammans med EASA¹².

¹⁰ FAB, Functional Airspace Block: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky/functional-airspace-blocks-fabs_en

¹¹ NATS is a public private partnership between the Airline Group, which holds 42%, NATS staff who hold 5%, UK airport operator LHR Airports Limited with 4%, and the Government which holds 49%: <https://www.nats.aero/>

¹² EASA, European Union Aviation Safety Agency: <https://www.easa.europa.eu/en>

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Att lägga ansvaret för en liten kommun att hantera denna oerhört viktiga och kunskapskrävande fråga är oerhört resurskrävande utifrån både personalbehov och kostnader.

5.5.2 Pågående utvecklingsinsatser

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt men avvisar i sin helhet luftrumsförändringarna utifrån, citat- "scenarierna är att Bromma flygplats avvecklas i förtid (före år 2038)".

5.5.3 Behov av ytterligare åtgärder

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt och vill lägga till att tydliggörandet avseende planering av den långsiktiga utvecklingen av luftrummet skall fördelas mellan dagens två nuvarande parter inom detta verksamhetsområde det vill säga **LFV AB** respektive **ACR | Aviation Capacity Resources AB** då det idag är dessa två verksamheter som hanterar luftrummet i Sverige. Ersättningar för eventuella kostnader skall fördelas jämnt (50/50) mellan båda dessa parter.

5.6 till och med 5.6.1 och 5.6.2

Inga

5.7 Förberedelserna bör påbörjas omgående för en fortsatt utveckling av flygplatsen

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt

5.7.1 Samhällsplanering och riksintresse Riksintresseprecisering Arlanda flygplats

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt

5.7.2 Miljöbalken och miljöprövning Miljöbalken och regeringens beslut om tillåtlighet Behov av ytterligare åtgärder

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt men avvisar vi följande förslag citat –"Här anser jag att en eventuell avveckling av Bromma flygplats ingår som en del i prövningen av Arlanda flygplats", av den enkla anledningen att flygplatsen vare sig skall avvecklas i förtid år 2035 eller avvecklas överhuvudtaget efter arrendeavtalets utgång år 2038 i enlighet med vårt inledande förslag.

5.8 Anslutande transportinfrastruktur måste vara robust och behöver utvecklas med fokus på ökad kollektivtrafik

5.8.1 Nulägesbild för väg- och järnvägsinfrastrukturen Väginfrastruktur

Kollektivtrafiken behövs byggas ut först innan någon sådan förändring kan genomföras för att kunna motsvara bortfallet av motorfordon.

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Om motorfordonet dessutom är miljövänligt enligt gällande miljökrav bör den inte bestraffas med en straffavgift.

Det är ju inte fordonen i sig som är skadligt utan vad som kommer ut från avgasröret. Miljövänliga fordon idag är elfordon, ladd-hybrider samt dieselbilar som drivs av HVO 100/Biodiesel tillsammans med tillsatsämnet **AdBlue**¹³.

Järnvägsinfrastruktur

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt

5.8.2 Pågående utveckling i väg- och järnvägsinfrastrukturen

Väginfrastruktur

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt bortsett från följande textcitat –*”Med en långsammare tillväxt av flygresenärer till/från Arlanda som en effekt av pandemin, kommer beskriven trängselproblematik att förskjutas något i tiden”,* då tillväxten i princip har återgått till 2019 års volymer med vissa undantag.

Järnvägsinfrastruktur

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt

5.8.3, 5.8.4 och 5.8.5

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt

5.9 Fler bör åka med kollektivtrafik

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt bortsett från följande textcitat –*”En eventuell nedläggning av Bromma flygplats kommer däremot endast marginellt påverka det samlade trafiktrycket på E4”,* slut citat.

Det samlade trafiktrycket till och från Bromma idag bör givetvis läggas samman med den befintliga trafiken till och från Arlanda flygplats då flygplatsen i princip återhämtat sig till att vara nära det läge som flygplatsen befann sig i innan Covid-19 pandemins utbrott då Covid-19 pandemin nu mer eller mindre har upphört.

5.10 Besked om framtiden för Bromma flygplats anger tempot för utveckling av Arlanda flygplats

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt bortsett från meningen i följande citat –*”Swedavia bör i närtid ta initiativ till fördjupade markundersökningar för att få bättre underlag för att bedöma behovet av och kostnaderna för sanering av markområdet vid Bromma flygplats”,* slut citat, samt citat –*”Inriktningen för förhandlingen bör vara att tydliggöra förutsättningarna för Bromma flygplats och den framtida markanvändning av området samt att klarlägga kostnaden för en framtida sanering av marken inom flygplatsområdet.”,* då dessa två punkter i huvudsak avser förslaget om att tidigarelägga utvecklingen av Bromma flygplats år 2035 samt eventuell utveckling efter att arrendeavtalet avslutas år 2038.

¹³ AdBlue presenterat av Volvo Cars:

<https://www.volvocars.com/se/support/topics/anvanda-din-bil/bra-att-veta/adblue-r>

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsalightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Tillägg 2022-10-18:

Den nyttillträdde Regeringen i Sverige har genom det så kallade "Tidöavtalet"¹⁴ genomfört nedanstående beslut vilket gör att alla förslag om nedläggning av Bromma flygplats i både förtid och efter 2038 till att börja med faller under den nyttillträdde regeringens mandatperiod:

- "Tidöavtalet:

Överenskommelse för Sverige

Direktiv samarbetsprojekt Tillväxt och hushållsekonomi

3. Reformers som ska genomföras i projektet

Företagande och produktivitet

Reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot:

- "Bromma flygplats ska bevaras. Något beslut om att lägga ned Bromma flygplats kommer inte fattas under mandatperioden."

5.10.1 Bakgrund

Nationellt basutbud och Swedavias bolagsordning

Avtal om upplåtelse av Bromma flygplatsområde

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt men anser att Swedavia till att börja med inte skall påbörja någon avveckling av flygplatsen år 2035 samt att Swedavia antingen i egen regi eller om arrendeavtalet överlåtes till annan operatör efter arrendeavtalets utgång år 2038 påbörjar en ny förhandling om flygplatsens fortsatta drift som en flygplats efter år 2038.

Swedavias inriktning

Swedavias konsekvensanalys som presenterades i september 2020 gick ut på remiss genom Näringsdepartementet med Referensnummer N2021/02361 vilket vi lämnat vårt remissvar om den 17 december 2021.

Vårt förslag är att man avvisar denna konsekvensanalys i sin helhet med hänvisning till nedanstående text och vårt remissvar samt det som Transportstyrelsen skrev i sitt eget remissvar angående samma sak.

Vi lämnade följande i vårt remissvar på denna konsekvensanalys:**"Konsekvensanalysen**

SFSA Holding KB anser i likhet med vad Transportstyrelsen anger i sitt remissvar att eftersom det endast är en sammanfattning av Swedavias konsekvensanalys som remitteras anser SFSA Holding KB i likhet med Transportstyrelsen att det generellt är svårt att lämna konstruktiva synpunkter. I likhet med vad Transportstyrelsen anger i sitt remissvar framgår det inte hur djup den faktiska konsekvensanalysen är – sammanfattningen är mycket övergripande och generell.

Swedavia AB uppger att de i arbetet med att ta fram konsekvensanalysen inte har fört dialog med externa parter för att samla in information.

SFSA Holding KB menar i likhet med Transportstyrelsen att det kan ha bidragit till en ensidig beskrivning som sannolikt saknar information.

SFSA Holding KB skulle gärna se liksom Transportstyrelsen att Swedavia redogör för de argument som de bygger sin samlade bedömning på om att konsekvenserna av en förtida nedläggning av Bromma är "hanterbara".

¹⁴ Tidöavtalet: <https://moderaterna.se/app/uploads/2022/10/Tidoavtalet-Overenskommelse-for-Sverige.pdf>

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46- (0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsalightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

COVID-19-PANDEMIN SAMT FLYGBOLAGET BRA

Swedavias utredare anger inledningsvis att Covid-19-pandemin medfört att Bromma under lång tid framöver kommer att ha ett betydande kapacitetsöverskott på grund av låga trafikvolymerna.

SFSA Holding KB anser dock att denna slutsats är byggt på mycket osäkra prognoser och att Swedavias bedömning är direkt felaktig då pandemin skall ses som kortvarig.

Flygtrafiken har numera återkommit på Bromma dels tack vare att folk kunnat vaccinera sig samt dels att den andra anledningen till nedgången berott på flygbolaget BRA:s rekonstruktion som inföll ungefär samtidigt som pandemins inledning och som numera är slutförd och trafiken återstartats.

Corona-pandemin får därför absolut Ej ses som permanent vilket vi tror är avsikten till utredarens oklarhet i frågan.

Att man utnyttjar pandemins icke permanenta konsekvenser av Swedavia AB och Regeringen i syfte att möjliggöra en tidigarelagd stängning av Bromma flygplats är ytterst anmärkningsvärt.

Corona-pandemins utbredning har drabbat samtliga flygplatser och flygbolag världen över och skall därför inte användas som argument för en tidigarelagd nedläggning av denna flygplats vilket också Riksdagen uppmärksammat och förtydligat Regeringen om i sitt beslut den 2 juni 2021 (2021-06-02).

Därför minskar relevansen utav konsekvensanalysen till sin helhet.”

Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och Verksamhet

Vi avvisar denna punkt i sin helhet med hänvisning till det som redogjorts under rubriken **Kommentar** här nedan.

Kommentar

Allmänflyg

SFSA Holding KB anser i likhet med Transportstyrelsen och deras remissvar att begreppet ”allmänflyg” inte tillämpas på rätt sätt i rapporten.

På exempelvis sidan 40 skriver utredaren ”Allmänflyget är ett samlingsnamn för det flyg som inte är att betrakta som militärt flyg eller trafikflyg, till exempel taxiflyg, sportflyg, hobbyflyg och bruksflyg”.

