

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

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

Transportstyrelsen tackar för möjligheten att få inkomma med synpunkter på rapporten *Bromma flygplats, Underlag för avveckling av drift och verksamhet, DS 2021:25*. Myndigheten anser att underlaget är välskrivet och tar upp relevanta aspekter av en nedläggning av drift och verksamhet vid Bromma flygplats.

Transportstyrelsen vill dock framföra följande synpunkter;

Allmänflyg

Myndigheten anser 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”. Transportstyrelsen menar att taxifyg och bruksflyg inte ingår i begreppet allmänflyg, utan dessa ingår i den kommersiella luftfarten.

I Transportstyrelsens rapport ”Allmänflyget i Sverige” från 2008 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.

Transportstyrelsen ställer sig frågande till 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. Transportstyrelsen ser ett behov av att analysera om en sådan plats även är lämplig för dessa aktörer. Myndigheten ser också att 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.

På sidan 130 i utredningen 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. Transportstyrelsen ser gärna 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 att flyga privatflyg med ett stort luftfartyg, exempelvis B747, men man kan också flyga privatflyg med ett litet enmotorigt propellerflygplan.

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

Klimatpåverkan och alternativa bränslen

På sidan 46 skriver utredaren att användningen av olika typer av bränslen är nyckeln i omställningen till ett mer klimatsmart flyg. Transportstyrelsen vill komplettera informationen med att även syntetiska jetbränslen sannolikt kommer att få en stor betydelse i flygets omställning, inte enbart biobaserade jetbränslen som anges i utredningen. Vidare skriver utredaren att inblandningen av biodrivmedel till följd av den svenska reduktionsplikten berör all tankning på svenska flygplatser, och därmed påverkar både inrikes- och utrikesflyg. Transportstyrelsen vill göra utredaren uppmärksam på att inblandningen av biodrivmedel till följd av den svenska reduktionsplikten i praktiken idag endast sker på Arlanda. Det gör att reduktionsplikten inte berör all tankning på svenska flygplatser.

På sidan 49 i rapporten refererar utredaren till Transportstyrelsens underlagsrapport med uppgifter om att myndigheten bedömer att vätgasflyg kommer att finnas på marknaden om 15 år. Transportstyrelsen vill lyfta att vi i vårt underlag till utredningen anger att vätgasflyg *möjligen* kan finnas på flygmarknaden om 15 år, dvs det är inte vår absoluta vetskap.

Buller

När det kommer till frågan om flygbuller, vill Transportstyrelsen förtydliga att bullerexponerad och bullerstörd inte är samma sak. I utredningen är dessa två begrepp ihopblandade. Att vara bullerstörd är en subjektiv upplevelse som är beroende av ljudnivå, men också av varje individs unika upplevelse. Det gör att en person kan vara bullerstörd av ljudnivåer som inte når upp till de nationella riktvärdena för buller eller som av en annan person inte upplevs som störande. Att vara bullerexponerad för en viss ljudnivå är en objektiv uppgift vilken är baserad på beräkning eller mätning av ljudnivå.

Transportstyrelsen vill också uppmärksamma regeringskansliet på att informationen på sidan 245-246 i rapporten gällande framtida förändringar av antalet bullerstörda personer kring Arlanda och Bromma inte är hämtat ur Transportstyrelsens underlag till utredningen vilket fotnot 326 anger. I underlaget lämnade inte myndigheten några siffror på hur antal bullerstörda kan komma att förändras. Vi lämnade endast ett antagande om att antalet bullerexponerade personer i Stockholmsregionen skulle minska betydligt om en flytt av flygtrafiken från Bromma till Arlanda skulle genomföras.

Konsekvenser

Transportstyrelsen ser det som positivt att utredaren har redogjort för konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv.

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 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.

Gällande samhällsekonomiska konsekvenser så har utredaren lutat sig på en rapport som WSP tagit fram. Transportstyrelsen anser det viktigt att tillgängliggöra rapporten för remissinstanserna för att underlätta möjligheten att förstå utredarens resonemang om eventuella konsekvenser. Ett exempel är att nyttan från framtida bostäder beräknar WSP till 77 miljoner årligen i diskonterat värde och nyttan bedöms uppstå först om "ett eller flera decennier". Transportstyrelsen anser att 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. Transportstyrelsen har svårt att ha en uppfattning kring det då djupgående analyser inte redovisas.

Allmänt

På sidan 49 i rapporten refererar (fotnot 73) utredaren till Transportstyrelsens underlagsrapport i resonemang kring EU:s gröna giv. Referatet är felaktigt, Transportstyrelsen är inte den korrekta källan till informationen.

Figur 2.3 *Olika destinationers storlek 2019* är hämtad från Transportstyrelsens underlag och det är lätt för läsaren att tro att tabellen endast visar så kallade "tekniska retur" tillbaka till Arlanda och Bromma vilket inte är fallet. Figuren visar antal passagerare per destination till och

från Stockholm under 2019 och den inkluderar även tekniska returerna till Arlanda och Bromma.

Beslut i detta ärende har fattats av Generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Sektionschef Karin Fransson, handläggare Ingrid Almén och utredare Jenny Blomberg, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör