

2023-05-22

SFSA HOLDING KB

- REMISSVAR: STATENS ANSVAR FÖR DET SVENSKA FLYGPLATSYSTEMET Ds 2023:3



Till:

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

Stockholm 22 maj 2023

Ref LI2023/01786

Remissvar av rapporten

Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet
För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)
Dnr LI2023/01786

SFSA Holding KB SAMMANFATTNING

Utredaren vill utöka antalet Beredskapsflygplatser och göra detta till ett villkor för att få statligt driftstöd. Ett driftstöd som utredare dessutom vill öka.

Flygplatser med Allmän trafikplikt ska få 75 procents underkottstäckning.

Övriga flygplatser skall få 50 procents underskottstäckning.

Även detta är mer än vi förväntat oss.

Utredaren föreslår dessutom (sammanfattat från vår sida) att i ett av författningsförslagen att en flygplats som ingår i det statliga nätet av beredskapsflygplatser måste först ansöka till regeringen om att flygplatsen som beredskapsflygplats ska avvecklas och att ansökan måste ske med minst ett års framförhållning och att sen Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får besluta att flygplatsen ska avvecklas eller inte som beredskapsflygplats.

Peter Norman vill införa en så kallad Regional trafikplikt, som möjliggör för enskilda flygplatskommuner att själva handla upp flygtrafik.

Detta är något vi och flera andra aktörer föreslagit och mycket glädjande om det nu också kan tänkas bli verklighet.

Utredningen är bra men innehåller dessvärre en hel del brister.

Dessa brister har vi dels avvisat, dels på ett flertal ställen kommenterat med bifogat förslag på ändring.

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

Allmänflyget

Utredningen visar på begränsad förståelse för vad allmänflyget är. Trafikflöden med luftburen linjetrafik är viktigt. Men svensk luftfart består av så mycket mer än så. Generellt sett har allmänflyget tilldelats alldeles för lite utrymme i hela utredningen. Ordet allmänflyg omnämns sju gånger i hela rapporten på cirka 360 sidor. Allmänflyget omnämns allmänflyget i samband med kommersiellt allmänflyg och samhällsviktigt flyg utan tydlig presentation av vad det innebär.

Kommersiellt allmänflyg

Den största delen av allt allmänflyg med kring hörande verksamheter såsom service, utbildning, och även flygandet i sig är kommersiellt, då både flygplanet ägs och verksamheten bedrivs i momspliktig bolagsform. Om det krävs ett minimum av omsättning inom verksamheten, eller om det krävs ett minimum av vinst ut ur bolaget per räkenskapsår, för att sedan klassas som kommersiellt allmänflyg så måste det förtydligas. Hur ska annars en separation av olika företag göras för att där kunna klassificera verksamheten som kommersiellt allmänflyg.

Utan ett sådant förtydligande, tvingas branschen till ett antagande om att utredningen förespråkar Aktiebolag, Handelsbolag, Kommanditbolag, Enskild firma, Ekonomisk förening som kommersiellt allmänflyg. Medans exempelvis ideella föreningar som inte är registrerade för F-skatt, inte klassas som kommersiellt allmänflyg, därmed inte omfattas av utredningen.

Samhällsviktig luftfart inom allmänflyget

Utredningen hänvisar till ett vidare perspektiv för samhällsviktig luftfart istället för samhällsviktigt flyg vilket är positivt. Vidare hänvisas samhällsviktig luftfart till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) definition av samhällsviktig verksamhet. Men ställningstagandet i rapporten skapar en del frågetecken.

Samhällsviktig luftfart utgörs idag av både kommersiellt allmänflyg och icke kommersiellt allmänflyg från ideella föreningar och flygklubbar.

Den kommersiella delen av allmänflyget inom samhällsviktig luftfart utgörs idag till största delen av på förhand upphandlad trafik, i form av sjukvårdstransporter. Därtill bedrivs flygande verksamhet inom myndigheter. En annan inte förringande del av samhällsviktig luftfart bedrivs idag av ideella föreningar och flygklubbar, som flyger cirka 4000 uppdrag om året kopplat till brand, skogs och havsövervakning.

Det flesta ideella föreningar och flygklubbar som idag flyger samhällsviktiga uppdrag har fler än ett flygplan. Men för den sakens skull betyder det inte att alla ideella föreningar och flygklubbar som flyger samhällsviktiga uppdrag, obehindrat ska tillåtas full etablering på flygplatser som omfattas av utredningen för hela sin verksamhet. Men eftersom ideella föreningar och flygklubbar som faktiskt flyger samhällsviktiga uppdrag, på förhand måste registrera de flygplansindivider som används vid samhällsviktiga uppdrag, så finns det utrymme för att precisera detta ytterligare, där flygklubbar och ideella föreningar, för delar av sin verksamhet kan omfattas av den här utredningen.

Närliggande verksamhet till allmänflyget och allmänflygets roll i Sverige

Inom allmänflyget finns en hel del närliggande verksamheter som är direkt berörda av tillgänglighet till flygplatser, och således borde ha tilldelats mer utrymme i flygplatsutredningen. Med närliggande verksamhets menas exempelvis skolning, både av nya piloter för framtiden, samt för upprätthållande av befintliga behörigheter. Det finns en stor samhällsnytta, i synnerhet av beredskapsskäl, med att hjälpa branschen med upprätthållande av behörigheter och flygtimmar. En sådan möjlighet till upprätthållande borde vara nationellt utbrett, även i storstäderna, och inte förpassat till små flygplatser utanför storstäderna.

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

Även service och möjlighet till reparation för allmänflyget bör delges mer utrymme i utredningen. Till följd av avveckling av flygplatser i våra storstäder, bland annat Stockholm, har flera serviceorganisationer tvingats flytta ut ur regionen. Resultatet av det har blivit minskad tillgänglighet för service åt allmänflyget, betydligt mer ferry-flygningar, det vill säga tomflygning till och från serviceverkstad. Till följd av att just samhällsberedskap omnämns på flitigt i utredningen, faller det aningen märkligt att just frågan om servicenätverk och möjlighet till fri etablering av serviceorganisationer såsom CAMO inte fått en helt egen del i utredningen.

Beredskapsflygplatser och statligt stöd

Förslagen med ett nätverk av beredskapsflygplatser, med statlig rådighet, samt ett statligt stöd till dessa är bra. Kraven för erhållande av statligt stöd kan behöva utredas närmare vilket också flygplatsutredningen föreslår.

Kraven på flygplatser som erhåller statligt stöd ska medge fri tillgänglighet för all luftfart, i detta fall avses allmänflyget. Med tillgänglighet menas att det ska finnas uppställningsytor – kanske mot en avgift om vistelsen blir längre än några timmar. Det ska finnas en FBO (Fixed Base Operator) – som även om den inte är bemannad med ett fullt utrustat kafé, erbjuder toalett, möjlighet till enkel förtäring via varuautomat, inhämtande av NOTAM och väderdata. Det ska också finnas en tankanläggning och möjlighet att köpa olja.

En beredskapsflygplats behöver för allmänflygets del oftast inte vara bemannad. Det går att landa på en flygplats som inte har ett öppet torn. Men i händelse av att behov av service, brand och trafikledning uppstår, så bör insatstiden för sådan service kortas ner från förslagen 1 timme till 45 minuter. Anledningen är att möta regelverket om alternativflygplats och bränslereserv i händelse av något händer på den ursprungliga tilltänkta destinationen.

Swedavia

Swedavias bolagsordning bör uppdateras på ett sådant sätt bolaget med sin statligt finansierade infrastruktur inte per automatik utestänger vissa yrkesverksamma aktörer från sina flygplatser. Att medge fritt tillträde för allmänflyget till exempelvis Arlanda eller Landvetter medför vissa problem i avseende på turtäthet under vissa timmar på dygnet. Trots det, ska fri etablering av aktörer inom allmänflyget tillåtas, såvida inte Swedavia erbjuder en alternativ lösning i den aktuella flygplatsens närhet. På så sätt faller det under en statligt ägd aktör att verka för en lösning, även om lösningen inte finns i direkt anslutning till exempelvis Arlanda. Som exempel till hur en sådan separation kan se ut, kan Västerås flygplats nämnas, där den intilliggande flygplatsen Johannisbergs primärt nyttjas av allmänflyget.

Flyginfrastruktur i Stockholm och andra storstäder

Det är mycket bra att utredningen fastställer behovet av att Regeringen ger berörda myndigheter i uppdrag att tillsammans med berörda aktörer analysera behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet.

Det är av yttersta vikt att allmänflyget omfattas i ett sådant uppdrag, alternativt att allmänflyget får en egen parallellutredning utefter eget behov och förutsättningar. En sådan utredning ska heller inte avgränsas till enbart Stockholmsområdet, utan även behandla samtliga av Sveriges större storstadsområden såsom Stockholm, Göteborg, Malmö.

Anledningen till det är att markpriser i dessa områden skiljer sig kraftigt från andra områden i landet. Det är således svårt för en kommun, eller en lokal företagarförening, eller lokala intressenter, att säkerställa erforderlig infrastruktur för allmänflyget i form av flygplatser. Här måste helt enkelt staten ta ett större ansvar, medans branschen självt kan förväntas hantera frågan på landsbygden. Utan det statliga ägarskapet om ansvar för allmänflygsfrågan i våra storstäder, kommer storstäderna fortsatt att dräneras på verksamheter kopplade till flyget.