SFSA Holding KB menar i likhet med Transportstyrelsen citat – ”att taxiflyg och bruksflyg inte ingår i begreppet allmänflyg, utan dessa ingår i den kommersiella luftfarten”.

I Transportstyrelsens rapport ”Allmänflyget i Sverige” från 2008, som också SFSA Holding KB deltagit i, beskrivs allmänflyget enligt följande:

”allmänflyg avgränsas till icke-kommersiell lufttransport i enlighet med

Chicagokonventionen Annex 6 Part 1, Chapter 1: ”All civil aviation operations other than scheduled air services and non-scheduled air transport operations for remuneration or hire or aerial work”.

Enligt gällande luftfartslag kräver allmänflyg, till skillnad från kommersiell luftfart, inget drifttillstånd (AOC) eller operativ licens (OL).

Allmänflyget erbjuder inte transporter, eller att utföra arbeten med luftfartyg, till allmänheten mot betalning. Det bör understrykas att ett luftfartyg kan användas i flera syften och att begreppet således inte är kopplat till själva luftfartyget.

SFSA Holding KB ställer sig i likhet med Transportstyrelsen frågande till citat – ”om den definitionen som används i utredningen gör att utredaren inte tillräckligt har utrett förutsättningar för taxiflyg och bruksflyg vid en avveckling av Bromma.”

Dessa två kategorier av luftfart är enligt Transportstyrelsens uppfattning inte hemmahörande i begreppet allmänflyg och de har heller inte samma förutsättningar som allmänflyget.

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Bankgiro
360-6027

Phone
+46- (0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Bank
SEB

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

IBAN
SE725000000052731014229

MOMS/VAT
SE 969711270501

BIC
ESSESESS

Det anges på flera ställen i utredningen (bland annat på sidan 120) att Swedavia har påbörjat en process för att samla allmänflyget till en specifik plats på Arlanda, vilket utredaren menar bör realiseras snarast möjligt.

Det framgår inte tydligt i utredningen om den platsen även är tänkt att omfatta taxifyg och bruksflyg.

SFSA Holding KB ser i likhet med Transportstyrelsen citat –"ett behov av att analysera om en sådan plats även är lämplig för dessa aktörer."

SFSA Holding KB ser också i likhet med Transportstyrelsen att citat –"en analys gällande de små enmotoriga propellerflygplanen som idag finns på Bromma skulle behöva genomföras.

Detta då det finns en risk att dessa flygplan inte kommer att kunna trafikera Arlanda eftersom de troligtvis skulle störa trafikflödet väsentligt med tanke på att de håller en betydligt lägre hastighet än övrig trafik."

Tillägg 2022-10-18:

Den nytilträdde Regeringen i Sverige har genom det så kallade "Tidöavtalet"¹⁵ genomfört nedanstående beslut vilket gör att alla förslag om nedläggning av Bromma flygplats i både förtid och efter 2038 till att börja med faller under den nytilträdde regeringens mandatperiod:

- "Tidöavtalet:

Överenskommelse för Sverige

Direktivt samarbetsprojekt Tillväxt och hushållsekonomi
3. Reformen som ska genomföras i projektet

Företagande och produktivitet

Reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot:

- "Bromma flygplats ska bevaras. Något beslut om att lägga ned Bromma flygplats kommer inte fattas under mandatperioden."

4.5.4 Avveckling av övrigt allmänflyg (Ingår i Kommentar)

På sidan 227 (sidan 130 enligt Transportstyrelsens remissvar) i utredningen under rubriken "4.5.4 Avveckling av övrigt allmänflyg" anges att Swedavia har meddelat att det finns möjlighet att erbjuda affärsflyget som idag finns på Bromma en basering på Arlanda.

En sådan basering skulle, enligt utredningen, innebära att Swedavia genom förhandling med intresserade företag tillgängliggör mark för hangarer och terminaler för privatflyg (så kallade FBO, Fixed Base Operator) med anslutning till taxi- och rullbanor. SFSA Holding ser i likhet med Transportstyrelsen gärna, citat –"ett förtydligande kring vad som i sammanhanget menas med begreppet affärsflyg då det är otydligt om utredaren syftar på taxifyg och bruksflyg eller privatflyg."

Ett förtydligande är relevant då det är fullt möjligt enligt gällande regelverk att flyga Privatflyg såväl med ett mycket stort luftfartyg, som exempelvis Boeing 747 alternativt Airbus A380, såväl som att man även kan flyga privatflyg med ett litet enmotorigt propellerflygplan.

¹⁵ Tidöavtalet: <https://moderaterna.se/app/uploads/2022/10/Tidoavtalet-Overenskommelse-for-Sverige.pdf>

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46- (0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsalightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Enligt Transportstyrelsens mening är det citat – ”vanligast att begreppet ”affärsflyg” används för den typen av privatflyg som genomförs med små och medelstora jetflygplan, men det kan även innefatta taxiflyg”, vilket är helt korrekt.

