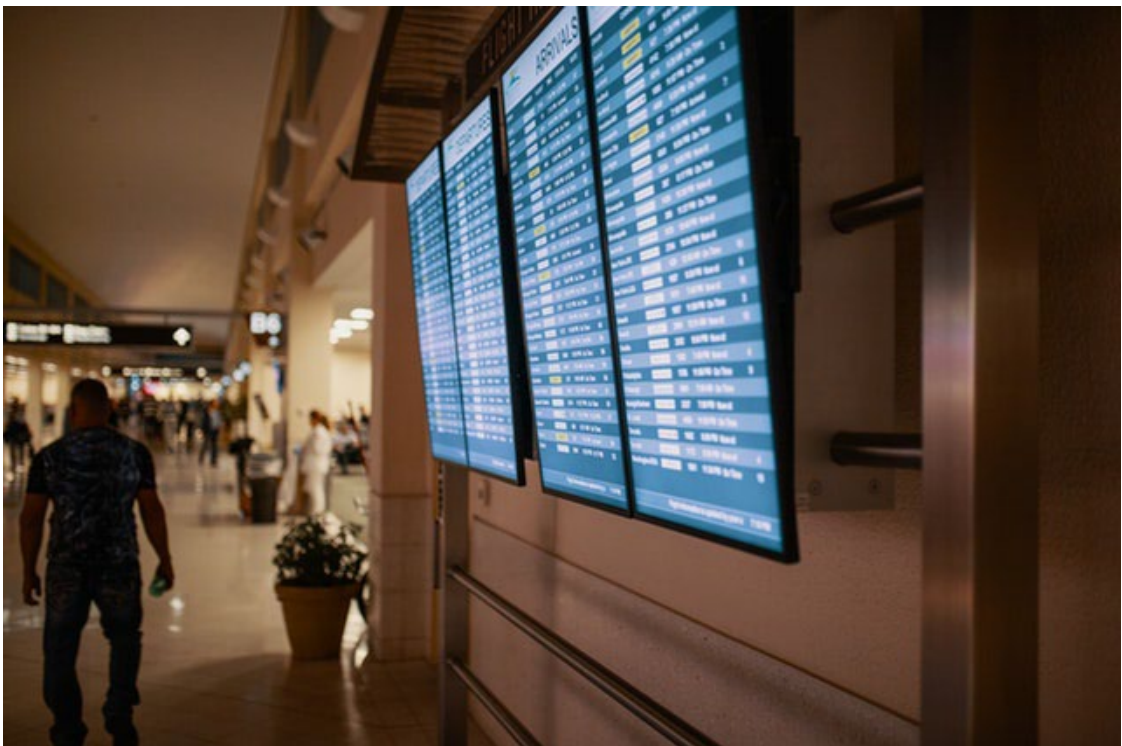


# ANALYS FLYGMARKNADEN VISBY – STOCKHOLM

FÖRUTSÄTTNINGAR 2025



# FÖRORD

SAS OCH BRA HAR MEDDELAT ATT KONKURRENSEN AVSLUTAS PÅ GOTLAND OCH ATT DE KOMMER ATT SAMARBETA ÖVER ARLANDA. SAS FÅR I PRAKTIKEN MONOPOL PÅ LINJEN MEN OCKSÅ 80% MARKNADANDEL PÅ HELA INRIKESFLYGET. ANTALET RESENÄRER BERÄKNAS MINSKA MED 40 000 SEDAN 2023 OCH 140 000 SEDAN 2019. DET FÅR STORA KONSEKVENSER.

DET GER OCKSÅ STATEN OCH SWEDAVIA MÖJLIGHET ATT STÄNGA BROMMA 14 ÅR FÖRE UTSATT TID VID EN TIDPUNKT DÅ ARLANDA INTE ÄR ANPASSAD FÖR EFFEKTIV INRIKESTRAFIK SAMT MINSKAR MÖJLIGHETERNA FÖR KONKURRENS.

SYFTET MED RAPPORTEN ÄR ATT VISA VARFÖR DET SKER OCH VILKA HINDER OCH MÖJLIGHETER SOM FINNS FÖR ATT FÖRBÄTTRA TILLGÄNGLIGHETEN.

GOTLAND TILLSAMMANS MED NÅGRA FÅ ANDRA REGIONER STÅR RELATIVT ENSAMMA I ARBETET OCH ENDAST VI SJÄLVA KOMMER ATT KUNNA FÖRBÄTTRA.

DÄRFÖR ÄR SYFTET MED RAPPORTEN GE KOMPETENS TILL DE SOM KAN AGERA. HUR SER MARKNADEN UT HISTORISKT, VILKA ÄR AKTÖRERNA, VARFÖR HAR VI HAMNAT DÄR VI ÄR OCH FRAMFÖR ALLT; HUR KAN VI AGERA.

FÖR VI MÅSTE AGERA!

GOD LÄSNING

## Sammanfattning

SAS och BRA:s nya samarbete skapar ett monopol som kommer påverka flygutbudet negativt och kommer att beröra i stort sett hela Sverige och i synnerhet Gotland där flyget av naturliga skäl har stor inverkan på samhället.

Priserna kommer att gå upp och antalet flygstolar till och från Visby Airport för 2025 planeras att minska med 30 %, vilket tillsammans leder till en nedgång i passagerarantal från ca 400 000 till ca 230 000 mellan 2017 till 2024. Det är en betydligt lägre nivå än vad Gotland behöver och påverkar negativt tillväxt, ekonomi och kompetens.

Situationen riskerar att bli bestående av flera skäl då det är osannolikt att konkurrens uppstår enbart genom marknadskrafter. Några anledningar till det är att Brommas närmaste framtid är ytterst osäker, Swedavias avgiftsmodell försvårar för mindre destinationer, samt att Gotland tidigare inte behövt samarbeta kring förbättrade flygkommunikationer.

Det finns utrymme för konkurrens om Bromma kan räddas, den konkurrensen skulle tillföra minst 100 000 resenärer över ett antal år.

Rapporten föreslår att Gotland agerar både politiskt och strategiskt, genom att skapa lösningar för marknadsaktörer. Det kan exempelvis vara samverkan mellan politiker, resenärer och företrädare för näringslivet via en person eller grupp. I regioner med kommunal/regionalt driven flygplats sker det normalt genom flygplatsens VD, i regioner med statlig flygplats finns inte riktigt den modellen. Vi föreslår också en gemensam "Gotlands resebyrå" för att förhandla med stora reseolymer och att politiker gör allt de kan för att rädda Bromma.

Vi anser också att Gotland aktivt måste ställa ett antal krav för att ha en bättre möjlighet till utveckling framöver. Kräv flera morgonavgångar av SAS, kräv att Bromma hålls öppet, kräv att Arlandas flöden blir mer anpassade för inrikesresande, kräv att priset för markkommunikation till Arlanda blir lägre, kräv att lägre avgifter för mindre flygplan.

Gotland behöver enas och ta ledning i frågan, med stöd från politiker, näringsliv och stora resenärer.

## Bakgrund

Under större delen av 2000-talet har Gotlands flygkommunikationer varit i balans, i konkurrens och med två flygplatser i Stockholm. Högre priser p.g.a. ökade flygkostnader i samband med att behoven minskat har gjort det olönsamt för BRA att flyga och de har därmed gjort en uppgörelse med SAS som innebär att BRA flyger på uppdrag av SAS.

Därmed upphör konkurrensen och en osäkerhet infinner sig med all rätt på Gotland, när privatpersoner och företag får ändrade spelregler.

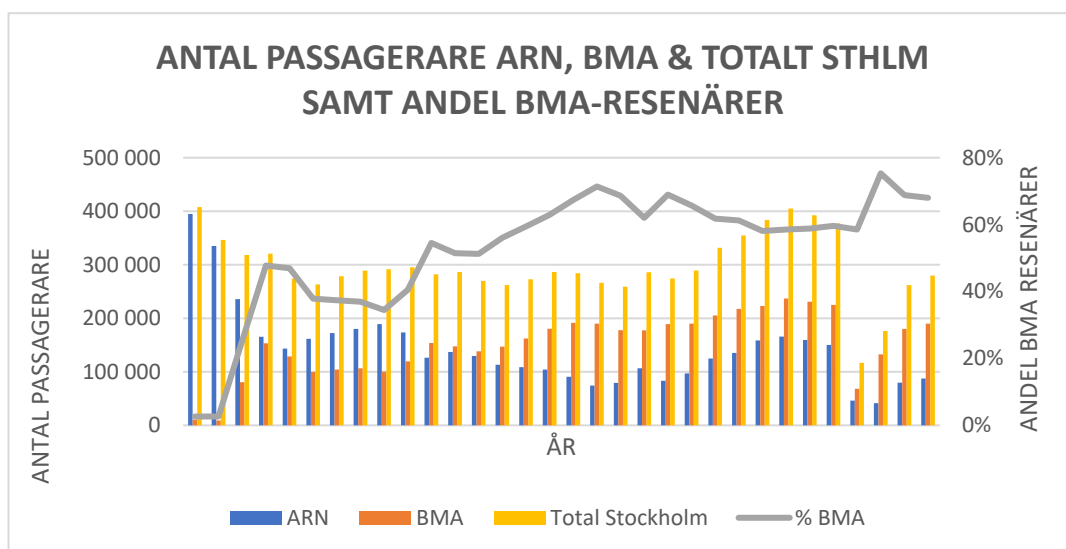
Transportstyrelsen har nyligen publicerat rapporten ”nya förutsättningar för inrikesflyget”. Den bygger på att Sverige får en aktör med 80% marknadsandel på inrikesflyget och bara en fjärdedel av antalet avgångar återstår. Dessutom mister Bromma 90% av sin trafik vilket får stora effekter. Den rapporten är en god grund även för denna rapport och finns i sammanfattning i Kapitel 3.

Den är rapporten försöker visa på effekterna för Gotland. Vi har en ovanligt stark relation till Bromma och flyget är en mycket viktig del av våra kommunikationer.

Vi har samtidigt ändrat beteende och flyger därför mindre än tidigare. Gotland följer den negativa inrikestrenden, vilket är tvärt emot utrikes utvecklingen. Diagrammet nedan visar att Gotland har haft ett snitt på 307 000 årspassagerare mellan 2000-2019 (Covid skapar fel i statistiken). Vi hade 280 000 år 2025 och räknar med att komma ner till 250 000 i det nya scenariet. Det är 38% lägre än toppåret 2018, men 19% lägre än snittet.

Flera tunga namn i branschen vill göra gällande att den låga nivån skall gälla de närmaste 15 åren, vad det gäller Gotland vill vi understryka att vi tror en bättre utveckling är möjlig. Vi kan återställa 400 000 passagerare igen och då måste det till stor del ske genom Gotlands eget arbete.

Det är inte lätt att veta hur man kan bidra till förbättring av flyget, vi vill ge en kunskap om vad som går att göra och vem som måste agera.



## INNEHÅLL

<b>FÖRORD</b> .....	2
Sammanfattning .....	3
Bakgrund .....	4
Rapporten .....	7
Beställare .....	7
Tillvägagångssätt .....	7
Djup .....	7
Frågan om opartiskhet .....	7
1 Marknad & Historia .....	9
1.1 Gotland fram till 2010 .....	9
1.2 Gotland 2010-2024 .....	9
1.3 Gotland som destination .....	10
2 Så funkar det .....	12
2.1 Att starta och landa .....	12
2.1.1 Flygplatser .....	12
2.1.2 Swedavia som flygplatshållare kontra kommunala/ regionala .....	14
2.1.3 Skillnader i att trafikera Bromma och Arlanda till och från Visby .....	14
2.1.4 Vad händer när BRA:s reguljära trafik upphör på Bromma .....	15
2.1.5 Avgifter .....	16
2.2 Flygoperatörer och flygplan .....	18
2.3 Upphandlad flygtrafik .....	19
2.4 Tidtabeller .....	19
2.5 Biljett och distributionssystem .....	20
2.6 Flyget och miljön .....	20
2.7 Elflyg .....	21
3 Aktörer på den Gotländska flygmarknaden .....	23
3.1 Vad ligger bakom affären mellan SAS och BRA .....	23
3.2 En Välmående marknad med konkurrens .....	24
3.3 Vem påverkas av flyget .....	25
3.3.1 Resenären .....	25
3.3.2 Vilket historiskt ställningstagande har de som berörts tagit tidigare .....	27
3.4 Utdrag ur intervjuer med resenärer .....	28
3.5 Sammanfattning Transportstyrelsens rapport .....	32
4 Scenarier .....	34
4.1 Scenario 1 - SAS har monopol under 10 månader om året .....	34
4.2 Scenario 2 - Konkurrens uppstår .....	38

4.2.1	Konkurrens under högsäsong .....	38
4.2.2	Kan konkurrens uppstå på Arlanda under lågsäsong? .....	38
4.2.3	Kan konkurrens uppstå på Bromma .....	39
4.2.4	Utfall.....	40
5	Åtgärder.....	41
5.1	Skapa förutsättningar och agera.....	41
5.2	Skapa en konkurrent på Bromma.....	45
6	Slutsats .....	50
6.1	Avvakta.....	50
6.2	Agera.....	51
7	Lista källhänvisning .....	52
8	Bilagor.....	53
	Bilaga 1 .....	53
	Bilaga 2a.....	54
	Bilaga 2b .....	56
	Bilaga 2c.....	57
	Bilaga 3 .....	59
	Bilaga 4 .....	60
	Bilaga 5 .....	62

# Rapporten

## Beställare

Regionstyrelseförvaltningen på Region Gotland har upphandlat ”Analys av flygmarknaden Visby-Stockholm” Uppdraget tilldelades företaget På Redigt AB.

Syftet och önskan är att skapa förståelse för den uppkomna situationen, samt att förstå den lokala flygmarknaden bättre för att därmed ha ett underlag för beslut om möjliga åtgärder. Rapporten skall beskriva hur alla intressenter kan arbeta för en förbättring för alla inblandade på Gotland.

## Tillvägagångssätt

Rapporten är skapad under kort tid och därför har författarna i huvudsak använt sin egen kunskap om inrikesflyg och Gotland. Det innebär att delar av slutsatser får anses vara våra egna och kan absolut ifrågasättas av andra parter med andra intressen. Vi anger källor där det är möjligt.

## Djup

Rapporten föreslår hur ett arbete kan starta och vilka som kan göra vad. Vi har försökt balansera djupet i fakta så att en bredare grupp enklare skall kunna tillgodogöra sig rapporten. De personer som t.ex. politiker som kan agera utifrån våra förslag, kan behöva fördjupat underlag innan man inleder förhandlingar med t.ex. regeringen.

## Frågan om opartiskhet

Det är väl känt att författarna bedrivit och startat konkurrerande flygtrafik och också utmanat just SAS på flera svenska destinationer under många år. Det är också känt att den andra parten i samarbetet BRA, i princip består av det bolag som vi och Golden air sålde till Malmö Aviation år 2011. Vi har också många gånger klargjort att vi tror på konkurrens och att Bromma är en mycket bra flygplats för Gotland. Däremot ändras marknaden och vi inser att i en vikande marknad kan konkurrens vara önskvärt, men kan kräva stora insatser. Avslutningsvis vill vi därför säga att vi önskar vara så transparenta som möjligt och inte låta rapporten påverkas av vår tidigare historia.

## Författare

*Författarna har nära 25 års erfarenhet av flyg, flygmarknad och särskilt inrikesflyg där vi startat nya bolag och lönsamma flyglinjer på flera ställen runtom i Sverige. I gruppen finns även kompetens från tidigare befattningar som flygplatschef, konsult på nordiska flygbolag samt anlita av regioner bland annat med analyser och strategier.*



### **Michael Juniwik**

Tidigare grundare och VD för Gotlandsflyg och Sverigeflyg samt kommersiell direktör på BRA. Ett förflutet inom elektronikbranschen. Idag verksam som konsult främst som affärsstrateg och affärsutvecklare.



### **Pigge Werkelin**

Serientreprenör. Grundare och ordförande i Sverigeflyg. Verkat inom besöksnäringen på Gotland i 45 år, VD för Kneippbyn i 8 år. Har investerat sammanlagt 600 MSEK i gotländska besöksnäringens projekt. Gedigen kunskap om den gotländska besöksnäringen.



### **Ola Mattsson**

Bakgrund från detaljhandel med flera uppdrag som chef för stormarknader runtom i Sverige. Tidigare Chef för Gotlandsflyg och har även varit VD för Norrköping Airport. Arbetar idag som Commercial Asset Manager på Orrön Energy.



### **Christer Paulsson**

Startade Kullaflyg och var sedermera VD för Sverigeflyg. Har varit kommersiell direktör på BRA och suttit i flygplatsstyrelsen för Ängelholms Airport. Är idag entreprenör och driver lokala projekt och pensionat på Kullahalvön.



### **Jens Harrysson**

Bakgrund från livsmedelsindustrin. Tidigare Chef för bolagen i Blekingeflyg, Kalmarflyg och Flysmaland. Har arbetat som konsult för nordiska flygbolag och varit konsult i diverse regionala och kommunala flygprojekt. Jobbar idag som interimskonsult med ledarskapsutveckling samt sälj- och affärsstrategier, särskilt inom persontrafik.



# 1 Marknad & Historia

## 1.1 Gotland fram till 2010

I början av 2000-talet dominerades den gotländska flygmarknaden av Skyways, som flög mellan Visby och både Arlanda och Bromma. Förutom Skyways fanns det andra aktörer som Flying Enterprise och Highland Air, vilka också trafikerade Bromma och Norrköping, dessa bolag förvärvades av Skyways år 2000.

Gotland hade under stora delar av 80–90 talet endast trafik till Arlanda. Bromma kom som en nyhet i mitten av 90-talet. Vårt passagerarrekor är från 1992<sup>1</sup>, då vi endast trafikerade Arlanda (Bilaga 1).

Idag upplever vi Arlanda som mindre effektivt och det har flera anledningar, den viktigaste är att det nu saknas en sammanhållen terminal för inrikestrafiken, men de nya säkerhetsarrangemang som infördes efter 9/11 har också bidragit till mindre effektiva flygplatser överlag.

Runt år 2000 var det en period med höga biljettpriser, vilket ledde till missnöje bland gotlänningarna. En enkelresa kunde på den tiden kosta 2 000 kr, vilket i dagens penningvärde motsvarar ca 3 200 kr. Snittpriset var givetvis inte extremt högt, men det upplevda priset var högt och byggde på en prisstrategi om rabattavtal. Den formen av prissättning var gammaldags och skapade sällan fulla kabiner.

Prisnivån år 2000 blev startskottet för lågprisutmanaren Gotlandsflyg som startade i april 2001 som en reaktion på Skyways monopolsituation och höga biljettpriser. Gotlandsflyg började trafikera linjen Visby–Bromma och använde ett SAAB 340-flygplan.

Det första året nådde bolaget ca 20 000 resenärer. 2005 passerade man 100 000 resenärer och 2011 passerade man 200 000 resenärer varav 171 000 på Bromma och 18 000 på året runt-trafiken till Göteborg.

Det är inte helt lätt att analysera Gotlandsflygs inverkan på det totala antalet resenärer till Gotland de första åren. Vi vet inte hur utvecklingen hade varit utan 9/11 och att Gotland i samband med Gotlandsflygs start fick snabbgående färjor som revolutionerade resan med färja. Det vi vet är att kunderna upplevde att åren 2001–2010 hade Gotland väl fungerande flygkommunikationer.

## 1.2 Gotland 2010-2024

2011 blev Sverigeflyg, där Gotlandsflyg ingick, en del av Braathens som sedan tidigare ägde Malmö Aviation. 2015 påbörjades en fusion av de båda bolagen och 2016 lanserades varumärket BRA och undan för undan stängdes den lokala närvaron som hade varit Sverigeflygs signum ned. Det decentraliserade beslutsfattandet i Sverigeflyg ersattes med ett centraliserat drivet BRA. Brommas

---

<sup>1</sup> Swedavia

utveckling påverkades av att affärsmodellen skulle bygga på ökat transferresande. Fler flygplan skulle starta och landa på mer komprimerad tid morgon och eftermiddag/kväll.



År 2017 reser så mycket som 404 000 passagerare. Vilket motsvarar ca 500 000 stolar.

På Arlanda linjen var tiden från år 2010 mer turbulent. Skyways har svårt med konkurrensen från Gotlandsflyg och i samband med vulkanutbrottet på Island år 2010 får de mycket svårt att fortsätta verksamheten. De flyger i ny skepnad till maj 2012 då de går i konkurs. Gotlandsflyg flyger sedan linjen med NextJet som operatör under ca ett år med interliningavtal med SAS, vilket är en svaghet för Arlandaresenären som oftast skall resa vidare. SAS är vid den här tiden oförmögna att upphandla underleverantör med mindre plan och kan själva inte gå in på marknaden. De återkommer till den gotländska marknaden år 2014 efter överenskommelse med pilotfacket om rätt att hyra in externa operatörer. SAS återkomst ger ett kraftigt uppsving för Arlanda som når högsta antal resenärer sedan 2004, samtidigt som även Bromma ökar.



År 2025 finns det 306 000 stolar.

Trafiken ökar starkt från 2014 för att nå högsta nivå år 2017 med 404 000 resenärer. Det sammanfaller i tid med en hög befolkningstillväxt på Gotland, rekord i fritidshus med ägare folkbokförda utanför Gotland, god ekonomisk tillväxt och ökad militär aktivitet.

Kostnaderna för aktörerna ökar och därmed priserna, antal passagerare fram till pandemin sjunker och det bli i princip totalstopp över åren 2020–2022. Det faktum att BRA stänger ner verksamheten under sin rekonstruktion gör att två bolag går in på Bromma under perioden, båda har stängt ner verksamheten.

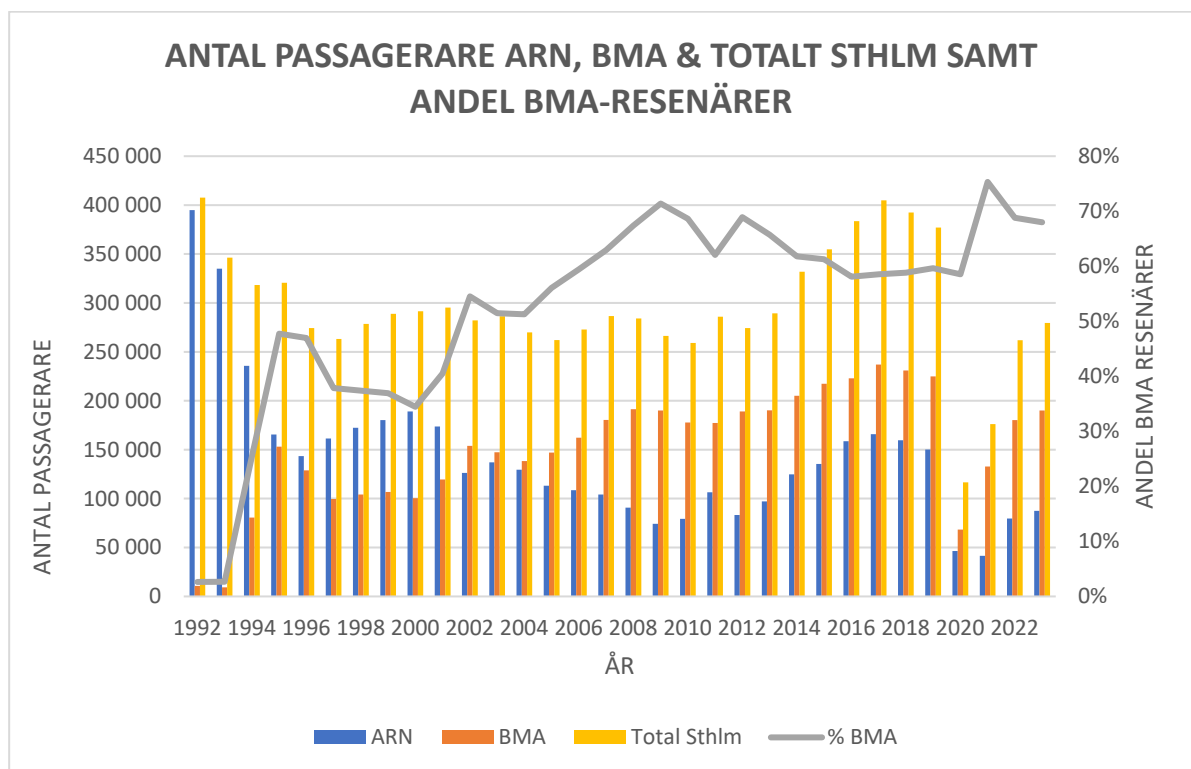
### 1.3 Gotland som destination

Ö-läget gör Gotland beroende av bra förbindelser med färja och flyg.

Tillgängligheten har förstärkts genom åren. Runt millennieskiftet ersattes Destination Gotlands nattfärjor av snabbfärjor som möjliggjorde överfarter på ca 3 timmar. När Gotlandsflyg startade sjönk priserna påtagligt för flygresor. Trots det har antalet flygresenärer varit ganska konstant perioden 1996–2013 (se figur 1 samt bilaga 1). Andelen som reser på Bromma i stället för Arlanda har däremot svängt kraftigt till Brommas favör.

En förklaring till det ganska konstanta flygresandet kanske kan hittas dels i det snabbare färjeresandet från 1999–2000, dels isolerade händelser som ”nine-eleven”-händelserna 2001. Då sjönk flygtrafiken påtagligt i hela världen. Kostnaden för säkerhetskontrollerna ökade från ca 5 kr/passagerare till runt 40 kr/passagerare på bara några år. Efter finanskrisen 2008 minskade återigen flygtrafiken ganska påtagligt och med askmolnet från Eyafjallajökull 2010 stördes flygtrafiken i Europa under flera veckor. På senare år har flygtrafiken minskat på grund av införandet av flygskatt (apr 2018), flygskam och slutligen pandemin 2020–2022.

2023 tillhandahåller SAS och BRA gott om kapacitet och ökar antalet passagerare med 7% jämfört 2022. Kabinfaktorn (som oftast legat mellan 63–71%) är dock fortsatt låg i synnerhet för BRA vars ekonomi dessutom är i obalans med fortsatta stora förluster vilket leder till ytterligare en rekonstruktion. Resandeströmmarna för 2024 kommer att belastas av att SAS inte har någon verksamhet de sista månaderna. Den planerade kapaciteten för 2025 är kraftigt nerdragen jämfört med tidigare. 306 000 platser mot 2023 ca 422 000. Med historisk kabinfaktor i åtanke pekar prognosen på 215 000, max 230 000 resenärer.