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

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

Email
info@svenskaflugplatser.com

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

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

KOMMENTARER/SVAR TILL SAMTLIGA PUNKTER ANGIVNA I UTREDNINGEN - Ds 2023:3

1. Författningsförslag

1.1. *Förslag till förordning om statligt stöd till icke statliga flygplatser och om flyglinjer med allmän trafikplikt.*

1 – 12 §

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren.

13 - 14§

Vi avvisar dessa två punkter i sin helhet då vi anser att stödet skall betalas ut direkt till flygplatsbolaget och inte till kommunen där flygplatsen ligger.

En stor anledning är att även regionen samt flera andra intressenter kan ha delaktighet i flygplatsbolaget.

Dessutom skall intäkter och utgifter kring en flygplats hållas utanför den kommunala budgeten.

15 §

Inga synpunkter

16 §

Punkten – "Effektivitet"

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren men avvisar i sin helhet förslaget att staten ska ges möjlighet att föreslå en ledamot i bolagsstyrelsen.

18 §

Vi avvisar förslaget om beloppet avseende storleken på det ekonomiska bidraget då vi anser att beloppet med som högst 10 miljoner kronor per år är för lågt ställt.

20 § - 27 §

Inga synpunkter

1.2. *Förslag till ändringar i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*
Inga synpunkter

1.3. *Lag om beredskapsflygplatser*

1 - 4 § Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt.

5 § Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt men ställer frågan om vilken organisation som är tänkt att utgöra "Nationell kontaktpunkt".

6 - 8 § Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt.

1.4. *Förordning om beredskapsflygplatser*

1 - 15 § Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren gjort inom denna punkt.

1.5. *och 1. 6 Ändring i förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket och Trafikverket.*

Inga synpunkter

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

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

Email
info@svenskaflugplatser.com

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

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

2. Sammanfattning

Ändrade förutsättningar för Swedavia AB

Vi gör samma bedömningar som utredaren gjort avseende följande text:

"Som idag bör bolaget inte ges möjlighet att utan regeringens godkännande kunna lägga ned eller överlåta någon av de flygplatser som ingår i det av regeringen fastställda basutbudet av flygplatser."

Stöd till de icke statliga flygplatserna bör både öka och villkoras

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren med tillägget att de flygplatser där passagerarantalet överstiger 200 000 passagerare per år alt. 200 000 ton godsvolym per år istället skall tilldelas en ersättning för kostnaden att tillhandahålla passagerare och/eller godstrafik till andra flygplatser inom Swedavia AB:s flygplatser liknande en varuleverans från en leverantör till ett varuhus.

Dvs. flygplatsen köper in passagerare och/eller gods (och för den delen ett flygplan som ägs av en operatör som på destinationsflygplatsen måste betala avgift för att landa, starta och parkera) från den regionala flygplatsen.

De inkommande Passagerarna och/eller godset från den regionala flygplatsen ger sedan intäkter till flygplatsen dit passageraren och/eller godset transporterats i form av att de använder tjänster och utbud som tillhandahålls av destinationsflygplatsen och som därigenom ger intäkter till flygplatsbolaget tillhörande denna flygplats.

Ett ökat regionalt inflytande för flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandlad flygtrafik

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren men avvisar i sin helhet följande förslag:

"De flyglinjer som ingår i det statliga åtagandet idag bör justeras.

Den allmänna trafikplikten på flyglinjerna Östersund – Umeå, Torsby – Arlanda, Hagfors – Arlanda respektive Kramfors-Sollefteå – Arlanda bör upphöra. Istället bör en ny flyglinje med allmän trafikplikt inrättas mellan Karlstad – Arlanda, med anslutningstrafik från Torsby respektive Hagfors."

Gällande Torsby – Arlanda, Hagfors – Arlanda anser vi följande:

Utredaren föreslår att flyglinjen Torsby/Hagfors – Arlanda läggs ned och ersätts med anslutningsbussar till Karlstad.

Samtidigt anser utredaren att flygtrafiken säkerställs från Karlstad – Arlanda.

Detta låter kanske bra på papperet men innebär i praktiken att flygplatserna i Torsby, Hagfors och Kramfors läggs ned.

Det finns inga bra exempel där den här typen av ersättningstrafik verkligen fungerat.

För att citera delar av uttalanden från bl a Svenska regionala Flygplatser AB så kommer det i realiteten vara få resenärer i norra Värmland som sent på natten kommer ta sig till dessa anslutningsbussar via orter på vägen där dessa bussar tar ombord passagerare på vägen vilket tidsmässigt med buss idag tar ca 2 timmar och 59 minuter från Hagfors till Karlstads flygplats (ca 10 mil)

respektive 2 timmar och 32 minuter från Torsby till Karlstads flygplats (ca 10 mil).

Detta sedan för att hinna med det tidiga morgonflyget från Karlstad mot Stockholm.

Då har vi inte inberäknat passagerare som skall resa från andra orter i Värmland där inte denna anslutningsbuss är tänkt att trafikera.

Dessa arrangemang är dömda att misslyckas.

Vi föreslår snarare att flygplanet storlek ändras till åtminstone en kapacitet på 50 passagerare och i detta fall ligger just nu flygplanstypen Fokker 50 närmast tillhands som opereras av Amapola AB.

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

Det som krävs för att Fokker 50 skall få tillstånd att trafikera flygplatserna Hagfors och Torsby är att man ändrar i trafikillståndet enligt gällande regelverk utifrån storlek på flygplan, antalet passagerare samt att flygplatserna inför security i terminalerna på flygplatserna Torsby och Hagfors.

Banlängd, banbredd, PCN-värden samt RWY ref code (3C) på de båda flygplatserna stämmer dock idag väl överens med flygplanets prestanda och krav på banvärden. Hänvisning till annan flygplats i Sverige som trafikeras med Fokker 50 och som har andra och lägre värden än Torsby och Hagfors flygplatser:

Flygplats	Längd	Bredd
Hemavan airport (HMMV/ESUT)	1445 m	30 m

Nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgas och förutsättningarna utvecklas

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren.

Ett kompletterande nät av helikopterflygplatser för samhällsviktig verksamhet

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren.

Vår verksamhet är delvis delaktig i detta som redan pågår idag.

Framförallt i Storstadsregionen Stockholm och Stockholms skärgård.

Luftfarten bör ställas om

Flygets omställning pågår redan nu!

El-flyg kommer inom bara ett par år.

Inom bara ett par år kommer vi även att se de första el-flygplanen i kommersiell trafik i Sverige.

Och med el-flyg möjliggörs både ett fossilfritt resande och också helt nya affärsmodeller då el-flygen är billiga i drift och har andra krav på infrastruktur än traditionell flygtrafik. Framförallt på regional nivå skulle helt nya flyglinjer kunna trafikera sträckor som tidigare inte har kunnat bära sig ekonomiskt.

Det skulle också kunna utvecklas nya "nav eller hubbar" dit el-flyg skulle kunna mata resenärer från mindre flygplatser och orter såsom Stockholms skärgård med omnejd.

Nya el-flyglinjer kan dessutom komma att ersätta delar av dagens bilresor.

I Sverige som är ett långt och avlångt land skulle det kunna bidra till att förbättra tillgängligheten, framförallt i glesbygden. Exempel på några potentiella, helt nya flyglinjer som el-flyg skulle kunna täcka är:

- Umeå – Vasa
- Visby – Kalmar
- Visby – Norrköping
- Örebro – Stockholm
- Torsby – Hagfors – Arlanda
- Borlänge – Stockholm
- Göteborg över havet till Ålborg/Århus.

Och detta för att bara nämna några.

Utöver detta så pågår idag flera utvecklingsprojekt för el-flyg pågår runt om i världen.

I Sverige har vi Heart Aerospace i Göteborg som idag projekterar sitt nya eldrivna flygplan ES-30 som är ett batteridrivet regionalt flygplan för 30 passagerare med tillgänglig APU att användas på längre flygsträckor. Ett flertal flygbolag har redan skrivit avsiktsförklaringar om att köpa flygplanet som Heart Aerospace beräknar att leverera 2028. Bl a BRA i Sverige.

Det finns inte bara en lösning på flygets klimatutmaning – det finns ännu fler.

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

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

Email
info@svenskaflugplatser.com

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

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Och dessa kompletterar givetvis varandra. Biobränsle (SAF, Sustainable Aviation Fuel) finns och fungerar redan idag i befintliga flygplan.

Små el-flygplan finns redan och större plan för kommersiellt bruk är på gång inom bara ett par år. Och på lite längre sikt ser vi även vätgas, electro-bränslen och hydrogen som en del av lösningen och sannolikt kommer ytterligare möjligheter att tillkomma under vägens gång.

NYA TYPER AV FLYGPLAN

- El-flyg kommer framförallt att vara lösningen för kortare flygningar.
- Biobränsle eller Hybrid-kombo det vill säga El/biobränsle på långa sträckor.
- Vätgaslösningar för mellanlånga sträckor inom Europa då det är fullt utvecklat blir troligen det största användningsområdet för det.