Taxiflyg kan dock aldrig vara privatflyg eftersom det krävs samma typer av tillstånd för taxiflyg som för vilket annat flygbolag som helst som säljer tjänster till en bred allmänhet. Flyger man alltså taxiflyg privat är det ett brott mot 13 kap. 4 § Luftfartslag (2010:500) t.o.m. SFS 2021:1036 och den som utför detta på sådant sätt kan då dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Kommentar till utredarens redogörelse – ”Kapacitet vid Arlanda flygplats” på sida 223–227

Inledningsvis bedömer utredaren att citat – ”kapaciteten vid Arlanda flygplats i det korta perspektivet är tillräckligt för den efterfrågan som finnas, även i ”peak”-tid. Med tiden kommer efterfrågan på ankomst- och avgångstider, uppställningskapacitet och kapacitet i terminalerna med mera att öka. Exakt när det kan bli aktuellt med ytterligare kapacitet är svårt att uttala sig om i dagsläget, och en fråga för Swedavia AB:s styrelse att bedöma”.

SFSA Holding KB svarar därför att Bromma flygplats innebär en viktig lösning för goda flygförbindelser och är inte bara en fråga för Stockholm utan en infrastrukturlösning som i allra högsta grad berör hela Sverige.

En flytt av GA-flyget (inklusive regionalflyg, privat, affärs och civilflyguppdrag) och möjligen även det sk blåljusflyget samt det lätta GA-flyget (<5 700kg) till Arlandas befintliga infrastruktur kommer förmodligen inte vara möjlig då trafiken de facto nu åter har gått upp tack vare det att många människor nu blivit vaccinerade både i Sverige och utomlands.

Corona-pandemin får därför absolut ej ses som permanent vilket vi tror är avsikten till utredarens oklarhet i frågan.

Att man utnyttjar pandemins icke permanenta konsekvenser av Swedavia AB och Regeringen i syfte att möjliggöra en tidigare lagd stängning av Bromma flygplats är ytterst anmärkningsvärt.

Corona-pandemins utbredning har drabbat samtliga flygplatser och flygbolag världen över och skall därför inte användas som argument för en tidigare lagd nedläggning av denna flygplats vilket också Riksdagen uppmärksammat och förtydligat Regeringen om i sitt beslut den 2 juni 2021 (2021-06-02).

För att flytta GA1-flyget lätta kommersiella flygplan över till Stockholm Arlanda Airport (ESSA/ARN) behövs en egen infrastruktur inklusive tillhörande egen hårdgjord RWY (asfalt/betong) för att kunna ta emot allt från light GA och lätta kommersiella flygplan under 5,700 kg upp till flygplan över 5,700 kg samt en GA-terminal.

Detta enligt de största GA-operatörerna (FBO2) på Bromma – **Grafair AB, Industriflyg AB** samt service/underhållsföretaget **Bromma Air Maintenance AB (BAM)**.

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsalightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Affärsflygsektorn hanterar mer än 31 000 flygplan över hela världen (EBAA), och denna viktiga nischmarknad kräver en hög servicenivå och anpassning från "Fixed-Base Operators, FBO".

Antal GA-flygplan i Sverige är ca 1 600 allmänflygplan, helikoptrar, taxifygplan och blåljus-flygplan (ej tunga trafikflygplan).

Antal flygtimmar för GA-flyget i Sverige är totalt 75 000–85 000 timmar/år

3. Till ovanstående vill vi hänvisa till två (2) Riksdagsbeslut:

1. Dels **Riksdagens tillkännagivande** den 2 Juni 2021 som utskottet anförde om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats och tillkännagav detta för regeringen (bet. 2020/21:TU14, rskr. 2020/21:334).
bet.2020/21:TU14:https://www.riksdagen.se/sv/dokumentlagar/arende/betankande/luf-fartsfragor_H801TU14
rskr.
2020/21:334:https://www.riksdagen.se/sv/dokumentlagar/dokument/riksdagsskrivelse/riksdagsskrivelse-202021334_H80K334
2. Dels beslutet den 2 december 2021 gällande **Det nationella basutbudet av flygplatser** här nedan.

Det nationella basutbudet av flygplatser

Trafikutskottets betänkande 2021/22:TU4

Riksdagen (Sveriges riksdag) beslöt den 2 december 2021 att riksdagens godkännande bör hämtas in innan ändringar genomförs i det nationella basutbudet av flygplatser. Bromma flygplats ingår som bekant i det nationella basutbudet.

Tillägg 2022-10-18:

Den nyttillträdde Regeringen i Sverige har genom det så kallade "Tidöavtalet"¹⁶ genomfört nedanstående beslut vilket gör att alla förslag om nedläggning av Bromma flygplats i både förtid och efter 2038 till att börja med faller under den nyttillträdde regeringens mandatperiod:

- "Tidöavtalet:

Överenskommelse för Sverige

Direktiv samarbetsprojekt Tillväxt och hushållsekonomi

3. Reformen som ska genomföras i projektet

Företagande och produktivitet

Reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot:

- "Bromma flygplats ska bevaras. Något beslut om att lägga ned Bromma flygplats kommer inte fattas under mandatperioden."