Figur 1 Antal passagerare Arlanda, Bromma och totalt Stockholm samt andel Brommareesenärer 1992-2023

## 2 Så funkar det

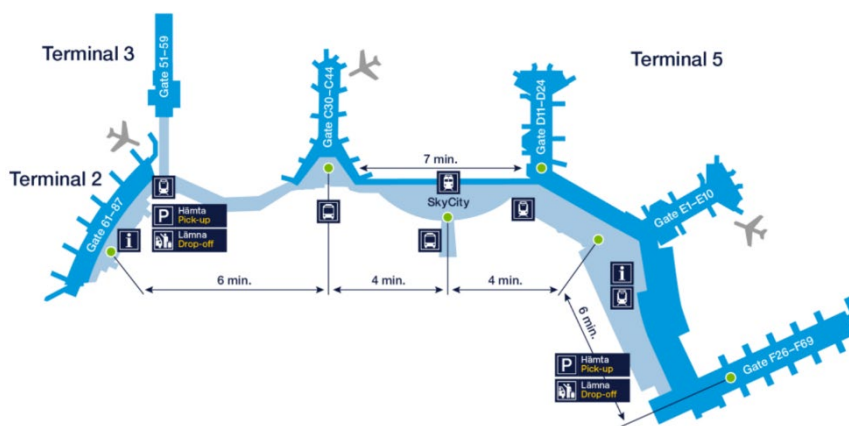
Med det här kapitlet vill vi berätta om hur flyg fungerar ur ett gotländskt perspektiv. För att kunna förstå det som sker inom Gotlands flygkommunikationer och vad som kan göras framåt, är det en stor fördel om läsaren har en grundkunskap i flygets mekanismer. Vi har försökt att göra det lättillgängligt.

### 2.1 Att starta och landa

#### 2.1.1 Flygplatser

I slutet av 2023 fanns det 39 flygplatser med linjefart eller chartertrafik, så kallade trafikflygplatser. Av dessa 39 ingår 10 flygplatser i det så kallade basutbudet som driftas av statliga Swedavia AB. Dit hör bland annat Arlanda, Bromma och Visby Airport. Flygplatser är mer eller mindre subventionerade av samhället. De flygplatser som inte ingår i basutbudet ägs och driftas av regioner, kommuner och eller av privata aktörer.

#### Stockholm-Arlanda



Figur 2 Stockholm Arlanda

Arlanda är den största flygplatsen i Sverige med nära 22 miljoner passagerare totalt under 2023 och är även den flygplats med flest inrikes resenärer, ca 3,5 miljoner enligt Swedavias officiella statistik. Sedan pandemin har Arlanda genomgått förändringar i ankomst och avgångsterminaler, vilket innebär att den historiskt primära terminalen för inrikestrafik, T4, nu är en del av Terminal 5. Det innebär att inrikes passagerare och dess snabbare rytm nu blandas med utrikes resenärer över en större geografisk

yta och därmed måste anpassa sig till ett flöde som är mindre effektivt. För pendlaren och frekventa resenären kommer de betydande långsammare flödena alltså bli en stor omställning.

Arlanda är en stor flygplats och det skapar relativt långa taxningstider där planet är på väg till och från terminal.

SAS inrikestrafik och dess passagerare kommer oftast angöra Terminal 5 medan övrig inrikestrafik återfinns på Terminal 3, exempelvis Västflyg till Trollhättan och Populair till ett antal destinationer i Norra Sverige, exempelvis Vilhelmina, Örnsköldsvik och Lycksele och Jonair som trafikerar Sveg, Mora, Torsby och Hagfors.

Inrikesresenärer med behov av snabba flöden trängs idag med charterturister genom säkerhetskontrollen. Det förekommer ofta buss till/ från flygplanet.

De planerade begränsade öppettiderna får stora negativa effekter för turlistan.

Om flygbolaget skall betala för normala öppettider blir kostnaden orimligt hög.

### Stockholm- Bromma

Stockholm- Bromma Airport har i många år i huvudsak varit flygplats för inrikestrafik. Passagerarantalet för 2023 uppgick till strax över miljonen. Flygbolaget BRA har under 2023 och 2024 trafikerat merparten av inrikes destinationerna från Bromma. Totalt har det varit 12 året runt linjer, där BRA trafikerar 11 av dessa. Bromma är en cityflygplats med snabba flöden med korta avstånd från incheckning och säkerhetskontroll till gate vilket innebär snabbare genomloppstider än på större flygplatser.

Flygplatsen har relativt kort landningsbana på 1688 meter, vilket gör att enbart mindre och medelstora flygplan kan landa och lyfta.

Bromma Airport är begränsad av hårda bullerkrav då flygplatsen är omgiven av bostadsområden vilket också medför att sena kvällsflygningar inte är tillåtet. Flygplatsens öppettider har varit 07–22 på vardagar, lördagar 09-17 och söndagar 12-22.

Från 1/4 2025 kommer dessa, enligt nuvarande förslag, att begränsas och allmänt öppethållande kommer att bli färre timmar. Ska flygplan landa på de avgiftsbelagda tiderna kommer det innebära en stor kostnadsökning vid start och landning. Notera att detta är förslag från Swedavia och ej ännu helt beslutade.

Dag	Allmänt öppethållande	Avgiftsbelagt öppethållande
Vardag	8.00-17.45	7.00-8.00, 17.45-22.00
Lördag	9.00-15.00	15.00-17.00
Söndag	12.00-18.00	18.00-22.00

Tabell 1 Förslag, nya öppettider Bromma Airport

## Visby Airport

Visby Airport, som har en relativt lång bana på 2000 meter och därmed kan ta emot större plan. Den klart största delen av trafiken på Visby Airport är inrikestrafiken till och från Stockholm och under 2023 ca 280 000 passagerare och där fördelningen mellan Arlanda och Bromma är ca 32% för Arlanda och 68% för Bromma. (Över perioden 2008–2023 är den 64% Bromma) Om Bromma ses som en cityflygplats så kan Visby Airport kännetecknas som en pendelflygplats av rang och där snabba flöden och många frekvenser är förutsättningar för att det ska fungera för många resenärer för att få ihop livspusslet och minimera restiden så mycket det går.

### **2.1.2 Swedavia som flygplatshållare kontra kommunala/ regionala**

Swedavia som flygplatshållare är en garant för ett omfattande ansvar för flygplatsens drift och säkerhet. Att Swedavia arbetar för utveckling och innovation, särskilt inom miljö och hållbarhet med stort fokus. Tack vare bolaget storlek finns en gedigen kunskap särskilt gällande drift och infrastruktur och att säkerställa flygplatsernas funktionalitet och skick och för att möta framtidens behov. Det ekonomiska ansvaret för en Swedaviaflygplats vilar fullt ut på staten som äger det till 100%.

För flygplatser som drivs i regional regi så är det främst respektive kommun eller region som står för huvuddelen av finansieringen. Kommuner och regioner stöttar dessa med ca 700 mkr per år utan avkastningskrav.

Att en kommun kan driva större projekt och innovationer på sin flygplats kan dock vara utmanade. För de regionala flygplatserna finns branschorganisationen Svenska Regionala Flygplatser (SRF) som verkar för att utveckla flygtrafiken och tillgängligheten för alla Sveriges regioner. SRF arbetar med påverkan mot regering/riksdag och myndigheter.

Swedavia jobbar med tydliga och centralt fastställda riktlinjer när det gäller linjeutveckling och start av nya linjer. Det är en kombination av ekonomiska incitament, rabatter och strategiska partnerskap för att både kunna få nya linjer samt att få befintliga att stanna kvar. Ett viktigt fokusområde är att uppmuntra till ökad användning av miljövänligare flygplan och biobränsle. Precis som Swedavia erbjuder de regionala flygplatserna incitament för flygplatsernas utveckling.

### **2.1.3 Skillnader i att trafikera Bromma och Arlanda till och från Visby**

De fundamentala skillnaderna mellan att trafikera Bromma och Arlanda är att Bromma är en slutpunkts destination för de som ska till Stockholm (max 10–15% transfererar), och att Arlanda är en klassisk transferflygplats med vågor av ankomster och avgångar som respektive flygbolag måste anpassa sig till

och där det gäller att vara kopplad till en eller flera av alliansbolagen, t ex SAS Sky team (tidigare Star Alliance) eller Finairs One World, via sk interlinekoppling eller codeshare. Det är en koppling som möjliggör försäljning och biljettering av resor i det större flygbolagets bokningssystem och som gör att man t ex hos SAS kan boka VBY-JFK i New York, checka bagaget i VBY till JFK etc. Kopplingarna är dyra, kräver stor administration för avstämning, ladda turlistor etc.

Det mindre sk feederbolaget måste operera på det större bolagets premisser turlistemässigt vilket långt ifrån alltid passar den lokala destinationens behov av turlista för point-to-point resenärer.

När Skyways gick i konkurs 2012 satte Gotlandsflyg upp trafik till Arlanda. Några av lärdomarna, förutom ovan nämnda, var att det blev tydligt att det inte gick att slinga flygplanen optimalt. Det var otänkbart att flyga 4–6 enkelturer med 20 min turnaroundtider. Det handlade i stället om att flyga en tur VBY-ARN tillräckligt tidigt på morgonen så att resenärerna som skulle vidare till andra destinationer hann med sina flights och hade tillräckliga anslutningstider. Markstoppet vid första morgonturen blev ofta en timme för att man skulle vänta in de ev transferpassagerare som kom från andra destinationer så att de hann med en morgon/förmiddagstur tillbaka till Visby. Det var likadant på em/kvällen. Det sättet att operera driver kostnader eftersom flygplan och crew tillbringar för mycket tid på marken.



Den tidigare Brommarese-  
nären får:

- Längre restid
- Färre turer
- Högre kostnad

Flygsträckan är också längre till Arlanda vilket påverkar bränsle och rörlig teknikkostnad och enrouten ("vägavgiften" i luften) som är oproportionellt högre till en storflygplats som Arlanda vilket innebär att per flygmil blir kostnaden betydligt högre. Flygplatsavgifterna och kostnaden för handling är även de betydligt högre (se bilaga 2c).

En viktig parameter är att det måste vara tillräcklig luft i tidtabelltiden för att kunna hantera eventuell tid flygplanet rör sig mellan start- och landningsbana (taxningstid) och som kan uppgå till 10 minuter. Det vi såg och lärde oss där var att biljettpriset (yelden) behövde vara minst 150–250 kr högre per enkelresa till Arlanda än Bromma för att kompensera för de högre faktiska kostnaderna. Och då gick det ändå inte att få tillnärmelsevis samma resultat på sista raden på Arlanda som på Bromma.

#### **2.1.4 Vad händer när BRA:s reguljära trafik upphör på Bromma**

Bromma är fram till årsskiftet 2024/2025 en flygplats med reguljär trafik, nyttoflyg såsom ambulansflyg och charterflyg via Graf Air som har egen terminal på området. Bromma är däremot inte en av Sveriges 21 beredskapsflygplatser. Dessa kan hålla öppet dygnet runt för samhällsviktiga flygningar. Visby Airport är av naturliga skäl beredskapsflygplats.

Alla flygplatser omfattas av en ”nominated postholder” organisation vars kunskaper ska godkännas av Transportstyrelsen. Samma princip gäller för alla flygbolag med AOC (Air Operator Certificate). Flygplatsen kan överlåta uppgifter på underentreprenörer för att utföra uppgifter kopplade till en flight, t ex avisning, tankning handling och annat arbete. Ett exempel är bolaget Graf Air som säger sig villiga att kunna sköta flightrelaterade göromål.

Själva kontrollansvaret för flygplatsen ligger alltid på flygplatshållaren i fråga. Funktioner som ovillkorligen måste utföras av flygplatshållaren själv är räddningstjänst och fälthållning. Med de tänkta och begränsade allmänna öppettiderna försvåras ny reguljär trafik i fler dimensioner, dels via tidigare nämnda flygtider för att få bra flöden men kan även via tredjeparts avtal som behöves för att ta hand om olika handlingtjänster. Swedavias vilja att gå tillbaka till tidigare öppettider om önskan från flygbolag uppstår är osäker och ligger säkerligen an på passagerarströmmar och antalet rörelser och med vilka flygplan.<sup>2</sup>

Känt idag är att 90 medarbetare är uppsagda på Bromma. Öppettiderna kommer alltså enligt uppgift från Swedavia begränsas till 08.00 - 17.45 vardagar med prissättning som reguljärt flyg kan hantera. I praktiken kan Swedavia försvåra ny reguljär trafik genom att hänvisa till att tredje part omhändertar uppgifter för inre och yttre handling, deicing, tankning etc. Det innebär ytterligare en hög tröskel för att reguljär trafik ska återuppstå.

Swedavia kan hävda att Bromma inte var lönsam under de år de hade 1 miljon passagerare, I så fall behöver det utmanas. Enligt Europeiska kommissionens transportsektion (DG MOVE) och deras beräkningar ska europeiska flygplatser som minst nå lönsamhet vid 700 000 årspassagerare. Ett exempel är när Swedavia drev flygplatsen Ängelholm- Helsingborg under många år och där flygplatsen med ca 400 000 drevs med en ekonomi i balans.

Swedavia anser att deras uppdrag är att driva hela sin verksamhet lönsam. De anser i dagsläget att det blir en stor utmaning att få Bromma lönsam och anser att trafiken samlas effektivast på Arlanda.<sup>3</sup> Att driva Bromma vidare på goda villkor för flygbolagen blir en politisk fråga. Även VD anser att det är bra för Sverige att på lång sikt kraftsamla på en och samma Stockholms flygplats.<sup>4</sup>

### **2.1.5 Avgifter**

Generellt kommer flygplatsers intäkter ifrån start- och landningsavgifter, passageraravgifter, samt enkelt uttryckt olika tjänster som utförs till exempel incheckning, boarding, tankning men även från kundparkering, restaurang och butiker. Avgifterna är varierande beroende på flygplatsens storlek, flygplanstyp och vilka tjänster som används. Swedavias flygplatser har ett system för avgifterna även

---

<sup>2</sup> Jörgen Andersson, sektionschef Transportstyrelsen samt Ola Mattsson, fd VD Norrköping airport

<sup>3</sup> Fredrik Jaresved, Strategisk direktör Swedavia. Intervju 25 november.

