

2021-12-17



SFSA HOLDING KB

REMISSVAR: BROMMA FLYGPLATS-UNDERLAG FÖR AVVECKLING  
OCH DRIFT AV VERKSAMHET (DS 2021:25)





**Till:**

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

Stockholm 17 december 2021

Ref I2021/02381

**Remissvar, Bromma flygplats - Underlag för  
avveckling av drift och verksamhet, DS 2021:25**

**SFSA Holding KB SAMMANFATTNING**

SFSA Holding KB vill tacka för möjligheten att få inkomma med synpunkter på rapporten Bromma flygplats, Underlag för avveckling av drift och verksamhet, DS 2021:25.

SFSA Holding KB vill framföra följande synpunkter där vi i många delar hänvisar till vad Transportstyrelsen lämnat i sitt remissvar om samma sak;

**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".

**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](mailto:info@svenskaflygplatser.com)

**Bank**  
SEB

**Website(s)**  
[www.sfsaflightsupport.aero](http://www.sfsaflightsupport.aero)  
[www.svenskaflygplatser.com](http://www.svenskaflygplatser.com)

**IBAN**  
SE7250000000052731014229

**MOMS/VAT**  
SE 969711270501

**BIC**  
ESSESESS



## Allmänflyg fortsätter

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 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.

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 taxiflyg 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."

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

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

**Email**  
[info@svenskaflygplatser.com](mailto:info@svenskaflygplatser.com)

**Bankgiro**  
360-6027

**Bank**  
SEB

**Website(s)**  
[www.sfsaflightsupport.aero](http://www.sfsaflightsupport.aero)  
[www.svenskaflygplatser.com](http://www.svenskaflygplatser.com)

**IBAN**  
SE7250000000052731014229

**MOMS/VAT**  
SE 969711270501

**BIC**  
ESSESESS



#### 4.5.4 Avveckling av övrigt allmänflyg

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 taxiflyg 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.

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.

**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](mailto:info@svenskaflygplatser.com)

**Bank**  
SEB

**Website(s)**  
[www.sfsaflightsupport.aero](http://www.sfsaflightsupport.aero)  
[www.svenskaflygplatser.com](http://www.svenskaflygplatser.com)

**IBAN**  
SE7250000000052731014229

**MOMS/VAT**  
SE 969711270501

**BIC**  
ESSESESS



## 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 peaktid. 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 civilflygsuppdrag) och möjligen även det s k 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 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).

För att flytta GA<sup>1</sup>-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 (FBO<sup>2</sup>) på Bromma – **Grafiar AB, Industriflyg AB** samt service/underhållsföretaget **Bromma Air Maintenance AB (BAM)**.

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".

<sup>1</sup> GA=General Aviation. Allmänflyg på svenska

<sup>2</sup> FBO=Fixed-Base Operator

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

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

**Email**  
[info@svenskaflygplatser.com](mailto:info@svenskaflygplatser.com)

**Website(s)**  
[www.sfsaflightsupport.aero](http://www.sfsaflightsupport.aero)  
[www.svenskaflygplatser.com](http://www.svenskaflygplatser.com)

**MOMS/VAT**  
SE 969711270501

**Bankgiro**  
360-6027

**Bank**  
SEB

**IBAN**  
SE7250000000052731014229

**BIC**  
ESSESESS



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

Antal flygtimmar för GA-flyget i Sverige är totalt 75 000–85 000 timmar/år<sup>3</sup>

### 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/dokument-lagar/arende/betankande/luftfartsfragor\\_H801TU14](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/luftfartsfragor_H801TU14)  
rskr. 2020/21:334: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/riksdagsskrivelse/riksdagsskrivelse-202021334\\_H80K334](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/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.

### Bud på drift av Bromma flygplats

Utöver detta vill vi att Infrastrukturdepartementet noterar budet den 27 januari 2021 från ACR Aviation Capacity Resources AB (ACR) som tillsammans med den nybildade gruppen, Bromma Airport Group (BAG) med ett initiativ om att ta över driften av Stockholm-Bromma flygplats från Swedavia AB.

<sup>3</sup> Enligt statistik från Transportstyrelsen

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

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

**Email**  
[info@svenskaflygplatser.com](mailto:info@svenskaflygplatser.com)

**Website(s)**  
[www.sfsaflightsupport.aero](http://www.sfsaflightsupport.aero)  
[www.svenskaflygplatser.com](http://www.svenskaflygplatser.com)

**MOMS/VAT**  
SE 969711270501

**Bankgiro**  
360-6027

**Bank**  
SEB

**IBAN**  
SE7250000000052731014229

**BIC**  
ESSESESS



## Konsekvenser

SFSA Holding ser gärna i likhet med Transportstyrelsen det som positivt att utredaren har redogjort för konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv. Citat –*”Transportstyrelsen saknar dock djupare resonemang kring regional påverkan. Det nämns i utredningen att tillgängligheten kan påverkas för vissa orter (exempelvis Halmstad, Kalmar, Umeå och Östersund). Transportstyrelsen ser gärna en djupare beskrivning av hur den förändrade tillgängligheten kan komma att påverka berörda regioner.”*

Utredaren beskriver mindre konsekvenser på sidan 241 men SFSA Holding KB liksom Transportstyrelsen anser att informationen inte är tillräckligt uttömmande för att kunna bedöma konsekvensernas omfattning. Utredaren har snarare ett nationellt fokus gällande tillgängligheten, dock är det av stor vikt att även regionala effekter beskrivs och analyseras ingående. I avsnitt 5.2 berörs övergripande en förändrad tillgänglighet för södra Sverige, en djupgående analys för så väl södra som norra Sverige bör, enligt Transportstyrelsen, genomföras.

## Angående utredarens hänvisning till en rapport som WSP tagit fram

SFSA Holding KB anser i likhet med Transportstyrelsen att citat –*”det är viktigt att tillgängliggöra rapporten för remissinstanserna för att underlätta möjligheten att förstå utredarens resonemang om eventuella konsekvenser”*.

Vi gör som Transportstyrelsen och tar ett exempel som är citat –*”att nyttan från framtida bostäder beräknar WSP till 77 miljoner årligen i diskonterat värde och nyttan bedöms uppstå först om ”ett eller flera decennier”*.

SFSA Holding KB liksom Transportstyrelsen anser att citat –*”det är viktigt att synliggöra vilka antaganden WSP har använt i diskonteringen när det handlar om ett eller flera decennier*.

*Utredaren skriver på återkommande ställen att intäkterna kopplade till en nedläggning av Bromma har potential att överstiga kostnaderna. SFSA Holding KB liksom Transportstyrelsen har svårt att ha en uppfattning kring det då djupgående analyser inte redovisas”, slut citat.*

Med vänliga hälsningar,  
Per M Olsson

CEO  
SFSA Holding KB

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

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

Email  
[info@svenskaflygplatser.com](mailto:info@svenskaflygplatser.com)

Website(s)  
[www.sfsaflightsupport.aero](http://www.sfsaflightsupport.aero)  
[www.svenskaflygplatser.com](http://www.svenskaflygplatser.com)

MOMS/VAT  
SE 969711270501

Bankgiro  
360-6027

Bank  
SEB

IBAN  
SE725000000052731014229

BIC  
ESSESESS