Biobränsle och elektroflygbränsle

Dagens flygplan är tekniskt sett redo att flygas på olika typer av hållbara alternativa bränslen (Sustainable Aviation Fuel (SAF)). Dessa flytande bränslen har det fossila jetbränslets egenskaper men brinner renare och väger något mindre. Det gör att både bränsleförbrukningen och bildandet av höghöjds effekter minskar. Dagens fossilfria flygbränslen tillverkas primärt från använd matolja och slaktavfall men även rester från skogs- och livsmedelsindustrin, energigrödor, hushållsavfall, vätgas och koldioxid är lämpliga råvaror. Idag används flera olika framställningstekniker bland annat Fischer-Tropsch, Alcohol to Jet, och HEFA (Hydroprocessed Esters and Fatty Acids). Bränslet certifieras som ett tillägg (additiv) till fossilt bränsle och det är tekniken som används som avgör hur hög inblandning som är tillåten.

Idag är maxgränsen 50 procent inblandning enligt dagens gällande certifiering, men försök pågår inför en ny certifiering som visar att det går att flyga på 100 procent fossilfria bränslen.

Dagens fossilfria flygbränslen minskar koldioxid (CO₂) utsläppen med runt 80 procent i förhållande till fossilt flygbränsle sett till hela bränslets livscykel (LCA). Beroende på råvaror och den energi som används i framställan av bränslet kan reduktion ökas till över 90 procent LCA.

Trots flera förstudier har Sverige än så länge ingen inhemsk biojetproduktion men ST1 ska börja sin produktion andra halvåret 2023.

Vattenfall, LanzaTech, SAS och Shell Aviation har också påbörjat en förstudie för elektrobränsleanläggning som ska vara klar 2023.

El-flyg

Det sker en snabb utveckling av el-flygplan och ännu fler kommer ut på marknaden. Sveriges första el-flygplan köptes in av Aeroklubben i Göteborg och kom till Säve flygplats under år 2020 för att bland annat användas till pilotutbildning. Under 2021 etablerade Green Flight Academy i Skellefteå en internationell utbildning av kommersiella piloter där en stor del av utbildningen kommer att ske i flygskolans el-flygplan, varav de tre första levererades hösten 2021.

I Sverige är det följande företag som utvecklar el-flyg av flera andra:

- Heart Aerospace
- Katla Aero
- Jetson
- Blackwing

Heart Aerospace är det projekt som idag är närmast kommersialisering.

Deras flygplan ES-30 med 30-säten som ersatt den tidigare planerade modellen ES-19 ska vara certifierat för kommersiell trafik år 2026 och planerat för trafik 2028.

Flygplanet byggs för regionala flygningar på kortare sträckor.

Utanför Sverige finns det följande pågående projekt:

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

- **Widerøe, Rolls-Royce och Tecnam**

Norska flygbolaget Widerøe, Rolls Royce och flygplanstillverkaren Tecnam arbetar med elflygplanet P-Volt. Planet ska rymma 11 passagerare och kommer vara i drift år 2026.

Vätgas/Hydrogen gas

Att driva flyg med vätgas är ingen ny tanke utan har diskuterats långt innan hållbarhet kom upp på agendan. Tekniken är avancerad men inte revolutionerande.

Vätgas är en högpotentialteknik med en specifik energi-per-enhetsmassa som är tre gånger högre än traditionellt jetbränsle. Om den genereras från förnybar energi genom elektrolys, släpper den inte ut några CO₂-utsläpp, vilket gör det möjligt för förnybar energi att potentiellt driva stora flygplan över långa avstånd men utan den oönskade biprodukten av CO₂-utsläpp.

Eftersom väte har en lägre volymetrisk energitäthet kommer det visuella utseendet på framtida flygplan troligen att förändras. Detta för att bättre anpassa vätagaslagringslösningar som kommer att vara skrymmande än befintliga lagringstankar för flygbränsle.

Airbus förväntar sig att fatta de nödvändiga besluten om den bästa kombinationen av vätgasteknik senast år 2025 med planerad marknadsintroduktion år 2035

Airbus är för närvarande medlem i Hydrogen Council för att dra nytta av den enorma branschövergripande erfarenheten av vätgas.

För att vätgasflyget ska kunna trafikera flygplatserna i världen och förstås Sverige kommer investeringar behöva göras i förvaring och tankning av vätgasen. Även här är det viktigt att flygplatserna inte blir en trång sektor. Därför har forskning inom området börjat titta på vad som krävs från flygplatsernas sida.

Miljöprövning för flygplatser med samhällsviktig luftfart

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren.

Främförallt avseende betydelsen i texten –"Jag anser att det finns skäl att pröva om det är möjligt att anpassa miljöbalkens prövning med hänsyn till betydelsen av att ha beredskap att öppna upp flygplatser utanför ordinarie öppettider för samhällsviktig luftfart.

Vår kommentar:

Med hänvisning till dagens regel så är det som att utryckningsfordon såsom ambulans, brandbil och polis inte skulle få använda ljus och ljudsignalerna efter kontorstid eller nattetid.

Kanske regelkonstruktören ansett att en hjärtinfarkt eller en villabrand endast inträffar vardagar mellan kl. 09.00 och 17.00 med uppehåll för lunch samt helt uppehåll under röda dagar, etc.

Den frågan kan endast regelkonstruktören svara på själv.

Den långsiktiga inriktningen bör tydliggöras

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren.

Ytterligare kommentar från oss: (Citat från Svenska Flygbranschens remissvar)

I utredningen nämns behovet av en bränslekommission för att möta behovet av hållbart flygbränsle (SAF, sustainable aviation fuel). Det behovet kan inte nog understrykas.

Tillgången på SAF är avgörande för flygbranschens fossilfrihetsmål.

På senare tid har flera viktiga internationella beslut för att begränsa flygets klimatpåverkan tagits.

I och med de globala överenskommelserna inom ICAO (CORSIA och LTAG1), och inom EUs Fit for 55 (EU ETS och ReFuelEU Aviation), kommer den globala efterfrågan på SAF öka kraftigt.

Att snabbt öka produktionen av SAF är således helt avgörande för flygets omställning.

Address
SFS 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

Svenskproducerat SAF skulle inte bara bidra till måluppfyllnad utan även skapa många nya arbetstillfällen i landet och samtidigt stärka vår resiliens och självförsörjning. Inom detta område har Transportföretagen Flyg tidigare i vår lämnat en rad förslag till Regeringen som inspel till klimathandlingsplanen.

3. Utredarens inledning

3.1. Det svenska flygplatssystemet

Vi avvisar i sin helhet följande:

- Anders Sundströms redovisning "Mer flyg och bostäder" Dnr 2016/02702/TIF diariefört 11 april 2016.
- Regeringens flygstrategi 2017 promemoria "Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)" som redovisades i augusti 2021.

Vi avvisar delvis följande utredning:

- Christina Rogestams betänkande "Framtidens flygplatser –utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70)".

3.2. Mitt uppdrag

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren men avvisar:

- till fullo promemorian "Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)" och
- delvis promemorian "Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)".

Se våra svar och kommentarer kring samma punkter på andra ställen i detta remissvar.

3.3. Avgränsning

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren.

3.4. Arbetsformer och arbetssätt

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren men hade önskat att samtliga remissinstanser hade noterats och då framförallt de som är verksamma i flygbranschen med all den sakkunskap som finns där.

3.5. Dialog med intressenter

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren men hade önskat att samtliga intressenter hade noterats och då framförallt de som är verksamma i flygbranschen med all den sakkunskap som finns där.

Address
SFS 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

4. Viktiga utgångspunkter

4.1. Transport-, miljö och klimatpolitiska ramar

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren

4.2. Beaktande av tidigare utredningar

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

Vi avvisar detta i sin helhet enligt följande:

Vi gör inte samma bedömningar som den tidigare utredaren och avvisar därför Brommautredningen (**Ds 2021:25**) att användas till denna utredning (Ds 2023:3).

Detta svar överensstämmer till fullo med vårt remissvar avseende Ds 2021:25.

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

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren men lägger dels till ett antal punkter, dels avvisar några andra enligt nedan:

Arlanda flygplats och svenskt luftrum

Punkt 1: "Swedavia bör samla kommersiellt allmänflyg och samhällsviktigt flyg på ett område vid Arlanda flygplats för att säkerställa effektiva förutsättningar för denna flygtrafik vid flygplatsen."

VÅRT TILLÄGG/KOMMENTAR TILL DENNA TEXT:

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

BAKGRUND

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 "blåjusflyget" (dessa olika luftfartyg har olika bränslesorter). På de större flygplatserna med vissa undantag levereras normalt endast Jet A1 och inte de bränslesorter som krävs för mindre flygplan dvs. 100 LL samt 91/96 UL.

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 bland annat 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.

Address
SFS 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

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.

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 (eller max 1199 meter) med intelligande helikopterlatter.

Det bör beaktas att det inte krävs någon miljöprövning för en landningsbana som är max 1199 meter lång i enlighet med Miljöbalken (1998:808)¹. (Transportstyrelsen, u.d.)