<sup>4</sup> Jonas Abrahamsson, Handelskammaren Stockholm 28 november.



om alla deras flygplatser inte har samma antal avgiftsbelagda tjänster eller samma belopp. De regionala flygplatserna har ungefär samma uppsättning avgifter men betydligt lägre än Arlanda och Bromma. Se bilaga 2a.

Prisutvecklingen för att starta och landa på flygplatserna har ökat explosionsartat. Avgiftsutveckling 2010 – 2024 Bromma & Visby de senaste fjorton åren och står inte i paritet med övrig kostnadsökning i samhället (se Tabell 2). Medan den allmänna prisutvecklingen (KPI) 2010–2024 varit +38% har Brommas avgifter per flight ökat med 245% jämfört med 2010, vilket allvarligt påverkar små flygplan. Till det lägger man avgiften per passagerare så har den ökat 60% under de 14 åren vilket sammanlagt blir 92% per säte. Swedavia har en strategi för detta, grunden är naturligtvis att flygbolagen (passagerarna) skall betala för vad det kostar att driva flygplatsen. Våra indikationer pekar på att en kommunal eller regional flygplats har lägre kostnader. Swedavia har också höjt priset kraftigt för mindre plan, vilket slår hårdare. Vi har sedan 2005 påstått att ökningen i avgift för de mindre flygplanen kommer att slå undan möjligheterna för regioner som behöver regionalflyget, vilket alltså nu har skett.

Tabell 2 Avgifter 2010 till 2024

ATR 72, PW125B (72 säten)	BROMMA					
	2010	2015	2020	2024	Diff % 20-24	Diff % 10-24
<b>SWEDAVIA AVG PER FLIGHT</b>						
Totalt Swedavia per flight	894	1 188	2 047	3 085	51%	245%
Pris per säte	12	16	28	43	51%	245%
Pris/passagerare vid 75% cabinfaktor	17	22	38	57	51%	245%
<b>SWEDAVIA AVG PER PASSAGERARE</b>						
Totalt Swedavia per passagerare	60	66	95	96	1%	60%
Totalt Swedavia	72	82	123	139	12%	92%

Nedanstående tabell 3 visar utvecklingen där även avgifterna för security och flygskatt läggs in. Vi kan konstatera att flygskattens införande kraftigt försämrade möjligheterna för ett livskraftigt inrikesflyg. Kostnaden har gått från 129/116 kronor år 2010 till 268/205 kronor år 2024. Det kan vara till synes små kostnader på en flygmarknad, men skillnaden påverkar kundens köpbeslut. Den tas nu bort den 1 juli 2025. För fullständig information, inklusive Arlanda, se bilaga 2c.

Tabell 3 Total passagerar kostnad 2010-2024

ATR 72, PW125B (72 säten)	BROMMA						VISBY					
	2010	2015	2020	2024	Diff % 20-24	Diff % 10-24	2010	2015	2020	2024	Diff % 20-24	Diff % 10-24
<b>SWEDAVIA AVG PER FLIGHT</b>												
Totalt Swedavia per flight	894	1 188	2 047	3 085	51%	245%	841	843	973	1 526	57%	82%
<b>SWEDAVIA AVG PER PASSAGERARE</b>												
Totalt Swedavia per passagerare	60	66	95	96	1%	60%	48	50	62	62	0%	29%
Totalt Swedavia	72	82	123	139	12%	92%	60	62	76	83	10%	39%
Security charge (Trpstyrelsens via GAS)	53	44	40	46	15%	-12%	53	44	40	46	15%	-12%
<b>Totalt per passagerare (vid 75% CF)</b>												
Totalt per passagerare (vid 75% CF)	129	131	173	199	15,2%	54,3%	116	110	120	136	13,5%	23,9%
Flygskatt	0	0	62	69			0	0	62	69		
<b>Totalt per passagerare (vid 75% CF)</b>												
Totalt per passagerare (vid 75% CF)	129	131	235	268	14,1%	107,8%	116	110	182	205	12,8%	86,6%

## 2.2 Flygoperatörer och flygplan

Det finns ett antal flygoperatörer i Europa som erbjuder flygtrafik på uppdrag, s.k. ACMI<sup>5</sup>-avtal eller Wetlease (bilaga 2B). Operatörerna erbjuder marknaden, flygbolag eller andra kunder, möjlighet att hyra flygplan med besättning för kortare eller längre perioder. Även om marknaden fick sig en rejäl törn där många flygbolag gick i konkurs under pandemin så finns det fortsatt bolag som med olika typer av flygplan och storlekar som erbjuder ACMI/Wetlease.

Västflyg, som trafikerar Stockholm från Trollhättan driver sin trafik med hjälp av det estländska bolaget NyxAir. Ytterligare exempel på sådana satsningar är historiskt Sverigeflygbolagen där Gotlandsflyg ingick. Teoretiskt är det alltså inte så svårt att starta upp en flygverksamhet och erbjuda marknaden flyg. I egentlig mening blir den typen av bolag mer en flygreseorganisatör. Flygreseorganisatören spelar en viktig roll i passagerarupplevelsen, försäljningen och marknadsföringen och ofta den lokala kontakten med myndigheter och företag. Det är flygbolaget som per definition alltid är ansvarig gentemot myndigheter och har alla tillstånd (AOC) för allt som rör själva flygningen.

Massmarknaden för flygplan utgörs idag i stort sett av jetplan med plats för 149–189 passagerare. Ett

Det finns väldigt få bolag som flyger mindre flygplan

flygbolag försöker undvika flera olika flygplanstyper, det resulterar dock i att bolaget får vissa begränsningar i flexibilitet. En kort sträcka med få passagerare, som Visby, är kostsamt att bedriva med så stora plan. Det skapar inte heller någon bra tidtabell.

Visbys trafik har historiskt till största del bestått av turboprop flygplan. Det är en jetmotor, men det sitter en propeller på och fungerar mycket bra upp till en timmes flygtid. Vi kallar det oftast regionalflyg och idag finns ingen annan tillverkare i bredare mening än ATR. Det finns dock många äldre flygplan på marknaden som fungerar bra. Regionalflygplan finns från 19 säten upp till 72, och de mindre destinationerna som t.ex. Gotland har passat bra för 33-50 säten. Från stora flygplatsers perspektiv är det naturligtvis problematiskt att ett 33-sättes plan tar ungefär samma tid i anspråk som ett stort flygplan när det finns begränsat med landning och starttider.

Swedavias avgiftsökning för mindre flygplan har pågått sedan år 2005 och gjort att det inte längre är kommersiellt gångbart att flyga mindre plan än 72 säten. Resultatet blir att mindre linjer ofta får utebliven eller mycket försämrad trafik om inte Trafikverket beslutar om trafikplikt och tar över ansvaret.

Politiker i Sverige har sannolikt inte varit informerade om den långsiktiga effekten för hela Sveriges kommunikationer, utan detta har setts som en naturlig utveckling. När inrikesflöden minskar behöver egentligen avgifterna ifrågasättas om hela landet skall leva.

---

<sup>5</sup> Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance

## 2.3 Upphandlad flygtrafik

För att kunna säkerställa tillgänglighet och regional utveckling upphandlas flygtrafik (så kallad PSO-trafik- Public Service Obligation) av statliga eller lokala myndigheter. Det sker i hela Europa där identifierade behov finns. I Sverige är det Trafikverket som på uppdrag av regeringen verkar för en grundläggande tillgänglighet och vid behov avtala om kollektivtrafik där det inte är kommersiellt lönsamt. Exempel på destinationer som är upphandlade är Lycksele, Vilhelmina och Sveg. Idag är det två flygbolag som, Populair AB (F.d Amapola Flyg AB) samt Jonair Affärsflyg AB som trafikerar 12 destinationer. Att tillgängligheten säkerställs är betryggande och ger möjlighet till viss fungerande infrastruktur. Nackdelen med upphandlad trafik är att det ofta är kostsamt och det finns ingen större kommersiell drivning och villighet, särskilt från flygbolag att driva på utvecklingen. Självfallet är det ingen konkurrens, vilket för resenären ofta innebär att biljettpriserna blir höga. (Se vidare i kapitel 5).

## 2.4 Tidtabeller

Flygplan ska tillbringa sin tid så mycket det bara går i luften. Väl planerade flygningar med effektiva turnarunder och att ”komma rätt” tidsmässigt för att på bästa sätt tillmötesgå efterfrågan den aktuella dagen och säsongen. Att få till så många flighter som möjligt under peaktiderna på morgon och eftermiddag/kväll är viktigt. Det innebär, som exempel, den tidiga morgonavgången från Visby ska följas av en snabb retur från Stockholm och där flight nummer tre gillas av marknaden. Fel i tid kan innebära färre passagerare och därmed en minskad intäkt. Hela resonemanget kan översättas till både helger, storhelger och vid säsongssatsningar.

Vad gäller regional linjetrafik så är betydelsen av frekvens väldigt hög. Att flyga med en starkt nedbantad turlista eller en för stor maskin skapar begränsad flexibilitet för resenären, vilket medför mindre resande eller annat resesätt. Med en väl tilltagen turlista blir det också fler stolar i marknaden vilket medför lägre priser på vissa avgångar som inte är de mest attraktiva. Och självklart måste turlistan balanseras med hänsyn till ekonomi. Stora flygplan skapar en mindre frekvent turlista, därför fungerar 33 – 72 sätes maskiner bäst. Bilaga 4 innehåller SAS planerade tidtabeller. En mycket trång tidpunkt är morgonflyg. SAS flyger från Visby 06:40 och 09:55. Den sista tiden är inte användbar för arbetsresor då man anländer till Stockholm ca kl 12:30. Gotlandsflygs tidtabell var 06:45 med nästa tur 08:35 (för samma maskin). Den skillnaden är mycket värd. Samtidigt hade Gotlandsflyg ett andra flygplan kl. 07:00 (ibland 07.30) med en fjärde tur 08.50. Samtidigt gick ett plan till Arlanda. Ca 250 stolar före kl. 09:00 som år 2025 blir 72.



### Effektiva tidtabeller

- Lägre pris
- Fler turer i peak
- Fler avgångar

## 2.5 Biljett och distributionssystem

Det vanligaste sättet att sälja flygbiljetter är via tekniska plattformar som knyter ihop flygbolagen med resebyråer, företag och andra bokningsplattformar. Det finns några leverantörer, den mest kända är Amadeus. Systemet, Global Distribution Systems (GDS), är komplicerat och därför dyrt.

Om man bortser från kostnaden är det en fördel för Gotlands resenärer att SAS har en fullt utvecklad relation till dessa system.

En matarlinje är okomplicerad och därför kan man likt bolag i lågprissegmentet, välja att stå utanför GDS använda egen webbplats och app. Den största anledningen till att stå utanför är kostnaden det medför och som läggs direkt på biljetten. Bara bokningsavgiften ligger på ca 40-80 kr per enkelresa.

Att det rör sig om över hundralappen per enkelresa är ett gott riktmärke. Ett bra exempel är när Gotlandsflyg startade i början av milleniet och valde att stå utanför GDS, vilket innebar en

En mindre aktör bör undvika kostsamma distributionslösningar.

kostnadsminskning på ca 20% av totalkostnaden och skapade på så sätt också ett positivt kassaflöde. Ett nytt bolag som startar Visby- Stockholm bör överväga att inte finnas i GDS. Det är mycket viktigt att marknaden i så fall förstår varför och kan tänkas sig att stödja den bokningsmodellen.

### Att resa med interlinebiljett

Att resa med en genomgångsbiljett, i flygspråk interlinebiljett, innebär möjlighet att resa med flera olika bolag och till flera destinationer på en och samma biljett för att nå sin slutdestination och det görs alltså på en biljett. Om hela resan fungerar utan större störningar är det oftast ett bekvämt sätt att resa då resenäraren kan checka in sitt bagage på startdestinationen och behöver inte hämta ut vid mellanlandningen utan hämtar ut vid slutdestinationen. Missade avgångar vid mellanlandning och förlorat bagage ska vara en del av interlinebiljetten.

Systemet är kostsamt och fördelar totalpriset på ett ofördelaktigt sätt gentemot den part som gjort den korta resan. Det är en fördel att SAS har många interlineavtal på plats samt ingår i flygallians.

En ny konkurrerande aktör på Bromma skulle inte erbjuda den tjänsten.

## 2.6 Flyget och miljön

Idag finns det många verksamheter som har tydliga restriktioner för resor. Reglerna går ut på att om det finns resvägar med mindre miljöpåverkan så skall de användas. Det minskar antalet resenärer utifrån att man utgår från att flyget till Visby har större miljöpåverkan än färjan. Sedan 2023 är det inte längre så, utan tvärtom.

Sedan 2023 redovisar färjan en påverkan med 36 kg co2 per resa<sup>6</sup>. Det är en ökning i jämförelse med deras redovisning för perioden 2012 – 2022 där den angavs till 5,6 kg co2 per resa. Då flyget med en ATR 72 redovisar 21–25 kg co2 per resa gör det att flyg är ett bättre miljöval än färja och bör därmed väljas i det fall där miljöaspekten är avgörande.<sup>7</sup>

Vår uppfattning är att den nya miljöaspekten över tid kommer att leda till fler flygresor och på så sätt skapa bättre underlag för Gotlands flygmarknad.