5.10.2 Behov av ytterligare åtgärder

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt bortsett från den underförstådda meningen i texten som antyder en förtida avveckling av Bromma flygplats.

¹⁶ Tidöavtalet: <https://moderaterna.se/app/uploads/2022/10/Tidoavtalet-Overenskommelse-for-Sverige.pdf>

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Bankgiro
360-6027

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Bank
SEB

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

IBAN
SE725000000052731014229

MOMS/VAT
SE 969711270501

BIC
ESSESESS

5.11 Tillgänglighet till vissa flyglinjer bör säkerställas

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt bortsett från att systemet och regelverket kring upphandling av flygtrafik avseende allmän trafikplikt görs om då dagens regelverk idag hindrar upphandling där man anser att det inte finns någon tillräcklig bofast befolkningsmängd trots att orten alternativt regionen innehar en stor mängd turisttrafik pga. ett större turistområde som generera arbetskraft till samma ort eller region som t ex Sälens flygplats/Scandinavian Mountains Airport (SCR/ESKS), m.fl.

5.12 Försörjning av energi behöver säkerställas för Arlanda flygplats och för den flygtrafik som bedrivs vid flygplatsen

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt bortsett från följande textcitat som återfinns på flera ställen under samma punkt–*”Bromma flygplats bör därefter stängas senast 1 januari 2035”*, som vi avvisar i sin helhet.

5.13 Fördjupade analyser ur ett totalförsvarsperspektiv bör genomföras

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt.

5.13.1 Bakgrund Linjefart- och chartertrafik

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt bortsett från följande textcitat som återfinns på flera ställen under samma punkt–*”Vid en avveckling av Bromma flygplats kan ett antal flygplatser fungera som alternativflygplatser för Arlanda när flygplatsen tvingas till tillfälligt reducerad kapacitet, bland annat Skavsta, Västerås, Göteborg-Landvetter, Malmö, Helsingfors, Oslo och Köpenhamn flygplatser”*.

Vi avvisar denna punkt enligt vad vi tidigare lämnat förslag på gällande förslaget om tidigare avveckling av Bromma flygplats.

Tillägg 2022-10-18:

Den nyttillträdde Regeringen i Sverige har genom det så kallade ”Tidöavtalet¹⁷” genomfört nedanstående beslut vilket gör att alla förslag om nedläggning av Bromma flygplats i både förtid och efter 2038 till att börja med faller under den nyttillträdde regeringens mandatperiod:

-”Tidöavtalet:

Överenskommelse för Sverige

Direktiv samarbetsprojekt Tillväxt och hushållsekonomi

3. Reformen som ska genomföras i projektet

Företagande och produktivitet

Reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot:

- ”Bromma flygplats ska bevaras. Något beslut om att lägga ned Bromma flygplats kommer inte fattas under mandatperioden.”

Samhällsviktigt flyg och övrig flygtrafik

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt.

Vårt företag är för närvarande verksamma avseende detta område och har varit

¹⁷ Tidöavtalet: <https://moderaterna.se/app/uploads/2022/10/Tidoavtalet-Overenskommelse-for-Sverige.pdf>

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46- (0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

delaktiga i diskussioner och möten kring område sedan Region Stockholm inledde sin avsikt att förändra baseringen av helikoptrar för sjö- och flygräddning från Norrtälje (Mellingeholms flygplats).

Beredskapsflygplatser

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt men anser att Trafikverket bör utöka antalet beredskapsflygplatser att inkludera även Skövdes flygplats och att dessa beredskapsflygplatser permanentas för att säkerställa flygplatsernas fortsatta existens.

Vårt företag är för närvarande verksamma avseende detta område och har varit delaktiga i diskussioner och möten kring område.

5.13.2 Behov av ytterligare åtgärder

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort men avvisar till fullo utredarens förslag enligt följande textcitat – ”*Annat allmänflyg och helikoptertrafik behöver flyttas till andra flygplatser och tillräcklig kapacitet för detta behov behöver säkerställas i Stockholmsområdet, bland annat för det spaningsflyg som bedrivs av Frivilliga Flygkåren (FFK).*”

Anledningen till detta har vi utförligt kommenterat och lämnat som förslag under punkten:

5.2 Samhällsviktigt flyg ska ges bra förutsättningar för verksamheten

6 Konsekvensanalys

6.1 Påverkan på möjligheter att uppfylla de transport- och klimatpolitiska målen

Vi vill inledningsvis citera artikeln ”Förslagen som stärker Arlandas flygplats”, från Nils Paul, expert infrastruktur, Svenskt Näringsliv.

2.”En hållbar flygplats:

Flygets omställning ska främjas och övergången till fossilfria drivmedel som biodrivmedel, vätgas och el stödjas. Danmark beslutade nyligen om en öronmärkt flygavgift för omställning samtidigt som Sveriges flygskatt i stället belastar alla biljetter oavsett resans klimatpåverkan. Om politikens mål är omställning är detta medel ineffektivt. Klimatmålen ska nås genom effektiva styrmedel som prissätter koldioxidutsläpp och genom incitament för omställning

3.”Lyhördhet för näringslivet:

Ett konkurrenskraftigt Sverige med framgångsrika företag som bidrar till klimatomställning och sysselsättning behöver en infrastruktur som underhålls och utvecklas för att hålla jämna steg med tillväxt och befolkningsökning. God tillgänglighet är viktigt för att Sverige ska kunna attrahera kapital och internationell spetskompetens.