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 LJV AB) och sådant skall de klara av då detta ingår i flygtrafikledningens 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).

¹ Alla svenska flygplatser behöver inte miljöprövas. 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
SFS 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

Sett enbart till Bromma flygplats ursprungliga verksamhetstillstånd tilldelades reguljärtrafiken 40 000 rörelser och GA flyget 40 000 rörelser.

Allmänflyget/GA bör 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.

Punkt 2: "Utöver nuvarande flyglinjer med allmän trafikplikt, bör regeringen även peka ut samhällsviktiga, men i dagsläget kommersiella inrikes flyglinjer, där rimliga transportalternativ kommer att saknas om flygtrafiken skulle upphöra. Om den kommersiella flygtrafiken på dessa utpekade flyglinjer skulle upphöra eller kraftigt reduceras ska beslut fattas om allmän trafikplikt och ett upphandlingsförfarande inledas.

Ett sådant utpekande skulle ge en trygghet för de orter som är beroende av en fungerande flygverksamhet."

VÅRT TILLÄGG/KOMMENTAR TILL DENNA TEXT:

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren men vill samtidigt påminna om att utredaren i denna utredning och just nedanstående citat lämnat ett förslag som till fullo motsäger sig en annan del av denna utredning

Förslagstexten här lyder – citat -" där rimliga transportalternativ kommer att saknas om flygtrafiken skulle upphöra".

Förslagen i denna utredning som står i klar motsats till denna punkt:

2. Sammanfattning:

Ett ökat regionalt inflytande för flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandlad flygtrafik
Förslagen gällande Torsby – Arlanda, Hagfors – Arlanda (s.32)

5.4.7 Flyglinjer med allmän trafikplikt

Citat -"År 2007 beslutade Rikstrafiken att inte fortsätta teckna avtal om flygtrafik på sträckan Storuman – Arlanda efter att avtalet löpte ut i oktober 2008. Beslutet motiverades med att det fanns fyra flygplatser i Västerbottens läns inland med ett litet och krympande befolkningsunderlag och att Storuman bidrog minst till tillgängligheten i området. Storuman hade fortfarande goda möjligheter till flygtrafik från både Vilhelmina och Lycksele utan trafik från den egna flygplatsen".

VÅR KOMMENTAR TILL DENNA UTREDNING:

Vi samarbetade med Storumans flygplats, Storumans Kommun samt Hemavans flygplats och genomförde en särskild utredning i samband med Christina Rogestams utredning där vi kom fram till att Storuman/Gunnarns flygplats (SQO) dels hade längst landningsbana av de samtliga tre samt att den ligger direkt parallellt med den så kallade "Blå vägen" E12 som går mellan Umeå och Mo i Rana i Norge och som passerar både Lycksele C, Storuman C, Hemavan och Tärnaby på vägen till Norge.

Dessutom finns det ett järnvägsspår som går i princip parallellt med E12 från Umeå till Storuman och som passerar strax utanför och parallellt med Storuman/Gunnarns flygplats.

NOTERA: Som ett viktigt tillägg deltog även Johan Holmér i Christina Rogestams utredning som nu också deltar i denna utredning Ds2023:3.

Flygplats	Längd	Bredd
Storuman/Gunnarns flygplats (SQO)	2283 m	40 m
Lycksele (LYC)	2092 m	45 m
Vilhelmina (VHM)	1500 m	30 m

Vilhelmina Kommun och Vilhelmina flygplats genomförde stora påtryckningar kring dess flygplatskapacitet och påstådda möjligheter inför denna utredning där man bland annat framhöll projektet kallat "South Lapland".

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

Detta trots att deras flygplats varken låg idealiskt geografiskt i förhållande till eventuella transporter med passagerare till t ex Hemavan i händelse av dåligt väder i området kring Hemavans flygplats eller hade tillräckligt med kapacitet vilket Storuman/Gunnarns flygplats (SQO) hade och fortfarande har.

8.6 Flyglinjer med allmän trafikplikt

Citat: -"De flyglinjer som idag ingår i det statliga åtagandet bör justeras. Den allmänna trafikplikten på flyglinjerna Östersund –Umeå, Torsby – Arlanda, Hagfors – Arlanda respektive Kramfors-Sollefteå – Arlanda bör upphöra".

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

Citat-"Genom att istället erbjuda anslutningstrafik från Hagfors och Torsby till Karlstad respektive Kramfors och Sollefteå till Sundsvall så blir inte tillgänglighetsförsämringen så stor" (s. 313).

4.2.3. Rapporterna Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (delrapport och slutrapport).

4.3. Hänsynstagande till regler om statsstöd

4.3.1. Bestämmelser om statligt stöd

4.3.2. Mina reflektioner kring bestämmelser om statligt stöd

5. Luftfartens- och flygplatssystemets utveckling fram till idag

5.1. Politiska ställningstaganden och beslut under årens lopp

Inga synpunkter

5.2. Luftfartsmarknadens utveckling

5.2.1. Utveckling av flygmarknaden

Inga synpunkter

5.3. Det svenska flygplatssystemet

5.3.1. – 5.3.7.

Inga synpunkter

5.4 Utveckling av stöd till flygplatser och flyglinjer med allmän trafikplikt

Vi hänvisar till de system som Finland (Finavia) respektive Norge (Avinor) använder sig av som ett primärt alternativ. (Se vårt svar under 5.5.2.)

5.5 Internationell benchmarking

5.5.1 Internationell utblick kring ägande av flygplatser och flyglinjer med allmän trafikplikt

Utredaren har angivit följande utifrån sin internationella benchmarking:

-”Utifrån denna sammanställning konstaterar jag att det finns indikationer på att Sverige och Trafikverket, i en europeisk jämförelse, har en relativt restriktiv inställning till hur minimiutbudet definieras i form av exempelvis antal turer, antal säten etcetera.

I andra medlemsstater förekommer det minimiutbud som var betydligt mer omfattande än det som tillämpats i Sverige.”

Vårt förslag: Sverige och Trafikverket bör omgående upphöra med denna restriktiva inställning och anpassa sin inställning till hur minimiutbudet definieras i övriga EU.

5.5.2 Flygplatssystemet i Finland och Norge.

Address
SFS 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

Våra kommentarer:

FINLAND

FINAVIA

Finavia använder sig av det så kallade nätverksprincipen (tillstånd beviljat av EU-kommissionen) vilket 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.

NORGE

AVINOR

Flygplatsverksamheten bedrivs som en enda finansiell enhet, varvid de stora ekonomiskt lönsamma flygplatserna finansierar resten av flygplatsnätet.

Detta är känt som Avinor-modellen.

6 Luftfartens betydelse för tillgängligheten

6.1 Tillgänglighet för medborgare och näringsliv i hela landet

6.1.1 Tillgänglighet för medborgare och näringsliv i hela landet

6.2 Tillgänglighet för samhällsviktig luftfart

6.2.1 Samhällsviktig verksamhet

6.2.2 Samhällsviktiga lufttransporter och infrastruktur för lufttransporter

Ambulansflyg och ambulanshelikopter i kategorin taxiflyg, övervakning, mätning och karttjänster, röjning av elledningsgator, besiktning av fjärrvärmeläckage finns i aerial work.

Inom privatflyg finns allt brandflyg där civila spar efter skogsbränder, sjöräddning med flyg, eftersökning av försvunna personer.

Skolflyget är såklart nödvändigt för flygets kompetensförsörjning.

Samt militära flygningar vid icke militära flygplatser.

Sjöfartsverket samt Utvecklingsverksamhet (SOLO-projektet)

Vår kommentar:

Vi vill framhäva förslaget om ett kompletterande nät av helikopterflygplatser där **PinS**² – platser för samhällsviktigt helikopterflyg föreslås vilket är ett synnerligen skarpsynt sådant då det med förhållandevis små medel kommer att ge en helt unik tillgänglighet för samhällsviktigt helikopterflyg i Sverige.

Dagens helikopterflyg är väl förberedd för detta varför etableringen av detta nätverk ligger helt rätt i tiden.

Detta system skulle även kunna etableras på mindre flygplatser för General Aviation-flyget där det för det mesta saknas andra inflygningshjälpmedel.

Vi vill som Trafikverket i sitt remissvar i sammanhanget föra fram att denna typ av infrastrukturella lösningar även kan komma till nytta för andra luftfartyg än helikoptrar i framtiden.

Det pågår en ständig utveckling av olika typer av farkoster inom ramen för utvecklingen av bemannade och obemannade luftfarkoster mot en "grönare" luftfart med mindre klimatpåverkan. Nya typer av luftfarkoster och luftfartyg, från dagens drönare i olika utformning till eldrivna vertikalt startande och landande mindre luftfartyg (s.k. eVTOLs) för gods- eller passagerartransporter ("air taxis") kan komma att användas i samhällsviktiga flyg-transporter.

² PinS: Point in Space. En instrumentprocedur för start och landning vid obemannade platser.

Address
SFS 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

Luftfartens infrastruktur och systemet med beredskapsflygplatser kommer att behöva möta dessa transporters behov i framtiden, inbegripet bland annat luftrumslösningar och - procedurer, uppställningsplatser som tar hänsyn till krav på brandsäkerhet m.m. för batteri-drivna luftfarkoster och möjligheter till laddning.