Sveriges Regionala Flygplatser (SRF) förespråkar resepolicyer som tillåter flyg när det är effektivast och klimatkompenserar med biobränsle (SAF). De uppmanar offentliga och privata aktörer att använda SAF för hållbart resande.

Kammarkollegiet gjorde bedömningen redan 2019 att myndigheter kan lägga till hållbara flygbränslen vid flygresor men det är fortfarande ytterst ovanligt att offentlig sektor eller näringslivet väljer att göra det.

#### UTSLÄPP CO2

Färdmedel	Resmål	Bränsle	Utsläpp per tur
Färja	Nynäshamn	LNG/LBG	36 kg
Flyg	Bromma		25 kg
Flyg	Bromma	Biobränsle	15 kg
Flyg	Arlanda		31 kg
Flyg	Arlanda	Biobränsle	19 kg

Jämförelse Co2 utsläpp.

Arlanda är framräknat av författarna från tidigare kalkyler

## 2.7 Elflyg

Region Gotland har antagit målet om att minst en operatör ska flyga kommersiellt med elflyg till och från Gotland. Detta i linje med bredare mål att minska växthusgasutsläppen och öka regionens attraktionskraft. En färdplan för elflyg på Gotland har tagits fram av Science Park Gotland under våren 2024 på initiativ av Region Gotland, gotländska näringslivet och elflygindustrin.

Region Gotlands relativt nyligen tecknade avtal med inte bara ett utan två bolag som satsar på eldrivna flygplan, får andra förutsättningar nu när Brommas existens som kommersiell flygplats är hotad.

### Några citat

<sup>6</sup> Johan Gråberg, Miljö & kvalitetsansvari, Destination Gotland, i ett mail till författarna den 7/11 2024.

<sup>7</sup> Flygbra pressrelease 2018. <https://via.tt.se/pressmeddelande/3247707/kottbullarna-pa-julbordet-orsakar-mer-koldioxidutslapp-an-en-flygres-a-til-gotland?publisherId=3234555>. Samt författarnas egna kalkyler från egen verksamhet.

Meit Fohlin, Gotlands socialdemokratiska regionstyrelseordförande:

*”Kanske är det elflyg som gör att Bromma flygplats blir kvar”.*

Maria Fiskerud, projektledare för elflyg inom Science Park Gotland:

*”Jag känner att Visby verkligen kan vara platsen där det här med elflyg verkligen börjar”*

*”Tidigare i sommar tecknade Region Gotland två avtal med bolag i elflygsbranschen; först, i slutet av juni, med elflygstillverkaren Heart Aerospace, vilket blev Sveriges första avtal mellan en region och en elflygstillverkare, och bara någon dag senare skrev man avtal även med Elfly Group”.*

En eventuell ny operatör på linjen Visby-Bromma bör i framtiden i någon form ta en aktiv del i att tillsammans med andra organisationer utveckla elflyget.

Tidigast 2030 bedöms det vara möjligt med kommersiell trafik för elflyg och av allt att döma på kortare sträckor.

### 3 Aktörer på den Gotländska flygmarknaden

#### 3.1 Vad ligger bakom affären mellan SAS och BRA

SAS och BRA inleder ett samarbete vilket innebär att BRA blir underleverantör, ACMI- bolag till SAS. Effekten av detta är att BRA inte längre aktivt erbjuder marknaden flygbiljetter till den breda allmänheten eller utför i sitt kommersiella varumärke. Samarbetet mellan SAS och BRA har givit vid hand att SAS enbart kommer att trafikera Stockholm - Arlanda och inte Stockholm- Bromma.

”Flygbolagen kan inte tvingas att upprätthålla rutten”

Anko van der Werff. VD SAS. DI 27 nov.

SAS har inte själva möjlighet att flyga den storlek av flygplan som krävs för linjen till Visby. De har under åren använt olika underleverantörer, senast Xfly från Estland som nyligen begärdes i konkurs. De flög med ATR 72 precis som BRA. De har under året varit i förhandling om en förlängning med SAS. För SAS är det inte någon stor skillnad om det är svenska BRA som är underleverantör eller ett bolag likt Xfly. Vi kan anta att de har likartade anbud och ungefär samma nivå på övriga tjänster. Det som talar för att BRA kan lämna ett gott anbud är att de har mycket av sin personal utstationerade på orterna därifrån flygen utgår från. Det är effektivt och faktiskt helt nödvändigt.

BRA har ägts av Per G Braathen sedan slutet av 90 talet och varit helt inriktat på Bromma. 2011 köpte BRA Sverigeflyg och fick därmed möjlighet till många synergier mot Bromma. Förlusterna var stora fram till pandemin då det blev omöjligt att fortsätta i samma skepnad. Två rekonstruktioner senare ser BRA inte längre någon möjlighet till fortsatt verksamhet med lönsamhet.

I den situationen är det en god idé för BRA att möta SAS för att föra en dialog om vad det kan vara värt för SAS att få monopol på sju inrikes destinationer.

Fördelen för BRA är att man annars behöver finna en köpare för sin verksamhet eller stänga ner den vilket kostar mycket pengar. Sannolikt går BRA över till att få en ekonomi i balans över relativt många år framöver.

SAS får möjlighet till att förbättra lönsamheten genom högre priser på dessa destinationer.

Samtliga utredningar som är gjorda visar att priserna ökar när konkurrens inom flyget försvinner.<sup>8</sup>

Slutligen menar vi att den retorik som SAS nu använder för att kommunicera med Gotland bygger på att lyfta fram positiva möjligheter med att det endast är en destination i stället för två. Man lägger över ansvaret på kunderna genom att säga att “om ni reser mycket så flyger vi mer”. Vår erfarenhet är att det behöver vara precis tvärtom, det är flygoperatören som utvecklar resandet med bra turlistor, bra priser, produkter och kampanjer. Det leder till en växande marknad.

”Problemet är att folk inte flyger”

Per G Braathen, VD BRA. DI 26 nov

<sup>8</sup> T.ex. Steven A. Morrison och Clifford Winston (1995) - "The Evolution of the Airline Industry"

## 3.2 En Välmående marknad med konkurrens



### Konkurrens

Ger människor  
möjlighet att flyga  
mer

Hindrar bolag att  
överprissätta vissa  
linjer

Konkurrens fungerar mycket bra inom flyg. Många rapporter, framför allt från USA, belägger tesen. Det finns en anledning till att just flyg fungerar bra. Det är en avreglerad marknad gällande pris och destinationer, men det är extremt reglerat gällande säkerhet vilket täcker i princip varenda del av flygresan. Infrastrukturen är också en stor utgift vilket gör att flygbolag måste dela strukturen med andra bolag och har därför reglerat även den.

Det här gör att kreativa entreprenörer inte kan runda hörn och flyga med dåliga flygplan, felaktigt avlönad eller icke kompetent personal m.m. Alla måste konkurrera med gott kundbemötande och pris.

Det finns ett antal färre problem med konkurrens, kunder kan tycka att det är synd att tidtabellerna ofta ser likadana ut, men för Gotland har flyg till Bromma och Arlanda givit ett bra urval.

För Gotlands del är det viktigt med konkurrens. Enskilt är linjen till Visby lönsam, den är kort och effektiv, ger fler avgångar i peaktid och har en lönsam sommarperiod, därför kan den prissättas lägre. Bolag som BRA lockas att hålla priserna uppe för att utnyttja vinster från den linjen och föra över på marknader där de har konkurrens.

Många svenska flygplatser har låga resandevolymer vilket inte möjliggör konkurrens. Även om konkurrensen ofta skapar fler passagerare så finns det en lägsta nivå. Det förekommer en dialog om att för få flyger i Sverige för att konkurrens skall bestå. Vidare menar Swedavia att t.ex. Bromma har för få passagerare med 1 miljon. Det är lätt att skylla på kunden, men flygmarknaden ansvarar också för nedgången i volymerna genom kostnader och fördelning av kostnader. På Gotland krävs 300 000 passagerare för konkurrens, om den faller till 250 000 har en ny aktör möjlighet att får åtminstone 50 000 av dessa, men marknaden måste på sikt växa till minst 350 000 om det skall bli långsiktigt hållbart. Det är upp till bolagen att attrahera kunder samtidigt som Swedavia och staten måste hålla avgifterna lägre än vad som skett historiskt (se kap 2.1.5).

SAS, BRA och Swedavia,<sup>9</sup> påstår att den negativa utvecklingen för inrikesflyget, den lägsta återhämtningen i Europa, beror på kunderna, flygskam, dålig lönsamhet, nya arbetsformer etc. Vi vill bestämt påstå att det inte direkt gäller för den gotländska marknaden. Det är också bolag och flygplats som tillsammans skapar möjlighet för resandeutveckling. Den senaste tidens negativa utveckling

<sup>9</sup> SAS, Anko van der Werff, DI 2 dec, BRA, Per G Braathen, DI 26 nov, Swedavia Jonas Abrahamsson, Stockholms handelskammare 28 nov



förklaras därför också med dessa aktörers agerande än bara kunden. Det är en utmaning att dessa aktörer, som alla är parter i målet, kan få politiker att tro att deras vinkel är den enda.

### 3.3 Vem påverkas av flyget

#### Resenärernas krav

- Vi behöver en prisbild som även små företag och privatpersoner har råd med.
- Anpassad turlista för oss, inte för flygbolagets effektivitet.
- Fler destinationer, till exempel Göteborg och Malmö.
- Effektiv resväg utan långa checkin tider, securityköer och långa transfertider.
- Många företag och myndigheter har stort behov att snabbt kunna nå Stockholm, men också att kunna få in människor från fastlandet.
- 

#### 3.3.1 Resenären

**Region Gotland:** Överst på listan över försämrade villkor hamnar gotlänningarna tillsammans genom regionen. En negativ påverkan på intressenterna nedan får till följd att det kommer in mindre skattekronor, samt försämrade möjligheter till inflyttning och därmed försämrade möjligheter till långsiktig tillväxt för regionen.

**Besöksnäring:** Näringen består av företag och besökare. Företagen får något svårare att utveckla sina koncept eller etablera nya verksamheter utanför säsong. Som besökare räknas sommargotlänningar och tillfälliga besökare. De tillfälliga besökarna under högsäsong får en marginell försämring eftersom sommarmånaderna är konkurrensutsatta vilket normalt leder till en fungerande marknad efter något år. Tillfälliga besökare utanför högsäsong drabbas hårt av en avskalad turlista. Konferens och gruppresor kan gynnas av en stark Arlanda linje, men kostnadsutvecklingen har redan orsakat minskad marknad och det ser ut att fortsätta om priserna fortsätter upp. Kostnadsökningar påverkar säsongförlängningen negativt. Det utmålas möjlighet för ökad andel internationella besökare, och det stämmer i teorin, men vid tidigare stora fluktuationer av kapacitet till Arlanda har inte Gotland kunnat se någon förändring i antal utländska besökare under lågsäsong.



”Arlanda är positivt för konferensresor, men vi oroar oss över senaste årens skenande kostnadsökningar.”

Mattias Thunholm,  
VD Hansa Event

Mer än 10 000 fritidsfastigheter som i många fall är folkbokförda någon annanstans kreerar en blandning av privat och tjänsteresande. De har i huvudsak rest över Bromma på pris, snabbhet och flexibilitet. Där ser vi sannolikt att det blir färre övernattningsnätter.

**Idrott:** Idrotten är en viktig del för de boende på Gotland och folkhälsan. Lag och individer använder i huvudsak båten, men lagen i de högre serierna är starkt beroende av flyget för sina motståndares resor, där upplägget för färja sällan passar. En fördyring av priserna skapar stora problem för lag i de övre serierna.

**Sjukresor:** Ca 2600 gotlänningar har det senaste året haft en remiss för sjukresa, vilket renderar i ca 3000 t o r resor. Ca hälften av dessa sker med flyg. Sättet att resa är individuellt beroende på patientens förmåga, men överlag anser reseservice att det blir en stor försämring för patienterna genom att de flesta besök är till sjukhus nära Bromma, där flera kommer att välja färja med bil istället. Patienterna upplever Arlanda som en utmaning och kollektivtrafiken därifrån alltför omständlig. Det får alltså en mycket stor negativ effekt på sjuka människors möjlighet att tillfredsställa sitt vårdbehov.

”Arlanda  
alternativet blir mer  
logistiskt krångligt.”

*Anna Glas,  
enhetschef, service.*

Fler kommer att behöva hotellnätter och i samband med högre totalpris via Arlanda och sannolikt behov av fler följeslagare är reseservice medveten om att regionens kostnad för sjukresor på Gotland kommer att öka väsentligt.<sup>10</sup>



”De flesta offentliga verksamheter har hittills hållit sig undan ansvar vid nyetableringar av konkurrenter på samtliga orter”

Michael Juniwik,  
grundare/ VD  
Sverigeflyg

**Statliga bolag/myndigheter:** Gotland har relativt sin befolkning mängd många anställda i statliga verksamheter. Dessa har genom åren varit mindre priskänsliga än småföretag och privatpersoner, trots sitt mycket omfattande resande, men däremot prioriterat frekvent turlista och effektiv resa. Det innebär att den trafiksituation som uppstår den 1 januari påverkar möjligheterna för förvaltningarna. Det minskar också deras möjlighet till rekryteringar från resten av Sverige där kommunikationerna är en hörnsten. Som vi känner till är det endast Försvarmakten som inte mest frekvent använt Bromma tidigare. Stora resenärer är Skatteverket, Försäkringskassan, Transportstyrelsen, Länsstyrelsen, Polismyndigheten, Riksantikvarieämbetet, Pensionsmyndigheten, universitet och högskolerådet, med flera. Vidare är traditionellt Svenska spel, med kontor i Visby och Sundbyberg (under flytt), ett bolag som flyger mycket och därmed påverkas.