Sverige har alla möjligheter att vara ett föredöme för hållbara transporter samtidigt som utvecklingen av Arlanda stärker näringslivets konkurrenskraft. Inom Regeringskansliet finns underlag som kan användas för en bred politisk överenskommelse om Arlandas framtid som omfattar både ett nytt miljötillstånd och investeringar i väg- och järnvägskapacitet till flygplatsen

Ett handslag över blockgränsen kan vara ett startskott”.

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

I övrigt hänvisar till följande beslut:

Tillägg 2022-10-18:

Den nyttillträdde Regeringen i Sverige har genom det så kallade "Tidöavtalet"¹⁸ genomfört nedanstående beslut vilket gör att alla förslag om nedläggning av Bromma flygplats i både förtid och efter 2038 till att börja med faller under den nyttillträdde regeringens mandatperiod:

- "Tidöavtalet:

Överenskommelse för Sverige

Direktiv samarbetsprojekt Tillväxt och hushållsekonomi

3. Reformen som ska genomföras i projektet

Företagande och produktivitet

Reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot:

- "Bromma flygplats ska bevaras. Något beslut om att lägga ned Bromma flygplats kommer inte fattas under mandatperioden."

Kommentar:

De internationella förbindelserna är centrala för Sverige och Stockholmsregionen och det internationella beroendet blir allt större.

Arlanda är navet för primärt allt internationellt flyg men inte främst det regionala även om det utgör en viss del.

Båda flygplatserna Arlanda och Bromma är en förutsättning för en god tillgänglighet för hela landet, både inrikes och utrikes.

Ska Sverige växa krävs investeringar i Arlanda och Brommas kapacitet och terminaler, men även i landinfrastrukturen för smidiga klimatsmarta resor till och från flygplatserna.

Arlandas betydelse gentemot angränsande flygplatser såsom Stockholm-Bromma, Stockholm-Skavsta och Stockholm-Västerås flygplatser kommer inte att förändras då de senare nämnda flygplatserna är nischade mot sina specifika områden vilket inte kommer att påverka flygtrafiken på Arlanda nämnvärt.

Vare sig Stockholm-Skavsta eller Stockholm-Västerås flygplatser kommer heller att avvecklas.

6.2 Påverkan på kostnader eller intäkter för staten, kommuner, regioner, företag eller enskilda

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt men med skillnaden att föreslagen "Arlandaförhandling" även skall omfatta Bromma flygplats dvs. en "ArlandaBrommaförhandling" där målet är att kommuner kring och nära Arlanda och Bromma, staten och näringslivet tillsammans skall arbeta för att göra både Arlanda och Bromma flygplatser, men även Arlanda och Bromma i en bredare mening, mer attraktiva.

Utöver ovanstående avvisar vi till fullo beaktandet av Brommautredningen med hänvisning till vårt förslag och kommentar under:

"3.2.1 Promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25), här ovan.

¹⁸ Tidöavtalet: <https://moderaterna.se/app/uploads/2022/10/Tidoavtalet-Overenskommelse-for-Sverige.pdf>

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46- (0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

6.3 Påverkan på samhällsplanering och bostadsbyggnad

Förslag 1

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt men med den skillnaden att föreslagen "Arlandaförhandling" även skall omfatta Bromma flygplats dvs. en "ArlandaBrommaförhandling" där målet är att kommuner kring och nära Arlanda och Bromma, staten och näringslivet tillsammans skall arbeta för att göra både Arlanda och Bromma flygplatser, men även Arlanda och Bromma i en bredare mening, mer attraktiva.

Förslag 2

Vi delar dock inte utredarens förslag att citat –"markområden i omkringliggande Kommuner som tidigare hade restriktioner nu kan bebyggas", med hänvisning till citat –"Bullerpåverkan har minskat genom ny flygteknik och tystare motorer".

Sådana här förslag på åtgärder kan ibland ge motsatt effekt då många människor upplever ett flygplan som bullrande trots att bullernivån inte ens är i närheten av gällande fastställd högsta nivå avseende störande buller¹⁹ (om flygplanet ens avger något buller alls).

Det är det de ser med sina ögon som är "bullrande" alternativt störande då dessa människor ser flygplan som något störande även om flygplanet i sig är helt tystgående.

Vi avvisar därför detta förslag i sin helhet.