Storsthlm³ hävdar fortfarande att det krävs en ILS-inflygning för denna typ av flygverksamhet. Detta är dock helt felaktigt då vi kan hänvisa till flygplatsen Norrtälje-Mellingeholm (QEM/ESSN) där både **Sjöfartsverket** med bas för en av Sjöfartsverkets SAR-helikoptrar och **Avincis Aviation Sweden AB** (före detta Babcock Scandinavian Air Ambulance opererar med sina sjöräddningshelikoptrar respektive ambulanshelikopterverksamheten för Region Stockholm.

Dessutom genomförs uppdrag inom ramen för Frivilliga Flygkåren (FFK) på denna flygplats. Norrtälje-Mellingeholms flygplats saknar både ILS och NDB som inflygningshjälpmedel.

Vårt förslag:

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren och Sjöfartsverket avseende PinS med tillägget att detta system även bör införlivas med general aviation där flygplan under denna kategori också ingår inom begreppet samhällsviktigt flyg.

6.2.3 Beredskapsflygplatser

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren

Trafikverkets redovisning och förslag avseende beredskapsflygplatser

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren med tillägg under nedanstående rubricering från utredaren:

Antal beredskapsflygplatser och vilka beredskapsflygplatser som bör ingå i ett nytt system

Vi delar önskemål från följande två olika aktörer och instanser under ovanstående rubrik: Sveriges kommuner och regioner (SKR), ACR.

Utvecklad ersättnings- och finansieringsmodell

Gällande citat –"LFV erhåller inte något anslag för de tjänster som tillhandahålls på Försvarmaktens och Swedavias flygplatser, utan huvuddelen av intäkterna kommer från ett EU-reglerat prestationssystem. Sveriges nationella prestationsplan för referensperioden 2022–2024 har redan lämnats in till kommissionen, så för åren fram till och med 2024 har LFV ingen möjlighet att få ersättning för tillkommande kostnader", så är vi verksamma i möten och diskussioner om detta i de så kallade "User Consultation with Transportstyrelsen - Swedish Transport Agency - FB-TS-RES-RAPPORTERING" återkommande möten minst två till tre gånger per år varav det nästkommande mötet går av stapeln samma dag som remissvaren skall lämnas in dvs. den 23 maj 2023.

Där har diskussionerna pågått under de senaste 5–6 åren gällande de höga pensionskostnaderna samt de utgifter som nämnts i denna utredning.

7 Utveckling av luftfart och flygplatssystem

7.1 – 7.5 Flyget och klimatet

Se vårt svar under 2. Sammanfattning och "Luftfarten bör ställas om" sidorna 6–9 här ovan

³ "Storsthlm" är före detta "Kommunförbundet i Stockholms län", <https://www.storsthlm.se/>

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

8 Förslag till åtgärder

8.1 Statens respektive regioners åtagande för luftfartssystemet

8.1.1 Hela Sverige ska leva

8.1.2 Statlig styrning av flygplatssystemet

Swedavia AB som statligt verktyg

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren avseende sida 219 och följande citat: *–"Ett tredje alternativ är att den privata kapitalmarknaden erbjuds att köpa in sig i hela Swedavia. Ett fjärde sätt skulle kunna vara att avskilja Swedavias kommersiella verksamhet i ett separat bolag och erbjuda detta till den privata kapitalmarknaden.*

Swedavia står inför stora investeringar i det svenska flygplatssystemet.

Framför allt behöver Arlanda flygplats omfattande investeringar de närmaste åren. Det är möjligt att Swedavias vinster inte räcker till att finansiera dessa investeringar.

De verktyg som då står till buds är kapitalskott från ägaren, staten, eller obligationslån på den privata kapitalmarknaden.

Om och när Swedavia går ut på den privata kapitalmarknaden kan man kapitalisera på Sveriges höga kreditvärdighet och låna till en mycket låg ränta.

Ju mer man lånar desto sämre blir dock Swedavias nyckeltal i termer av exempelvis soliditet.

Om man i stället går vägen via kapitaltillskott uppstår två problem.

För det första är det inte självklart att EU kommer att godkänna ytterligare statliga medel.

För det andra är det inte självklart att det politiska styret prioriterar medel till Swedavia jämfört med andra sektorer.

Ett sätt att underlätta denna process skulle vara att bjuda in privat kapital.

Om kapitaltillskott vore att föredra skulle en EU-process underlättas om staten går in med ytterligare kapital på samma villkor som en privat investerare.

Därmed kan staten åberopa kommersiella skäl med större tyngd än eljest. Dessutom skulle bördan på den svenska staten bli mindre.

Av de alternativ som står till buds är det min bedömning att det mest realistiska att privat kapital bjuds in som delägare till hela Swedavia-koncernen.

Det minst komplicerade alternativet ur kapitalanskaffningssynpunkt torde vara att bjuda in privat kapital till enbart Arlanda.

Detta alternativ är dock inte realistiskt då Arlanda är den stora vinstgeneratorn till hela Swedavia.

Swedavia skulle därmed få uppenbara finansieringsproblem om Arlanda inte var i statlig ägo.", slut citat.

8.2 Kategorisering av flygplatser

Inga synpunkter

8.3 Nationellt basutbud av flygplatser

8.3.1 Syfte med nationellt basutbud av flygplatser

8.3.2 Förändringar av det nationella basutbudet av flygplatser

Vi avisar dock till fullo förslaget om följande flygplatser.

Motiv anges under varje enskild flygplats:

Ronneby flygplats (RNB/ESDF):

Vi delar till fullo Ronneby kommuns remissvar - Ds 2023:3 (Dnr LI2023/01786)

Vi motsätter oss förslaget i samtliga delar som avser Ronneby flygplats.

Address
SFS 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

Vi ser positivt på att även Kalmar-Öland flygplats blir en del i det framtida statliga basutbudet av flygplatser då hela sydöstra Sverige har utmanade tillgänglighet till Stockholm. Däremot är det felaktigt att ställa flygplatserna mot varandra.

Nedan motiverar vi varför genom citat från Ronneby Kommuns remissvar till denna utredning med viss redigering från oss:

Det är en brist att berörd flygplats, kommuner, region, länsstyrelse och andra tongivande aktörer inte har involverats eller intervjuats under utredningsarbetet. Om Ronneby Kommun och Ronneby flygplats hade tillfrågats hade de kunnat ge en bredare förståelse och ett bättre kunskapsunderlag. Deras uppfattning är att det i dag krävs tydligare statlig styrning av landets flygplatser för att säkerställa vårt lands beredskap.

Blekinge har ett utsatt geografiskt och strategiskt läge vid Östersjön. Ronneby spelar en viktig roll i ett kommande Natomedlemskap. Ronneby flygplats är redan i dag en av två flygplatser med statlig rådgivning som uppfyller Natos 7 baseline requirements. Regeringen bör invänta den försvarspolitiska inriktningen som presenteras i närtid. Sannolikt skärps kraven ytterligare på landets totalförsvaret och då spelar Ronneby en avgörande roll för landets samhällsskydd och beredskap.

Blekinges näringsliv är ett av de mest exportintensiva i landet med en rad internationella koncerner. Länet har också hög statlig närvaro med bland annat Försvarsmakten, Boverket och Kustbevakningen. En statlig flygplats med daglig pendling för affärsresenärer till Stockholm är av yttersta vikt för en fortsatt stark utveckling och en säkrad personalförsörjning för både statliga och privata aktörer.

Utredarens slutsats att: *Flygplatsen är Försvarsmaktens flygplats och eftersom mitt uppdrag handlar om en flygplatsöversyn för den civila flygtrafiken ser jag därför inget avgörande skäl till att Ronneby ska ingå i det statliga basutbudet.*

Denna slutsats ser vi som mycket dåligt underbyggd. Försvarets kärnverksamhet är inte att bedriva civil flygplats. Endast Ronneby och Luleå-Kallax flygplats har i dag statlig rådgivning och uppfyller Natos "7 baseline requirements".

I Ronneby ägs marken av Fortifikationsverket, flygstationen drivs av Swedavia och Försvarsmakten är flygplatshållare och bedriver verksamhet på området med flottilj.

Dessutom så har Transportstyrelsen föreslagit Ronneby flygplats som reservflygplats samt pekats ut som riksintresse.

Flygplatsen tillhör en av de mest betydelsefulla flygplatserna i landet

- Flygplatsen är en av Sveriges beredskapsflygplatser med MIRG-styrka
- Flygplatsen och Blekinge har Hög statlig närvaro och exportintensivt näringsliv Här finns exempelvis huvudkontoren för Boverket och Kustbevakningen. Dessutom har
- Blekinge har högst militär närvaro med Marinbasen i Karlskrona och Flygflottiljen i Ronneby och betydande delar av landets försvarsindustri med Saab Kockum AB.

Resor till och från Ronneby, Karlskrona och Blekinge

En förutsättning för fortsatt god utveckling är snabb tillgänglighet till Stockholm och vidare ut i världen. I nuläget är flyget det enda transportmedel som erbjuder möjlighet daglig pendling till huvudstaden, vilket anges som en av de politiska målsättningarna i utredningen.