<sup>10</sup> Anna Glas, enhetschef, Region Gotland.

**Större arbetsgivare:** De flesta större privata arbetsgivare på Gotland har inte så stort flygbehov. De flesta anställda har uppgifter som utförs på Gotland. Det finns några undantag. Däremot är flyget mycket viktigt för deras kunder och leverantörer som i betydligt högre utsträckning är beroende av flyget till Gotland.

**Små medelstora bolag och lantbruk:** Gotland har ett stort antal små företag och dessa har en kostnads kalkyl som ofta är likställd med deras privatekonomi. Ett besök hos en kund, eller behov av hjälp från inresande kompetens är helt beroende av priset och möjligheten till returreisa samma dag. Ca 10 000 anställda jobbar i dessa bolag och en försämrad flygmarknad slår direkt mot deras utvecklingsmöjligheter.

**Frekventa resenärer:** Här återfinns pendlare, ofta anställda i höga positioner som kräver närvaro i Stockholm, men de har valt att förlägga familjeliv på Gotland. Många av dessa måste återflytta till fastlandet i det fall det blir för komplicerat att flyga ofta. Här återfinns också ett stort antal människor inom alla yrken som väljer att tillbringa mycket tid på Gotland.

**Privatpersoner:** Gotland är helt unikt i Sverige med ett privatresande som motsvarar 60% av antalet resenärer och ca 40% av intäkterna. Flyget är generellt en näring där affärsresenärerna står för 60% i antal och 80% av intäkterna. Ett minskat resande gör det mindre möjligt för de boende att möta nära och kära på fastlandet, sända skilsmässobarn till sin förälder eller uppleva ett kulturevenemang. Det förhöjer inte upplevelsen av att bo på Gotland om trafik och pris försämras.

**Andra regioner:** Det är fler än Gotland som har behov av en konkurrerande linje till Bromma. Gotland är en av de största linjerna sett till antal passagerare och de andra regionerna är beroende av att Gotland också flyger till Bromma för att själva kunna lösa sin del.

### **3.3.2 Vilket historiskt ställningstagande har de som berörts tagit tidigare**

Det är svårt att dra några slutsatser av tidigare situationer då det inte inträffat tidigare att den stora aktören på marknaden helt plötsligt drar sig ur.

#### **I det fall ingen konkurrerande aktör tillkommer:**

Kommer sannolikt aktörerna att behöva anpassa sig. Småföretagen minskar resandet samt ändrar resvanor från dagsresor till veckoresor för att kunna välja färjan.

Besöksnäringen kommer få större avstånd till det beslutande flygbolaget vilket inverkar negativt på kreativa utvecklingslösningar. De har fortfarande nära kontakt med färjan men det behövs i allmänhet

också med flyget. Arlanda och SAS har en bättre produkt än Bromma så utvecklingen kan på sikt bli neutral.

Pendlare i dess bägge former minskar antal resor. Flera kommer flytta från ön eftersom arbetsmarknaden inte kan erbjuda liknande tjänster eller erbjuder tillräcklig närvaro i Stockholm. Statliga myndigheter fortsätter att flyga det som är nödvändigt, men får något svårare att attrahera nya medarbetare från fastlandet.

### **I det fall en aktör skapar underlag för att starta:**

Så är bolaget i uppstarten beroende av resenärer. I det fall en uppstart till Bromma dröjer något år, kommer resenärerna att ändra sina resvanor och det tar längre tid till att de återkommer till flyget som helhet.

I de bägge fall vi har startat verksamhet så har det helt och hållet möjliggjorts genom de verkligt små bolagens support samt Svenska spel och privatpersoner.

Det har tagit flera år att få in de offentliga verksamheterna i verksamheten vilket gör att investerare backar ur. Det har varit samma sak på Sverigeflygs övriga 6 etableringar. I Östersund fick det effekten att Östersundsflyg lades ner.

Det finns ett undantag som räddade Gotlandsflyg från konkurs efter 6 månader då två fantastiska resebokare på region Gotlands sjukresor tog egna beslut och gick emot tolkningen av upphandlingsreglerna och började boka patienterna med Gotlandsflyg till under halva priset.

Vid en eventuell samling av Gotland i syfte att förmå någon att starta verksamhet kommer de offentliga verksamheterna att stå i fokus. Det är helt avgörande för ekonomin och därmed investerare att så sker. Det mycket stora resandet de står för måste kunna kontrakteras för 50% av deras resebehov med flyg. Det duger inte att skylla på upphandling av resebyrå eller icke anpassade bokningssystem.

## **3.4 Utdrag ur intervjuer med resenärer**

För att få en bild av hur resenärerna känner för det som inträffar valde vi att skriftligt intervjua 14 personer som reser själva eller representerar affärsresenärer. Vi fick 11 svar.

Det är ett litet urval och ger ingen som helst användbar statistik för ändamålet. Syftet var snarare att vi, inför rapporten, skulle förstå på vilket sätt resenärer reagerar och vilken del av väntade förändringar som känns positiva eller negativa.

Vi väljer att inte nämna vilka personer eller organisationer som svarat och har därför även ändrat ev. namn i citaten till neutrala ”vi”.

Vi har erhållit svar från:

- 2 myndighetspersoner
- 3 pendlare
- 1 sommargotlänning
- Privat företagare
- 4 företrädare för offentliga bolag eller statligt ägda bolag.

I bilaga 5 beskriver vi en sammanfattning av svaren på de flesta frågorna. I texten nedan följer en kort sammanfattning och ett antal citat.

### **Sammanfattning:**

Som väntat är samtliga oroliga för en kraftig nerdragning av antal turer vilket påverkar flexibiliteten. Vidare anser gruppen att deras resor kommer att få en restid som är snitt 77 minuter längre per enkelresa.

De statliga organen anser att de inte har bemyndigande att delta med sina resor för att hjälpa en konkurrent, det är reglerat genom upphandling.

En intressant fråga är vem som skall ansvara för arbetet för en förbättring, är det Regionen, staten eller marknaden. Vi fick ca 35% Regionen, 35% marknaden, 20% staten och 10% gemensamt.

Det var få svar som andades något positivt, förutom att det är bra med fler avgångar till Arlanda för vidare resande.

HÄR FÖLJER NÅGRA CITAT

*FRÅGA: Vad anser du att skillnaden kommer att bli för dig/er?*

”Arlanda kommer kraftig minska antalet helger vi väljer att flyga dit. Dessutom med nuvarande prisbild så blir frågan om man ändå skall till Arlanda varför flyger man inte till London/Paris eller annan helgdestination för samma pris när man ändå tagit sig ut.”

”Detta innebär att det flyg som avgår till Visby från Arlanda (enl nyligen presenterad tidtabell) vid ca 18.00 hinns inte med eftersom mötena vanligen slutar 16.30. Istället blir det nästa avgång som är 22.00. Däremot om jag ska fortsätta utomlands är nyordningen utmärkt.”

”Antalet avgångar per dag ser vi redan kommer påverkas av monolet. Negativ känsla.”

”Bromma blir närmare och spar oftast restid, men det beror helt på vart vi ska ta oss vidare till för ort. Vissa tillfällen är Arlanda bättre.”

”Det är vår ”väg” till fastlandet. Tänker vi inte bara på praktiskt gällande jobbresor så har vi även mycket vård som måste hanteras på fastlandet, prover som ska skickas som exempel, akuta händelser att man snabbt behöver ta sig till fastlandet. Flygförbindelsen är viktig.”

”Fördelar med Arlanda i möjligheten för anslutningar till övriga Sverige och världen, smidigare byten. Viss nackdel i transfertid mellan kontoret i Stockholm och flygplatsen.”

”Flertalet av våra resor sker över dagen utan incheckat bagage. Vi räknar med att transfertiden till Arlanda kommer att öka men förhoppningsvis kan vi hitta en bra lösning med Arlanda Express som kortar tiden och förhoppningsvis kostnaden jämfört med taxi från Bromma. Vi byter under nästa år kontor i Stockholm och flyttar till Slussen. Vi behöver också jobba tillsammans med Swedavia för att korta tiden på Arlanda, men snabbare inpassering, säkerhetskontroll osv.”

*FRÅGA: Riskerar du eller ditt företag sin utveckling om den ena destinationen inte blir kvar och varför?*

”Nej men det påverkar intresset för att arbeta hos oss på Gotland”

”Mitt arbete ligger i Stockholm. Företaget riskerar ingenting. Jag riskerar tid och min anställning om detta påverkar mitt arbete.”

” För min typ av arbete finns inget kundunderlag för på Gotland så en flytt till Stockholm skulle på sikt bli omöjlig att undvika.”

” 4 offentliga eller statliga bolag anser att det blir ingen eller en mindre påverkan för deras verksamhet.”

*FRÅGA: Vad betydde konkurrensen på Stockholmslinjen för dig 2001-2010?*

”Rimliga flygpriser. Bättre tidtabell och en möjlighet för oss att bosätta oss på heltid på Gotland.”

”Gotlandsflyg sänkte priset att flyga till/från ön, det gjorde det möjligt för många människor att flyga. Tyvärr har prisbilden efter pandemin stadigt ökat!”

”Under Gotlandflygs tid var det flexiblere, men det var för få avgångar till Arlanda.”

*FRÅGA: Hur kan vi förbättra framåt tillsammans*

”Jag tycker att det är en statlig fråga att det inte blir monopol på en sån ”känslig” sträcka som Gotland-Stockholm.

”Det är alltid en fråga för marknaden att lösa, de statliga myndigheterna och Region har ett ansvar att fördela sina biljett inköp jämt fördelat över de aktörer som flyger året runt till ön.”

”Det skulle troligen krävas att det aktuella företaget inleder en statlig upphandling om resor till Bromma för att vara bokningsbara för myndigheter.”

”Förutsättningarna för inrikesflyget har förändrats i grunden pga pandemin och ändrade resvanor. Färre reser och det är ekonomiskt svårare att få trafiken att gå runt.”

”Viktigast med tillgänglighet, turtäthet och långsiktig satsning på goda transporter till och från ön.”

### 3.5 Sammanfattning Transportstyrelsens rapport

#### Syfte

Utrednings syfte är att beskriva konsekvenserna dels av att BRA lämnar Bromma flygplats, dels att BRA börjar flyga i samarbete med SAS.



#### Sammanfattande punkter:

- Skäl för beslutet om samgående förklaras av att efterfrågan på inrikesflyg är betydligt mindre än före pandemin samt att efterfrågan på s.k. kontraktsflygningar ökat.
- Det svenska inrikesflyget är en krympande marknad. Under 2024 uppgår den till 60% av samma period 2019. En del linjer ex Ängelholm har tappat 50%. Det förklaras med lågkonjunktur och ändrade arbetsrutiner.
- Den nuvarande konkurrensutsatta marknaden halveras from 2025 vilket bedöms kunna leda till högre priser.
- SAS/BRA kommer att erbjuda knappt en fjärdedel så många avgångar samt 10% färre säten på hela tidigare marknaden. För vissa linjer blir den 50% färre.
- TS finner det troligt att en mindre del av Brommaresenärerna inte kommer att följa med till Arlanda.
- Med det nya ägandet i SAS kommer SAS dras mot Kastrup och bort från Arlanda. De bedömer i nuläget att det inte kommer att påverka vare sig inrikes eller utrikesflyget i Sverige just nu.



#### Osäkerhet

TS konstaterar att det finns många osäkerheter kring framtiden.

- Konkurrensverket skall granska samarbetet. Beslut väntas före årsskiftet 24/25
- Bromma har succesivt tappat passagerare sedan 2017.
- Nuvarande avtal mellan staten och Stockholm stad säger att verksamheten vid flygplatsen inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm samt att vara en flygplats för affärsflyget. Swedavia har ensidig rätt att säga upp avtalet med 36 månaders varsel men kan inte utan regeringens

godkännande lägga ner verksamheten. Stockholm stad har genom beslut i kommunfullmäktige redan nu sagt upp avtalet för om 2038.



- Regeringen har tillsatt en samordnare för Arlanda som skall föreslå åtgärder som kan öka kapaciteten och förbättra tillgängligheten till och från flygplatsen.
- TS är osäkra på om Bromma kan vara ekonomiskt försvarbart att använda som testplattform för elflyg.
- Att BRA lämnar Bromma skulle kunna leda till att flygplatsen läggs ner i förtid.
- Den överflyttade trafiken till Arlanda kan enligt SAS innebära att dom blir tvungna att flytta vissa avgångar i peak till tidigare eller senare flygtider.
- Nya ankomst- och avgångstider på Arlanda kommer att konkurransutsättas av andra flygbolag.
- TS ser inte att klimatpåverkan kommer att påverkas av flytten.
- Terminalavgifter Arlanda bestäms av TS i enlighet med EU förordningen. Brommas motsvarighet bestäms av Swedavia.
- När en majoritet av inrikesflyget går till Arlanda underlättar det för de resenärer som skall flyga vidare.



#### **Funktionsmålet**

TS anser att grundläggande tillgänglighet för alla regioner upprätthålls genom Arlanda.