6.4 Samhällsekonomiska konsekvenser

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt utom förslaget enligt citat –"Jag föreslår att en förhandling ska påbörjas med Stockholms kommun för en avveckling av Bromma flygplats vilket bör leda till exploateringsintäkter av marken vid flygplatsen, som kommer markägare och exploatörer till gagn" med hänvisning till följande:

Tillägg 2022-10-18:

Den nytilträdde Regeringen i Sverige har genom det så kallade "Tidöavtalet"²⁰ genomfört nedanstående beslut vilket gör att alla förslag om nedläggning av Bromma flygplats i både förtid och efter 2038 till att börja med faller under den nytilträdde regeringens mandatperiod:

- "Tidöavtalet:

Överenskommelse för Sverige

Direktiv samarbetsprojekt Tillväxt och hushållsekonomi

3. Reformen som ska genomföras i projektet

Företagande och produktivitet

Reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot:

- "Bromma flygplats ska bevaras. Något beslut om att lägga ned Bromma flygplats kommer inte fattas under mandatperioden."

¹⁹ Boverket - Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader 4 §. Buller från flygtrafik (Boverket, u.d.)

²⁰ Tidöavtalet: <https://moderaterna.se/app/uploads/2022/10/Tidoavtalet-Overenskommelse-for-Sverige.pdf>

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS



6.5 Påverkan på regler

Vi gör inte samma bedömningar som utredaren och avvisar detta förslag.

6.6 Bedömning av konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv

Inga

6.7 Bedömning av konsekvenser för totalförsvaret

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt men med skillnaden att föreslagen "Arlandaförhandling" även skall omfatta Bromma flygplats dvs. en "ArlandaBrommaförhandling" där målet är att kommuner kring och nära Arlanda och Bromma, staten och näringslivet tillsammans skall arbeta för att göra både Arlanda och Bromma flygplatser, men även Arlanda och Bromma i en bredare mening, mer attraktiva. Utöver Bromma och Arlanda flygplatser bör även Stockholm-Skavsta och Stockholm-Västerås flygplatser inkluderas ur ett totalförsvarsperspektiv avseende både Stockholm och Mälardalsregionen.

Ds 2022:11 | 10/28/2022

Remissvar: Arlanda Flygplats - En plan för framtiden

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE7250000000052731014229

BIC
ESSESESS



Dialog och möten

Hearing och seminarium

Infrastrukturdepartementet 21 juni 2022
Luftfartsrådet

Transportstyrelsen 5 juli 2022
Consultation with the Swedish Transport Agency
regarding the revised Performance Plan RP3

Trafikverket 30 augusti 2022
Forskning- och innovationsdag inom luftfartsområdet

Green Flyway 27 september 2022
Status and future of electric aviation, drones and airspace

IBG, International Business Group 6 oktober 2022
Norrköping (Norrköpings flygplats)
INTERCITY DRONE FLIGHT DEMO DAY
Demonstration of Sweden's first drone flight

Svenskt Näringsliv 14 oktober 2022
Seminarium – "Ny plan, nya möjligheter – har dagens infrastrukturplanering nått vägs ände?"

Transportstyrelsen 25 oktober 2022
Consultation with the Swedish Transport Agency
regarding the revised Performance Plan RP3

Transportstyrelsen 26 oktober 2022
Seminarium för luftrumsanvändare

Enskild dialog med intressenter (muntliga och/eller skriftliga)

- 2) Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK),
- 3) Transportstyrelsen
- 4) Transportföretagen (Svenska Flygbranschen)
- 5) Swedavia
- 6) Trafikverket
- 7) LfV
- 8) BRA Sverige AB (BRAflyg)
- 9) Aviation Capacity Resources AB, ACR
- 10) Svenska Regionala Flygplatser AB, SRF
- 11) Heart Aerospace AB
- 12) Green Flyway
- 13) Independent Business Group, IBG
- 14) Grafair AB
- 15) Industriflyg AB
- 16) Bromma Air Maintenance AB, BAM)

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE7250000000052731014229

BIC
ESSESESS

Ds 2022:11 | 10/28/2022

Remissvar: Arlanda Flygplats - En plan för framtiden

Referensförteckning

- 1) Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet, Ds 2021:25
- 2) IATA, Peak/Off-Peak Charges
- 3) Luftfartsverket, Brommautredningen 2021 – LfV:s stöd till utredningen inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats, D-2021-251353
- 4) Luftfartsverket, Delredovisning av uppdraget att genomföra en översyn av det undre luftrummet, D-2022-281422, 2022-03-29
- 5) Luftfartsverket, LfV:s stöd till Arlandautredningen 2022, D-2022-282934, 2022-04-20 vid gemenskapens flygplatser
- 6) Swedavia, Miljörapport 2020 Bromma Stockholm Airport
- 7) Trafikverket, Luftrum 2040, En Förstudie om kapacitetsbehovet i svenskt luftrum
- 8) Trafikverket, Riksintresseprecisering för Stockholm Arlanda Airport, Rapport 2021:068
- 9) Trafikverket, Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (slutrapport), 2021:223
- 10) Trafikverket, Underlag för framtagande av en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling, TRV 2022/52073
- 11) Trafikverket, Kompletterande svar på frågor från Arlandautredaren, TRV 2022/52073, 2022-05-05
- 12) Transportstyrelsens flygplatsstatistik
- 13) Transportstyrelsen, Översiktligt underlag inför utredningen om en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats, TSL 2021-3347
- 14) Transportstyrelsen, Sammanställning av gällande miljövillkor för svenska flygplatser, 2021-10-29
- 15) Transportstyrelsen, Transportstyrelsens rapport med faktaunderlag m.m. till stöd för framtagande av en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling, TSL 2022-3005
- 16) Boverket, Regler och riktvärden för buller- Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader 4 §. Buller från flygtrafik
- 17) Promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)
- 18) Miljöbalken (1998:808)
- 19) Tidöavtalet: <https://moderaterna.se/app/uploads/2022/10/Tidoavtalet-Overenskommelse-for-Sverige.pdf>
- 20) 13 kap. 4 § Luftfartslag (2010:500) t.o.m. SFS 2021:1036
- 21) <https://avinor.no/en/corporate/about-us/role-in-society/avinormodellen>
- 22) https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78750/Julkaisu_2a-2015.pdf?sequence=2
- 23) https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Finavia_Terms_of_Services_01.01.2022.pdf