Tillgängligheten till Stockholm med tåg hör till de sämsta i Sydsverige.

Från Ronneby är restiden fem timmar och 19 minuter som snabbast och med minst ett, oftast två eller tre byten.

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

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

Email
info@svenskaflugplatser.com

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

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Utan möjlighet till flyg skulle Ronneby kommun gå från grönt till rött i Trafikverkets tillgänglighetsmodell avseende resor till Stockholm (kriterium ett) samt från Stockholm (kriterium två).

Ronnebys upptagningsområde

Upptagningsområdet för Ronneby flygplats är 300 000 resenärer. Resenärerna kommer främst från Blekinge men även från norra Skåne och södra Småland. Majoriteten (70 procent) är affärsresenärer som jobbpendlar till och från Stockholm. För att stärka sin personalförsörjning har näringslivet och de statliga myndigheterna ett stort behov av en robust flygplats med daglig förbindelse till och från huvudstaden.

Det är därför anmärkningsvärt att Blekinge föreslås stå utan flygplats i det nationella basutbudet inom 60 minuters resväg.

Förslagets fyra nya flygplatser ger ungefär 1,0 miljoner personer möjlighet att nå en statlig flygplats inom 60 minuter medan 0,3 miljoner mister möjligheten om Ronneby utgår.

Att Ronneby ingår i basutbudet är också en tydlig signal till flygoperatörerna om långsiktighet från statens sida. Vi ser en uppenbar risk att Swedavias styrelse enbart ser till den affärsmässiga delen om att bedriva flygplansverksamhet vid Ronneby flygplats och väljer att fokusera på större flygplatser på bekostnad av mindre.

8.3.3 Effekter av utökat nationellt basutbud

Inga synpunkter

8.4 Förändrade förutsättningar för Swedavia AB

8.5 Stöd till flygplatser utanför det nationella basutbudet

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren

Vi stöder förslaget om att verksamheten vid flygplatsen ska bedrivas i aktiebolagsform.

Vi avvisar dock till fullo förslaget om att staten ska ges möjlighet att föreslå en ledamot i bolagsstyrelsen.

Denna typ av statlig styrning eller kontroll i enskilda aktiebolag eller bolag för övrigt hör inte hemma i ett demokratiskt land som Sverige.

8.6 Flyglinjer med allmän trafikplikt

Vårt svar:

Vi avvisar följande del av denna inledning till sin helhet:

Citat – ”De flyglinjer som idag ingår i det statliga åtagandet bör justeras.

Den allmänna trafikplikten på flyglinjerna Östersund – Umeå, Torsby – Arlanda, Hagfors – Arlanda

Respektive Kramfors-Sollefteå – Arlanda bör upphöra.

Istället bör en ny flyglinje med allmän trafikplikt införas mellan Karlstad – Arlanda med anslutningstrafik (marktransporter) från Torsby respektive Hagfors.

Vidare bör allmän trafikplikt införas på flyglinjen mellan Sundsvall - Arlanda med anslutningstrafik från Kramfors respektive Sollefteå (marktransporter) till Sundsvall-Timrå flygplats.”

Vår kommentar: Inget annat skäl än statistik på antalet resenärer har angivits avseende Torsby-Hagfors-Arlanda där statistiken till stor del är hämtad från den period då det pågick en Coronapandemi och då primärt avseende trafiken mellan Torsby-Hagfors och Arlanda där trafiken låg nere under den största delen av pandemi-perioden.

Address
SFS 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

LINJEN TORSBY-HAGFORS-ARLANDA

Vi delar till fullo Torsby och Hagfors kommuners hela remissvar - Ds 2023:3 (Dnr LI2023/01786)

Vi vill dock tydliggöra att uppgiften under rubriken "Osäkra förutsättningar för långsiktig planering" avseende Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, inte är en rekommendation utan en fastställd lag.

Flygbil – ett realistiskt alternativ (Citat från Hagfors Kommun remissvar)

Utredaren föreslår en flygbilslösning till Karlstad flygplats.

Förslaget är kanske teoretiskt möjligt även om det tidsmässigt inte stämmer överens med kriterierna, men i praktiken saknar det realism. I verkligheten bedömer vi att majoriteten riskerar att ta egen bil hela vägen till sin målpunkt, hellre än att åka till Karlstad, checka in och flyga till Stockholm.

På motsvarande sätt kommer sannolikt kunder, experter, konsulter och specialister som ska till norra Värmland att resonera – det är betydligt enklare och tidseffektivare att resa med egen bil från Stockholmsregionen än att hitta en lösning med markburen kollektivtrafik via Karlstad.

Utredarens beräkningar om transporttiden mellan Torsby/Hagfors till Karlstad med flygbil får betraktas som osäkra. Resan kan komma att ta betydligt längre tid med tanke på standarden och trafikmängden, inte minst i rusningstid, på aktuella vägar samt att fler stopp kan tillkomma längs vägen (Munkfors, Sunne m fl).

Sammanfattning av Torsby kommuns synpunkter direkt citerat från Torsby kommuns remissvar:

Citat – "Analysen är bristfällig och ligger dessutom enligt utredaren själv utanför uppdraget.

Trafikverket, som är regeringens myndighet inom kompetensområdet, bör fortsatt ha i uppdrag inför varje upphandling att göra analyser och utvärdera vilka linjer som bör komma i fråga.

Nedanstående är direkt hämtat från Torsby kommuns remissvar. Vi har tagit med detta eftersom detta visar det tydliga lokala behovet av flygplatserna Torsby och Hagfors:

- Torsby och Hagfors flygplatser är väsentliga tillgångar i den Nordvärmändska infrastrukturen och för det Nordvärmändska näringslivet. Bidraget till BNP är betydande. Möjligheten för kunder och specialister att effektivt ta sig till och från norra Värmland över dagen är en nyckelfråga för utveckling av företagande i denna del av Sverige.
- Upphandlad trafik från Karlstad är ett positivt tillskott för näringslivet i Värmland. Detta är dock ingen lösning för de resor som idag görs från Torsby/Hagfors utan majoriteten av dessa kommer att ersättas med bilresor direkt till Arlanda alternativt Gardermoen alternativt att de helt uteblir. Oavsett alternativ försämrar det konkurrenskraften och utvecklingsmöjligheterna i regionen.
- Samtliga flygplatser med allmän trafikplikt och/eller beredskap bör ersättas med 75 % av driftkostnaderna.
- Snabba transporter av patienter från Torsby akutsjukhus till specialistbehandling vid andra, större sjukhus kräver flyg/helikopter. Det är en nyckelfråga för sjukhusets framtid och utveckling.
- Torsby kommun menar att utredarens förslag bidrar till en osäkerhet kring vilka kriterier som ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt. vilket försvårar för Torsby kommuns regionala och lokala aktörer att jobba långsiktigt med närings- och platsutveckling och därigenom bidra ytterligare till Sveriges tillväxt. Ytterst kan olika bedömningar medföra att Värmland helt står utan linjetrafik.
- Torsby/Hagfors relationen till Arlanda torde vara en av de mer lämpliga för introduktion av elflyg. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att i nästkommande upphandling se på möjligheterna att upphandla elflyg på sträckan.

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

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

Email
info@svenskaflugplatser.com

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

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

Vi vill här hänvisa till Hagfors kommuns hela remissvar - Ds 2023:3 (Dnr LI2023/01786)

Sammanfattning av Hagfors kommuns synpunkter

- Hagfors kommun avvisar utredarens slutsats beträffande allmän trafikplikt och upphandlade flyglinjer. Analysen är bristfällig och ligger dessutom enligt utredaren själv utanför uppdraget. Trafikverket, som är regeringens myndighet inom kompetensområdet, bör fortsatt ha i uppdrag inför varje upphandling att göra analyser och utvärdera vilka linjer som bör komma i fråga.
- Torsby och Hagfors flygplatser är väsentliga tillgångar i den Nordvärmäländska infrastrukturen och för det Nordvärmäländska näringslivet. Bidraget till BNP är betydande. Möjligheten för kunder och specialister att effektivt ta sig till och från norra Värmland över dagen är en nyckelfråga för utveckling av företagande i denna del av Sverige.
- Upphandlad trafik från Karlstad är ett positivt tillskott för näringslivet i Värmland. Detta är dock ingen lösning för de resor som idag görs från Torsby/Hagfors utan majoriteten av dessa kommer att ersättas med bilresor direkt till Arlanda alternativt Gardermoen alternativt att de helt uteblir. Oavsett alternativ försämrar det konkurrenskraften och utvecklingsmöjligheterna i regionen.
- Samtliga flygplatser med allmän trafikplikt och/eller beredskap bör ersättas med 75 % av driftkostnaderna.
- Snabba transporter av patienter från Torsby akutsjukhus till specialistbehandling vid andra, större sjukhus kräver flyg/helikopter. Det är en nyckelfråga för sjukhusets framtid och utveckling.
- Hagfors kommun menar att utredarens förslag bidrar till en osäkerhet kring vilka kriterier som ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt. vilket försvårar för oss regionala och lokala aktörer att jobba långsiktigt med närings- och platsutveckling och därigenom bidra ytterligare till Sveriges tillväxt. Ytterst kan olika bedömningar medföra att Värmland helt står utan linjetrafik.
- Torsby/Hagfors relationen till Arlanda torde vara en av de mer lämpliga för introduktion av elflyg. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att i nästkommande upphandling se på möjligheterna att upphandla elflyg på sträckan.