#### **Tillgänglighet**

Kortare transporttid till Stockholm samt snabbt genomflöde på Bromma underlättar endagarsförrättningar för Brommarenenärer

- Bromma har fördelar när det kommer till tillgängligheten till Stockholmsregionen eftersom dom flesta som reser till Bromma har Stockholm som resmål.
- Bromma har fördelar framför Arlanda när det gäller transporttid inklusive snabbt genomflöde på flygplatsen.
- Bromma har tillgång till kollektivtrafik via SL, tvärbanan till låga priser. Det har även Arlanda men restiden blir betydligt längre och till högre priser, utom Y-buss som har likvärdig avgift.
- Swedavia har inlett ekonomiska överväganden för att flygplatsen skall fortsätta att bedriva sin återstående verksamhet. (2038)

## 4 Scenarier

### 4.1 Scenario 1 - SAS har monopol under 10 månader om året

Det här scenariot bygger på den mest troliga utvecklingen av rådande situation!

Vi tror dessutom, precis som Swedavia, att den blir långvarig. Av den planerade trafik som vi har tillgång till i slutet av november 2024 minskar kapaciteten till 306 000 i jämförelse med t.ex. 2015 när den var 474 000.

Närmare till hands ligger 2024 års volym på 406 000 trots SAS starka nerdragning de sista två månaderna.

Det visar att SAS inte har ambitioner att erbjuda mer än ett minimum av tillgänglighet. Det är ett stort underskott i förhållande till efterfrågan.

Swedavia anger i sin långsiktiga prognos för svenskt inrikesflyg till 2039 att inrikesflyg förblir på den nivå som gäller 2024.<sup>11</sup> Det är en restriktiv och mycket allvarlig hållning i förhållande till att flygskatten försvinner, men vi uppfattar den tyvärr som möjlig utifrån en monopolmarknad utan Bromma och rimmar därför med detta scenario 1.



### HÖGSÄSONG

Siffrorna ovan gäller helårssiffror. 27 000 stolar av ovanstående minskning äger rum på sommaren, vi kan hoppas på att den förbättras av t.ex. Ryanair och Norwegian. 20 000 färre resor minskar antal besökare med 10 000 och resulterar i intäktsbortfall för näringen med **103 miljoner kr**.<sup>12</sup> Under högsäsong får vi troligen en god tillgänglighet efter några år när konkurrenterna fått förbereda sig. Arlanda är en mer tillgänglig och populär flygplats för besökare till Gotland och en förbättrad produkt från SAS är väger sannolikt upp delar av den trafik som försvinner från Bromma. Vi har lärt oss att deras möjlighet att sätta in större flygplan ger mycket stor effekt, samt att fler kan ansluta från andra delar av Sverige eller utlandet via Arlanda. År 1992 satte Gotland rekord i antal flygresenärer (fortfarande rekord) och när vi undersökte anledningen lärde vi oss att det berodde på att SAS, två gånger i veckan hade satt in en DC-10 som annars gick i chartertrafik. Dessa kunde flyga nästan 300 personer per flight och de fyllde den dessutom. Sommarkunder kan anpassa sig till de turlistor som finns och det ger stora möjligheter för SAS.

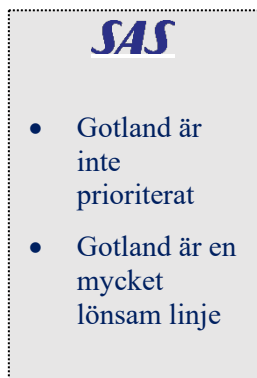
<sup>11</sup> VD Jonas Abrahamsson, Swedavia. Möte Stockholms handelskammare 28 nov 2024

<sup>12</sup> Bortfall 10 000. 2,25 dygn per resenär, halva tiden jmf färjeresenär. Tillväxtverkets rapport "Fakta om svensk turism 2021, 4600 kr/dygn.

## LÅGSÅSONG

### SAS situation

SAS situation de senaste åren är allmänt känd.



SAS har haft ett lönsamt år de senaste 25 åren och har därvid fått ägna energin till kostnadsbesparingar och anpassning. Affärsutvecklingen som gjorde SAS kända på 90-talet, har ersatts med följarbetende på marknaden. SAS är internationellt ett litet bolag.

Idag ägs SAS, förutom av ett investmentbolag, av danska staten och Air France/KLM. De sista svenska ägarna fick noll kronor betalt och dessutom fick de senaste lånen skrivas av.

SAS har fått mandat att visa att man kan ta ansvar för flyget från Skandinavien med lönsamhet. Det går inte att underskatta värdet för Skandinavien att ha ett bolag som har sin hemmamarknad här. Precis lika viktigt som det är att Gotland har ett bolag med fokus på Gotland, är det för Skandinavien att ha ett bolag som förstår sina kunders behov.

Paradoxen blir givetvis hur ett bolag med fokus på Skandinavien kan ha ett svagt fokus på en destination inom Skandinavien? Men så kan det bli i flygvärlden och effekten blir att den lilla destinationen får stryka på foten för helheten, vilket är positivt för Skandinavien i stort, men givetvis negativt för den lilla destinationen. Just Gotland är en mycket lönsam linje som faktiskt kan användas till att tjäna pengar som används i konkurrensen på utrikeslinjer.

Med detta sagt är det alltså inte ovilja som gör att SAS begränsar utvecklingen på Gotland i detta scenario, utan prioriteringen.

SAS och BRA har haft en likartad affärsmodell som skiljer sig från lågprisbolag och som gör att de möter en negativ passagerarutveckling med högre priser. Det genererar färre resenärer och man börjar dra ner på turer och verksamheten blir mindre lönsam. Vi är säkra på att det går att driva verksamheten i motsatt riktning.

### **Med ovan sammanfattande bild av SAS situation och prioriteringar tror vi av erfarenhet att följande inträffar:**

SAS har god tillgång till flygplan och kan anpassa storleken efter Gotlands olika säsonger. Basen är ATR 72 som är helt rätt flygplanstyp för destinationen, men kan bytas ut under sommaren om behov finns.

Turlistorna, om de jämförs med tidigare BRA turlistor, blir kraftigt försämrade. Det beror på avståndet till Arlanda, på taxningstiden, anpassning till transferresande, otillräcklig mängd slots och slutligen slingning av planet till andra destinationer. Varje försämrad effektiv minut ökar priset för resenären och därmed färre resenärer. Utöver det vill SAS börja lågt för att därefter kunna öka på. Det är känt att inrikesresandet minskat kraftigt sedan 2019 därför finns en inbyggd skepsis.

Att transportera sig till Arlanda är betydligt dyrare än till Bromma där en enkel SL biljett kan användas. På Arlanda kan den kostnaden komma att uppta en stor del av totalpriset på biljetten, varför vi tror att totalpriset blir högre än vad många resenärer vill betala, alldeles oavsett vad flygbolaget får som intäkt. Det sker ett långsiktigt arbete att förbättra marktransporterna till Arlanda initierat av regeringens utredare.

Samtliga aktörer sedan 25 år har stationerat två flygplan på Gotland för att kunna resa iväg med minst två morgonavgångar. SAS minskar till en vilket får en förödande effekt. Gotland har behov av minst 150 platser på morgonen, minst 4 dagar i veckan. (Det har vanligtvis varit ca 250 platser med både Bromma och Arlanda) Att halvera det slår omedelbart på antal returesor som i sin tur genererar sämre turlista åter till Gotland. En av anledningarna är SAS svårighet att fylla flygen motsatt väg, det krävs att man kan jobba mot småföretag och privatpersoner för att fylla den sträckan. Det är utanför SAS målgrupp och gör att de förlorar mycket pengar på att tillhandahålla det antal stolar som Gotland behöver för utresa.

Detta scenario bygger på att ingen konkurrens uppstår under lågsäsong.

### Hur påverkas GOTLAND

Någonstans i början av februari 2025 kommer gemene man och bolagsledare att börja ana effekten av de kraftiga neddragningarna som skett. Ett flygplan med 72 stolar på morgonavgången skall ersätta 3 och kommer att märkas hos alla som behöver flyga.

Att skapa en effektiv och frekvent turlista som har hög fyllnadsgrad i bägge riktningar är inte SAS

40%  
minskning  
av antal  
passagerare

spetskompetens, till viss del på att de ansvariga inte är nära den gotländska marknaden. Därav kommer antal stolar till Gotland att minska kraftigt i jämförelse, samt en ökning av priset med minst 25%. Vi låter det vara osagt om SAS höjer sina egna priser, men jämförelsen är att BRA tillhandahöll lägre priser än SAS tidigare. Det får till följd att antalet passagerare på linjen kan komma att minska till max 220 000 + annan sommartrafik, ca 12 000. Vi får 232 000 resor i jämförelse med 2024: ca 272 000, 2023: 280 000 och 2017: 405 000. Det är då ca 50 000 – 170 000 resor som skulle ha behövt äga rum



Alla parter är överrens om att anslutningstrafik en till Arlanda är dyr. Det finns aktivitet för förbättring.

nu inte sker. Vi tror inte att behovet år 2025 är samma som 2017, men det ligger förmodligen mitt emellan.

Endast ett fåtal av dessa resor kommer att kompenseras via färjan, en del kompenseras med fler resdagar på destinationen.

Kompetent personal flyttar från ön, större verksamheter flyttar eller lägger investeringar på annan ort. Mängden besök av sommargotlänningar minskar kraftigt och därmed investeringsviljan. Konkurrenskraften hos småföretag minskar i takt med att det inte går att träffa kunder eller vidareutbilda sin personal. Allt detta skedde i slutet av 90-talet. Effekten blir att de verksamheter som är beroende av dessa aktörer får mindre att göra. En större andel arbetslösa sänker värdet på fastigheter och boende och investerare drar sig ur. I slutändan minskar skatteintäkterna kraftfullt.

#### Utvecklingen av ön stannar

- Kompetent personal flyttar
- Konkurrenskraft minskar
- Skatteintäkter minskar

## 4.2 Scenario 2 - Konkurrens uppstår

Vi inleder med en beskrivning av befintlig säsongskonkurrens samt kortfattade möjligheter eller hinder för att konkurrens uppstår. I resultat försöker vi sammanfatta den troliga påverkan möjlig konkurrens kan få.

### 4.2.1 Konkurrens under högsäsong

Det finns redan konkurrens på Arlanda under sommarmånaderna som framgår i kapitel 1. Det är till stor fördel för Gotland. Besökare har överlag en bättre relation till Arlanda och kan flyga in från andra destinationer. Dessutom kan SAS använda sin starka marknadsföring vilket kan skapa många nya besökare. Det finns dock en osäkerhet om SAS kommer att tillhandahålla direktflyg från Malmö och Göteborg som tidigare sköttes av BRA.

Vi har haft ett antal andra destinationer där Helsingfors med Finnair funnits under flera år.

Även Ryanair har flugit till Visby under högsäsong senaste åren. Den 24 september bestämde de sig för att öka närvaron och bli dubbelt så stora i Sverige. Det är förmodligen positivt för Gotlands högsäsongstrafik.

Kapaciteten kan möjligen återgå till de nivåer som varit normala under 2000-talet givet att Brommarenärer under sommarmånaderna skiftar till Arlanda.

### 4.2.2 Kan konkurrens uppstå på Arlanda under lågsäsong?

Det kan uppstå konkurrens på Arlanda men det är inte sannolikt.

Konkurrenter kan delas in i bolag med turboprop, mindre flygplan med möjlighet till lägre kostnader och mer frekvent turlista, likt BRA eller med lågprisbolag med en enhetsflotta av 189 sätes jetplan.



#### HÖGSÄSONGEN FUNKERAR

- Det finns konkurrens på sommaren
- Arlanda är en populär flygplats för besökare

Det finns i princip inget flygbolag som flyger turboprop i Sverige och de som finns i grannländer har sannolikt inte kraft eller intresse att utmana SAS på deras hemmaplan. Det är mycket dyrt att flyga



”Att flyga i konkurrens med SAS kan vara den singulärt sämsta idén någonsin. Det kan vara bra för gotlänningarna i priskonkurrensen, men det betyder att det är bra för gotlänningarna därför att det är dåligt för mig.”

Erik Sahlen, Horison magasin 24 oct. Bild från Sahlen hemsida

turboprop på Arlanda i förhållande till antal passagerare vilket skulle göra priset högt.

Då återstår flygbolag med jettrafik, t.ex. Ryanair eller Norwegian. Bägge två finns på Arlanda och bägge har som mål att växa. Ett sätt att göra det är att flyga på fler destinationer. Bägge två flyger eller har flugit på Gotland under högsäsong. Men det finns ett ekonomiskt problem att flyga 189 sätes flygplan på Visby linjen under lågsäsong. Efterfrågan finns inte förutom under vissa långhelger. I synnerhet när SAS redan har de flesta av dessa kunder.

Det är inte bara problemet att fylla så många platser, det är dessutom väldigt dyrt att flyga en så kort sträcka för de större planen, vilket gör att det inte räcker att flyget är halvfullt. Ekonomin för de stora planen kommer först när sträckan når drygt en timme. En fördel är att Gotland har en stor andel privatresande och det passar bra i Norwegian och Ryanairs affärsmodell. Oavsett stora eller mindre flygplan så finns det i princip inga lediga landningsslots för ny trafik i peak på Arlanda. Det är dessutom inte möjligt enligt lag att ge någon behövande region företräde. Ett nytt bolag får helt enkelt inte plats, ett befintligt bolag (t.ex. Norwegian) behöver offra andra slots för Gotlands skull, vilket sannolikt inte skulle vara lönsamt. Att den förutsättningen ändras ligger i Arlandas intresse och utreds för närvarande. En lösning de närmaste 14 åren är dock inte sannolik.



- Få aktörer kan börja konkurrera över Arlanda.
- Tillgång på slots är ett allvarligt hinder.