Ds 2022:11 | 10/28/2022

Remissvar: Arlanda Flygplats - En plan för framtiden

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsalightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS



Tillägg

2022-10-18:

Den nyttillträdda Regeringen i Sverige har genom det så kallade "Tidöavtalet"²¹ genomfört nedanstående beslut vilket gör att alla förslag om nedläggning av Bromma flygplats i både förtid och efter 2038 till att börja med faller under den nyttillträdda regeringens mandatperiod:

- "Tidöavtalet:

Överenskommelse för Sverige

Direktiv samarbetsprojekt Tillväxt och hushållsekonomi

3. Reformen som ska genomföras i projektet

Företagande och produktivitet

Reformarbetet för företagande och produktivitet bör inriktas mot:

- "Bromma flygplats ska bevaras. Något beslut om att lägga ned Bromma flygplats kommer inte fattas under mandatperioden."

Bilaga: Se punkt 19 under **Referensförteckning** här ovan

Ds 2022:11 | 10/28/2022

Remissvar: Arlanda Flygplats - En plan för framtiden

²¹ Tidöavtalet: <https://moderaterna.se/app/uploads/2022/10/Tidoavtalet-Overenskommelse-for-Sverige.pdf>

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE7250000000052731014229

BIC
ESSESESS

Bilaga

Tillhandahållet från:

Finavia ABp
Kommunikationsavdelning/Media Desk
Annika

Bilagan är nedbantat och redigerat av SFSA Holding KB

Finavia ABp

Ett kort sammandrag över finansiering av Finavias regionala flygplatser och över det hur Covid-19 och Rysslands anfall mot Ukraina har påverkat oss. Det kan Du hitta nedan på engelska.

Finavia has a network of 20 airports in Finland. The main hub is Helsinki Airport, and the rest of the network consist of 19 regional airports all over Finland. There are three main regulative conditions in Finland when it comes to developing and financing Finavia's airports.

They are:

1. **Network principle** (permission granted by EU Commission) means that a single regional airport does not have to be profitable. The losses can be covered by the incomes of Helsinki Airport. This requires that air traffic prices of Finavia's airports are the same.

https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Finavia_Terms_of_Services_01.01.2022.pdf

2. **Public Service Obligation** (EU regulation, article 16) is executed for seven flight routes in Finland. So far as a result of Covid-19 pandemic, the state has spent over 40 million euros to support airlines in order to keep up flight routes between Helsinki and five regional airports where there is not enough market-based demand. In addition to that, there are two flight routes which have been supported by the state and a city for a longer period.

For Finavia the Public Service Obligation means that we have to keep open and maintain regional airports even if there are only few passengers on a flight. Sometimes, the planes are even empty. This deepens the losses of the regional airports. More info: <https://www.finavia.fi/en/newsroom/2022/commentary-funding-flights-public-subsidies-expensive-and-causes-emissions>.

Like all other European airports, also Finavia's airports suffered from dramatic decrease of air traffic during tight Covid-19 travelling restrictions. And now, the Russia's attack into Ukraine and the Russian air space block affect especially Helsinki Airport's transit traffic. The amount passengers have remarkably decreased at all our airports. Helsinki Airport no longer yields profits as it used to make to support the whole Finavia network. More financial information of Finavia can be found in Finavia's Business Review January-June 2022:

<https://www.finavia.fi/fi/media/6516/download>

3. **Maintenance Obligation of maximum 12 months** (Finnish law) can be put in place if regular traffic ends at an airport. This means that even if there will be no flights and thus no income, the airport should be maintained and ready to operate in a short notice during one year.

Address
SFSA Holding KB
Box 29002
SE-100 52 STOCKHOLM
SWEDEN

Bankgiro
360-6027

Phone
+46-(0)709 - 39 39 15

Email
info@svenskaflygplatser.com

Bank
SEB

Website(s)
www.sfsaflightsupport.aero
www.svenskaflygplatser.com

IBAN
SE725000000052731014229

MOMS/VAT
SE 969711270501

BIC
ESSESESS