Karlstad flygplats (KSD/ESOK)

Citerat från Trafikverkets remissvar:

"En allmän trafikplikt är ett ingrepp på den fria marknaden och ska som sådant användas restriktivt. Som redogjorts för ovan bedömer Trafikverket att det inte finns skäl att besluta om trafikplikt på sträckan Karlstad-Arlanda eftersom inga tillgänglighetsbrister föreligger och där dessa brister finns (Torsby och Hagfors) kan de avhjälpas genom flygtrafik direkt från dessa orter eftersom orterna har flygplatser.

Utredaren föreslår att anslutningstrafik till Karlstad även kan innefatta anslutning till tåg i Karlstad, men att det då måste ske en konsekvensbedömning för Värmlandstrafiks ordinarie tåg- och busstrafik till och från Torsby respektive Hagfors. Trafikverket konstaterar att både flygbil och anslutning till tåg måste utformas i samråd med berörd RKM, som har ansvar för trafik inom ett län.

En anslutningstrafik måste dessutom utformas som en allmän trafik, det kan inte finnas krav på att resenären ska resa vidare med flyg eller i förekommande fall tåg för att få resa med trafiken. Oavsett om målet är tåg eller flyg kan anslutningstrafik därmed tänkas påverka annan kollektivtrafik.

I samband med att förslaget analyserades vid Trafikverkets utredning 2013 diskuterades

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

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

Email
info@svenskaflugplatser.com

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

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS

möjligheten med Värmlandstrafik, som inte var intresserade av att en sådan trafik genomfördes, både när det gäller anslutning till flyg och tåg.

En trafikplikt på Karlstad skulle därmed kunna bedömas vara i strid med Lufttrafikförordningen samt så försämrats tillgängligheten för Torsby och Hagfors. Dessutom avhjälps inte några brister eftersom det inte finns några. Det som möjligen kan diskuteras är om både Torsby och Hagfors ska ha trafikplikt då det är knappt 6 mil mellan flygplatserna.

För Torsby och Hagfors har flyget framför allt betydelse för näringslivet. I båda kommunerna finns industriverksamhet med internationella kontakter. Mest känt är Uddeholm, som förutom att vara en mycket stor arbetsgivare i Hagfors är lokaliserad i över 100 länder och har sin centrala FoU-avdelning i Hagfors. Även Torsby har företag med internationella kopplingar men även en relativt omfattande turism. Flyglinjen ses som det enda realistiska alternativet för resor i tjänstesyfte till och från Stockholmsområdet samt vidare ut i världen. Kommunerna har i sina remissvar på Trafikverkets utredningar inför flygupphandlingen framhållit att alternativet till flygtrafiken är att åka bil. Resultatet från kommunernas egna enkätundersökningar bland flygpassagerare bekräftas av Trafikverkets resvaneundersökning, det vanligaste alternativet till det avtalade flyget är att resa med bil.”

SFSA Holding KB vill utöver ovanstående här nedan lämna hänvisning till tidigare utredningar genomförda av Trafikverket och Regeringen avseende ovanstående nedläggningshotade linjer:

❖ **TORSBY och HAGFORS flygplatser**
TRV 2013:107 (TRAFIKVERKET)

”Trafiken är trots sin låga volym viktig för båda orterna, inte minst för att flygförbindelsens enda alternativ är en lång bilresa. Järnvägen Torsby-Kil, 82 km, upprustades av Trafikverket för drygt 100 mkr under 2011 och 2012 men fyller huvudsakligen ett lokalt och regionalt transportbehov.

En kombinationsresa med bil till Karlstads flygplats kan möjligen vara ett alternativ om målet är Arlanda men om målet är centrala Stockholm tar en sådan resa lika lång tid som att åka bil hela vägen och blir betydligt dyrare. Omvänt är tåg från Karlstad realistiskt om man ska till centrala Stockholm men inte om målet är Arlanda eller Uppsala.”

REGERINGEN

Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70) (s.101)

”Bilavståndet mellan flygplatserna är endast 56 kilometer, men restiden med bil mellan de båda är ändå nära en timme och med kollektivtrafik 1 timme och 30 minuter. Restiden med bil och kollektivtrafik till Karlstad är i båda fallen över 1 timme och 30 minuter. Karlstad utgör enligt min mening inte ett rimligt alternativ för dessa två orter i norra Värmland.

De båda flygplatsernas betydelse för näringslivet i området och de redovisade restiderna ligger bakom min bedömning att både Hagfors och Torsby bör betraktas som regionalt strategiska flygplatser.

Tabell SOU 2007:70) (s.101)

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

Restider i Värmland			
Kommun	Restid med bil till näst närmaste flygplats	Restid med kollektivtrafik till näst närmaste flygplats	Kortaste restid till Karlstad flygplats
Hagfors	00:53	1:35	1:39
Torsby	00:53	1:35	1:39

SFSA Holding KB har haft både muntliga och skriftliga samtal med dels Torsby flygplats - flygplatschef Martin Berglund och dels Hagfors flygplats - flygplatschef Marie-Louise Davidsson gällande situation, historia, faktaunderlag och lokala önskemål avseende de båda flygplatserna. Vidare har samtal förts med Lars Rörick, Senior advisor-ACR, Aviation Capacity Resources AB avseende deras krav, uppfattning och kunskap kring driften av flygtrafikledning och flygplatsdrift.

8.6.1 Regionerna bör ges ett ökat inflytande

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren och vill särskilt peka ut texten ”Det kan där- för finnas skäl att ge regionerna ett större inflytande eller påverkan inför beslut om allmän trafikplikt och upphandling av flyglinjer”.

LINJEN KRAMFORS-SOLLEFTEÅ – ARLANDA

Vi delar till fullo Kramfors kommuns hela remissvar - Ds 2023:3 (Dnr LI2023/01786)

Synpunkterna direkt citerat från Kramfors kommuns remissvar:

Sammanfattning av Kramfors kommuns yttrande:

Utredningens förslag om att slopa trafikplikten på sträckan Kramfors - Arlanda innebär i praktiken att Kramfors-Sollefteå flygplats kommer avvecklas. Ett sådant scenario är negativt för utvecklingen i Kramfors och Sollefteå kommuner. En flygplats och de stora tillgänglighetsvinster som flyget ger jämfört med andra transportsätt är en förutsättning när företag står inför investeringsbeslut och när människor väljer boplatser. Det handlar helt enkelt om regionala konkurrensförutsättningar. Efter många år med negativ utveckling inom en rad områden sker just nu ett trendbrott avseende inflyttning där fler nu faktiskt flyttar till än från vår kommun. Därtill sker en snabb tillväxt i besöksnärsbranschen (Höga kusten) samt stora satsningar inom industri och totalförsvaret vilket kommer generera många nya arbetstillfällen de närmsta tio åren. I skenet av detta har utredningens förslag särskilt dålig timing.

8.6.2 Trafikverket bör fortsatt vara behörig myndighet

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren och vill särskilt peka ut texten ”Med hänsyn till ansvaret för kollektivtrafik inom andra trafikslag skulle det kunna vara möjligt att lägga ansvaret för att besluta om allmän trafikplikt för flyglinjer med mera också på kommuner och regioner.

Från regionala företrädare har det bland annat framförts att det inte är rimligt att staten avgör denna fråga helt och hållet själv när regionens tillgänglighet med olika trafikslag har en stor betydelse för möjligheterna till regional utveckling”, med förbehåll för att kostnaden för sådana beslut inte lastas kommunen eller regionen men däremot staten och då Trafikverket.

8.6.3 Processen bör utvecklas för att medge ett ökat regionalt inflytande

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren

8.6.4 Kriterier för det statliga åtagandet behöver definieras

8.6.5 Utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt behöver förändras

Vi motsätter oss samtliga av utredarens och Trafikverkets förslag inom denna punkt.

8.7 Nät med beredskapsflygplatser

8.7.1 Definition av samhällsviktig luftfart

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

Vi gör i allt väsentligt samma bedömningar som utredaren

8.7.2 Statens rådighet över beredskapsflygplatser och nätet av beredskapsflygplatser

Samtliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och som drivs och förvaltas av Swedavia AB bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser.

8.7.3 Flygplatser som bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser

Beredskapsflygplatser som ingår i det statliga basutbudet av flygplatser

Vårt svar:

Vi avvisar utredarens förslag att Skellefteå flygplats omgående skall inkluderas i det statliga basutbudet medan denna flygplats istället bör erhålla annat lämpligt statligt stöd.

Vårt förslag:

Vi anser att samtliga statliga, regionala och lokala flygplatser skall ingå i nätet av beredskapsflygplatser.

Utöver det bör den före detta beredskapsflygplatsen Skövde ses över trots att det finns ett kommunalt beslut om nedläggning (vilket dock är överklagat i FÖRVALTNINGSRÄTTEN I JÖNKÖPING där Förvaltningsrätten upphäver det överklagade beslutet⁴)
Där bör Trafikverket tillsammans med MSB, Försvarsmakten och Regeringen föra samtal med Skövde Kommun om att återföra flygplatsen till dels en fungerande flygplats (som även använts av Försvarsmakten) samt återställa den till en beredskapsflygplats.
Beslutas detta så skall inte Kommunen alternativt Regionen kunna lägga ner flygplatsen utan att Regeringen tillfrågas enligt det förslag som lagts fram av utredaren.

Beredskapsflygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt

Vårt förslag:

Beredskapsflygplatser som ingår i nätet utifrån ett beredskapsperspektiv Stockholm Västerås Hässlö flygplats (VST/ESOW)

Tabell 8.17:

Vi vill betona vikten av långsiktighet och läser förvånat att Västerås flygplats som är en av de 27 utpekade beredskapsflygplatserna 2023 inte finns med i förslaget tabell 8.17.

Västerås flygplats har under pandemin fungerat som beredskapsflygplats, trots att den inte ingått bland de flygplatser som klassats som tillfälliga beredskapsflygplatser. Närheten till Stockholm samt de logistiska möjligheterna på flygplatsen gör Hässlö till ett område med stort värde för hela länet. Att stora lagerytor och uppställningsplatser dessutom finns inom skyddsobjektområdet ökar värdet

Vidare finns 22 Hemvärnsbataljonens fasta stab på området tillsammans med flera frivilliga försvarsorganisationer¹ som Frivilliga radioorganisationen (FRO), Svenska lottakåren (SLK), Frivilliga Motorcykelkåren (FMCK), Försvarsutbildarna och Bilkåren.
Dessa bedriver för Västerås och Västmanland viktig totalförsvarsverksamhet.

⁴ <https://www.svenskaflygplatser.com/ap/nw/src/kvb/assets/files/Jnkping-FR5286-21Dom2022-10-24.pdf>

Address
SFS 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

Västerås flygplats har en av de längsta rullbanorna i landet. Infrastrukturen i övrigt är mycket god och flygplatsen har större kapacitet än vad som nyttjas idag. Trafikverket har pekat ut riksintresseanspråk av Västerås flygplats för riksintressen för kommunikationer.

Icke att förglömma så lever vi i en tid där Rysslands fullskaliga invasionskrig väsentligt förändrat hotbilden och svensk säkerhetspolitik. Sveriges kommande anslutning till NATO är en annan aspekt som måste vägas in i det framtida nätet av beredskapsflygplatser.

Mot bakgrund av detta måste slutsatsen av nedan angiven rapport (nästa stycke) tillföras ett större fokus på totalförsvaret för att resultatet ska kunna utgöra en förmågehöjning och utgöra den tröskeleffekt som erfordras.

Den 26 april lämnade en enig försvarsberedning till försvarsministern en delrapport innehållande en utvärdering av förverkligandet av totalförvarsbeslutet (kontrollstation 2023)2.

I rapporten konstaterar försvarsberedningen att en fortsatt förmågehöjning är nödvändig.

Försvarsberedningen anser vidare att inriktningen i totalförvarsbeslutet 2020 rörande förmågeutvecklingen, inklusive förstärkningen med vissa materielsystem, ska ligga fast och kommer utgöra grunden för den inriktning för kommande försvarsbeslutsperiod som beredningen ska återkomma till i slutrapporten våren 2024.

Följaktligen anser vi, mot bakgrund av försvarsberedningens rapport, att förslaget i DS 2023:3 om att Västerås flygplats inte längre ska vara en beredskapsflygplats **Ej** är förenligt med försvarsberedningens bedömningar.

Vårt förslag: Vi förordar att Västerås flygplats fortsatt kvarstår som en beredskapsflygplats och motsäger oss därmed utredarens samt Trafikverkets förslag.

Scandinavian Mountains Airport (SCR/ESKS)

Vår inledande kommentar:

Att inte av Trafikverket ge flygplatsen ifråga trafikplikt med hänvisning till att den är privatägd låter väldigt politiskt snarare än faktabaserat.

Ingen svensk kommun har ett påvisat större behov av statlig trafikplikt än just Malung-Sälens kommun.

Vi måste helt klart förstå att vi lever i ett modernt samhälle med både privatägda och halvstatliga flygbolag men vi använder oss av båda resurserna.

Och flygplatsen ifråga är en tillgång för hela regionen oavsett vem det är som står som ägare och oavsett vem som utnyttjar denna.

Sådana här förslag som liknar ett nästan diktatoriskt och politiskt ideologiskt sätt att hantera vår verklighet skall vi inte ha i ett demokratiskt land som Sverige och inom EU. **Punkt!**

Dessutom strider det emot följande:

- **Regeringens proposition 2016/17:180**
 - 7. Grunderna för god förvaltning**
 - 7.1 Legalitet, objektivitet och proportionalitet
 - Legalitetsprincipen samt Objektivitetsprincipen*

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

Bankgiro
360-6027

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

Email
info@svenskaflugplatser.com

Bank
SEB

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

IBAN
SE725000000052731014229

MOMS/VAT
SE 969711270501

BIC
ESSESESS

- **EU kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (2016/C 262/01):**
 1. **3. FÖREKOMST AV STATLIGT STÖD ENLIGT ARTIKEL 107.1 I FÖRDRAGET**
 - 3.3. *Snedvridning av konkurrensen och inverkan på handeln, Punkterna Punkterna 8, 41, 42*
 2. **7. INFRASTRUKTUR: NÅGRA SPECIFIKA PRECISERINGAR**
 - 7.2.3 *Stöd till en byggherre/ägare av en infrastruktur – en översikt sektor för sektor, Punkterna 8, 41, 42*

Trafikverket har i sin **"RAPPORT Upphandling av flygtrafik från oktober 2023 Utredning inför beslut om allmän trafikplikt"**, på sida 4 angivit följande:
"Allmän trafikplikt för Sälen skulle ge tillgänglighetsförbättring främst för Sälenområdet med ett begränsat underlag, som dessutom varierar kraftigt över året. Övriga kommuner i området får ingen större tillgänglighetsförbättring".

Vår kommentar:

I sådana fall är ju Arlanda flygplats en alldeles för stor lokal flygplats då den ligger i Sigtuna Kommun som inte kommer i närheten av mängden invånare som krävs för att upprätthålla en lönsamhet på Arlanda flygplats (OBS: Ironi)

Sälenfjällen har inte alls ett begränsat underlag.

Här återfinns, enligt Malung-Sälens kommun, flera hundra företag varav det största är börsnoterade SkiStar med sitt huvudkontor placerat i Sälen.

Fiskarhedens Trävaru AB är en annan stor aktör med huvudkontor i regionen med en omsättning som överstiger en miljard där den avgörande delen av sin kundbas finns utomlands med ett stort behov av att snabbt kunna ta sig till Nordafrika där de flesta stora kunderna finns.

När det gäller frågan om flygplatsens funktion som beredskapsflygplats har Malung-Sälens kommun samt flygplatsen i sig inte varit inbjudna att medverka under processen.

Vi motsätter oss detta till fullo och förutsätter att samtliga flygplatser i Sverige oavsett vem som står som ägare skall inbjudas att delta under sådana här processer.

Man måste poängtera att om det skulle vara en krigssituation så skall samtliga yrkesfordon, flygplan, fartyg etc. som är registrerade i Sverige ställas till Försvarmaktens förfogande med i princip omedelbar verkan.

*Vi motsätter oss därför utredarens och Trafikverkets förslag avseende **Scandinavian Mountains Airport (SCR/ESKS)** till fullo!*

Vi delar argumenten runt miljötillstånd för samhällsviktig luftfart, beredskap, trafikplikt och finansiering i remissvaret från Sveriges Regionala flygplatser (SRF.)

*Vi delar till fullo Malung-Sälens kommuns remissvar till Ds 2023:3 avseende **Scandinavian Mountains Airport (SCR/ESKS)**.*

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

Flygplatser som behöver utredas ytterligare

Inom Region Gävleborg finns flera flygplatser och enligt vår uppfattning samt Hans Dunder, Dunderson AB, så ligger Gävle flygplats (GVX/ESSK) närmast och bäst till hands.

Primärt för dess närhet till Gävleregionens större sjukhus, Gävle Sjukhus (14 KM) och Sandvikens Närsjukhus (19 KM) samt att Räddningstjänsten redan idag är baserad på själva flygplatsen.

Banan är 2000 meter lång med en bredd på 45 meter vilket innebär att flygplatsen kan hantera större flygplan (storleksklassen Boeing 737/Airbus A320).

Regeringen bör i det snaraste diskutera med Trafikverket, MSB, Region Gävleborg och Gävle Kommun om viktigheten att denna flygplats öppnas för trafik igen.

8.8 Långsiktig inriktning

Inga synpunkter

8.9 Ekonomiska konsekvenser av dessa förslag

Inga synpunkter

9 Konsekvensbeskrivning

9.1 – 9.6

Inga synpunkter

Med vänliga hälsningar,

Per M Olsson

PerM 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

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

MOMS/VAT
SE 969711270501

Bankgiro
360-6027

Bank
SEB

IBAN
SE725000000052731014229

BIC
ESSESESS