#### 4.2.3 Kan konkurrens uppstå på Bromma

Det är möjligt att en aktör kan starta verksamhet på linjen Bromma-Visby med eller utan support från Gotland. Vi kan också konstatera att det är en kortsiktig lösning eftersom Bromma sannolikt inte finns kvar efter 2038.

En konkurrent kommer omedelbart att sätta avtryck i SAS prissättning. Till skillnad mot de senaste 20 åren kommer dock majoriteten av resorna att gå över Arlanda istället för Bromma under den tid det tar för det nya bolaget att

etablera sig hos alla kunder.

Det tar därför ett par år innan resandeströmmarna har jämnats ut. En annan anledning är att det är en stor del kunder som är från fastlandet och inte har Bromma som preferens, samt att dessa kunder inte

känner till en ny aktör. Under det första året kommer SAS säkerligen prioritera sin kapacitet och det blir väldigt många tillgängliga stolar på marknaden till fördel för kunderna.

Det finns stora hinder för en ny aktör att starta från Bromma:

- Swedavias tolkning av sitt uppdrag ger effekten att de arbetar för att trafiken skall äga rum på Arlanda.
- Avgifter.
- Resenärsgarantier.
- Fler destinationer behövs på Bromma.

Vår tolkning av samtal med strategiska direktören Fredrik Jaresved på Swedavia är att de anser att det innebär stora kostnader att hålla Bromma igång. Så länge avtalet om flygplatsen existerar kommer de därför sannolikt vilja ha så lite verksamhet som möjligt. Den sannolikt enda påtryckningsmetoden är politisk och att Swedavias regleringsbrev skrivs om.

I dagsläget skulle kostnader för att bedriva trafiken vara ohanterlig för ett mindre flygbolag.

#### **4.2.4 Utfall**

Vi vet att en utökad turlista oavsett vem som är operatörer tillsammans med konkurrensutsatt prissättning kommer att skapa flygresor och därmed fler möjligheter för Gotlands utveckling.

Vi vet inte exakt vilket behov Gotland har för antal årsresenärer, men det är sannolikt minst 300 000, en siffra som går att driva konkurrens på. Om vi får konkurrens via Arlanda eller Bromma kommer vi att nå det.



## 5 Åtgärder

### 5.1 Skapa förutsättningar och agera

I avsnittet ”Scenario konkurrens uppstår” finns olika möjligheter till konkurrens. I ett separat avsnitt beskrivs möjligheten för Gotland att genom samarbete skapa ett konkurrerande bolag. I det här avsnittet ger vi några förslag till vad politiker eller organisationer kan aktivt göra för att locka bolag till linjen Stockholm – Visby.

#### Arbetsgång

- Förankra en plan i ”Flygrådet” som representerar Gotland.
- Utse en person som blir ansvarig för att driva projektet framåt. Skapa ekonomiska förutsättningar för projektet. (Vi vet att det är svårt att söka statligt stöd när arbetet riktar sig mot statligt bolag eller aktör)
- De som kan bidra skall helst läst denna rapport som är skriven just för att utveckla kunskapen kring regionalflyget. Vidare bör man läsa Transportstyrelsens rapport.
- Tillsammans med regionen skapa ordentliga underlag för vad en försämrad flygkommunikation faktiskt kostar samhället och Gotland. Det ger bättre möjlighet till förståelse för insatser och kan användas för att möta staten gällande Brommas existens.
- Skapa en lista över möjliga bolag för både Arlanda och Bromma och tänk över vilka förutsättningar de kan behöva för att starta året runt trafik. Några benämns nedan i detta kapitel.
- Arbeta tillsammans med lokala politiker i syfte att klara ut ägardirektiv till Swedavia i Brommafrågan.
- Lista de hinder som föreligger för etableringar och diskutera hur Gotland kan arbeta för att ta bort eller mildra effekten av hindren.
- Med ett förberett material om Gotland och bolaget möjligheter, försöka besöka dem för en dialog.
- Var beredda att skapa vissa ytterligare underlag för de aktörer man uppvaktar efter deras behov.
- Var väl förberedda att delta med aktören i möten med t.ex. transportstyrelse eller Swedavia.

#### Gotlands resebyrå – skapar möjligheter

Med vår kompetens om situationen vill vi ge rådet att Gotland tillsammans skapar en slags resebyrå. Uppgiften är att samla bolag som skall resa och kunna förhandla om en fördelning av allas resor till Arlanda och Bromma. Om den ansvariga gruppen kan komma och hantera t.ex. 100 000 årliga resor kan vi ställa krav på operatörer, inspirera till satsningar och skapa positiv förändring. Endast när vi är splittrade förlorar vi den kraft som en kund skall ha.

Idén bygger i huvudsak på svårigheten att samla de offentliga resorna, som är en avgörande del av gotländskt flygresande. Dessa har sällan kraft eller ambition att påverka flygutvecklingen, trots att det påverkar deras verksamhet kraftigt.

Genom att starta en slags resebyrå, som egentligen bara är ett samarbetsprojekt, tror vi att offentlig sektor klarar sina restriktiva upphandlingskrav och kan samtidigt lägga alla sina resor till Gotlands förhandlingsläge.

Byrån skall sannolikt inte göra bokningar, utan löser kundernas behov på olika sätt, det är mera en position som kan förhandla för stora delar av Gotlands behov.

### **Arlanda**

Det finns Arlanda operatörer som på sikt skulle kunna överväga konkurrens på linjen till Visby under lågsäsong. Det är dock långt mellan ”överväga” och faktiskt ta beslut. Det är sannolikt Ryanair och Norwegian och beskrivs nedan. Vid frågan till kunniga inom svenskt flyg får vi ett 50/50 svar på hur sannolikt det skulle vara. 50% säger fullständigt orealistiskt. 50% säger; inte i nuläget men möjligen inte helt osannolikt inom 5 – 14 år.

Som vi beskriver utförligt i kapitlet Scenario 2, konkurrens uppstår, anser vi det helt orealistiskt att en turboprop operatör skulle ha möjlighet att uppta konkurrens på Arlanda, men det är teoretiskt möjligt. Därför finns som bilaga en uppräknig av möjliga operatörer att kontakta både för trafik på Arlanda som Bromma. (Bilaga 3)

### **Norwegian**

Norwegian upprätthåller idag konkurrerande trafik på Luleå, Umeå och Kiruna. De kommer också att flyga till Visby under högsommarperioden. De har nyligen presenterat en satsning på 5 turer i veckan till Skellefteå. Den flygplatsen hade samma antal årspassagerare som Visby under 2023 och betyder att det finns en möjlighet för en liknande linje till Visby. Bolaget har också återstartat sin svenska bas för piloter och flygplan och kommer sannolikt att öka antal destinationer kraftigt de närmaste åren.

Norwegian har 189 platser ombord vilket är en utmaning på mindre destinationer.

Slottider är sannolikt inget problem, eftersom det maximalt rör sig om två rörelser per dag.

### **Ryanair**

Ryanair vill växa inrikes i Sverige. Det har tidigare satsat på att flyga till Gotland vilket gör att de redan uppfattat linjen som attraktiv. De avslöt alla sina inrikesflygningar efter bara 18 månader år 2022 och hänvisning till flygplansbrist. De har senare velat hänvisa till flygskatt. Ryanair har sällan flygplansbrist, men de kan behöva göra prioriteringar av den flotta de har. Med tanke på Covid 19 så finns det sannolikt många nya prioriteringar de behövde tänka på.

Ryanair har heller inget egentligt problem med slottider av samma anledning som Norwegian. Ryanair är vana att bli uppvaktade, det brukar vilja fråga regionerna vad de kan göra för Ryanair. Det ger möjligheter till win- win för bägge parter. De flyger också endast med 189 platser.

### **Bromma**

En satsning på Bromma är en relativt kortsiktig lösning, vi måste räkna med nedstängning år 2038, då en eventuell aktör måste kunna stänga eller flytta till Arlanda utan att äventyra resenärer eller investerare. Trots kortsiktigheten är den viktig eftersom det i praktiken inte kan uppstå konkurrens med enbart Arlanda. Instanser arbetar för att göra Arlanda till en mer anpassad flygplats på sikt, vilket vi välkomnar.

Det finns ett antal allvarliga hinder som måste diskuteras med berörda parter:

- Swedavias, egentligen den politiska riktlinjen, hållning till om de vill stänga eller utveckla Bromma.
- Vi tror att det därför är ganska tidspressat.
- Att det behöver vara fler destinationer som vill att Brommalinjen skall uppstå, helst Malmö och Ängelholm/Helsingborg som historiskt stått för stora reseolymer.
- Avgifterna måste anpassas till mindre flygplan vilket ligger inom Swedavias beslutsansvar.
- Finns det verkligen underlag för två året runt operatörer på Gotland.

Här kan näringsliv och politiker på Gotland göra en stor insats som sällan det berörda bolaget kan lösa. Vi återkommer till frågan om Swedavia/regeringen nedan.

Att trafikera Bromma sker bäst med turboprop. Det är många anledningar, men kundunderlaget är för litet för stora flygplan.

BRA anser att det har varit för få kunder. Därför uppstår frågan om underlaget räcker? Svaret är att underlaget räcker, men kanske inte om man vill flyga med två ATR 72 samtidigt med en konkurrent som flyger med ett eller två likadana. Kan man flyga med ett ATR räcker underlaget. Den bästa lösningen är en aktör som kan bygga upp trafiken. Det andra alternativet är att flyga med mindre plan, t.ex. 33 säten. Då räcker underlaget, men avgifterna måste ner.

Som beskrivs i kapitel 2 finns det endast ett fåtal flygbolag som flyger med turboprop i närheten av Sverige. De är numera alltid anlitade som underleverantörer till större bolag som t.ex. SAS eller Finnair. Med något undantag har de därför ingen uppbyggd kommersiell avdelning och saknar därför kompetens eller kapacitet kring produkter, biljettförsäljning, yielding och marknadsföring. De här bolagen har oftast en svag balansräkning och anser sig inte ha marginal för stora risker eller att investera i nya destinationer. De önskar helst att bli underleverantör till ett flygbolag eller ett kommersiellt bolag, t.ex. Gotlandsflyg.

Trots det kan det finnas möjlighet att ett flygbolag har kommersiell verksamhet, är beredd att ta in de kompetenserna och även delinvestera, varför det är klokt av flygrådet m.fl. att föra en ordentlig dialog med dem. På så sätt kan dialogen ge input för att se om vi tillsammans kan hjälpas åt med att förenkla en etablering.

Lista på bolag som kan kontaktas finns som bilaga 3. Vi känner flera av dessa bolag, men gör här ingen utfästelse över deras ekonomiska situation eller önskan om att utöka sin verksamhet. Vi har sorterat dem i regional prioritering eftersom närhet mellan deras bas och flyglinjen förenklar och gör att uppdraget får lägre kostnad. I listan finns även uppräknat deras flygplanstyp. Som vi tidigare skriver är det bra att börja med ett flygplan med 33 säten, men det kräver lägre avgifter än idag.

## 5.2 Skapa en konkurrent på Bromma

Det här kapitlet handlar om det fall där ingen av marknadens aktörer självmant startar en flyglinje mellan Bromma – Visby.

Det är den mest sannolika situationen vilket vi bygger på egna erfarenheter och dagens situation. Gruppen bakom denna rapport har kompetensen att starta verksamhet, vi skulle under rätt förutsättningar sannolikt också kunna skapa kapitalet som behövs. Vi visade det genom uppstarten av Air Gotland år 2020.

I det läge som vi nu presenterar i rapporten, är det inte möjligt att göra det på egen hand, oavsett vår eller någon annans riskbenägenhet.

Det kräver ett samarbete inom Gotland av ett slag som vi tidigare aldrig sett hända. Det som andra än ”marknaden” måste bidra med är följande:

- Att hålla Bromma öppet kan inte en marknadsaktör lösa, det måste ske politiskt.
- Att skapa rätt avgiftsstruktur från Swedavia måste ske politiskt.
- Att skapa pengar från investerare skulle kräva att man kan räkna in en viss mängd av de statliga resorna redan från start, vilket inte är möjligt med dagens upphandlingsvillkor som hänvisas till.

Om vi tillsammans vill skapa en aktör så beskriver vi nedan hur det går till. Genom att sy ihop och beskriva varje aktörs ansvar kan vi få ett bolag att uppstå och bibehålla lönsamhet över tid. Det blir då ett kommersiellt bolag som tar finansiellt ansvar och kan hyra in ett flygbolag.

### **Hinder för en etablering**

- Swedavia gör Bromma oattraktivt
- Avgifter och flygplatskostnader
- SAS / BRA en mycket stark konkurrent
- Investerare
- Risken att inte få en del av de statliga resorna.
- Andra destinationer visar ingen vilja att etablera en Bromma linje.

## **Hur kan dessa trösklar minimeras**

### **Bromma flygplats:**

Gotländska politiker behöver agera för att regeringen tydligt klargör Swedavias ansvar att hålla Bromma öppet på kommersiella tider och erbjuda attraktiva avgifter för mindre flygplan. (Se kapitel 5.1)

### **Avgifter och flygplatskostnader:**

Som vi tidigare angivit i kapitel 2 anser vi att avgifterna som debiteras mindre flygplan gör det närmast omöjligt att driva verksamheten lönsamt. Situationen har varit känd sedan ca 2005 och Swedavia har aktivt valt den inriktningen, trots varningar från inrikes marknaden att det på sikt kommer att få allvarliga konsekvenser. Den verksamhet som föreslås i detta kapitel skulle fungera bäst med ett och sedermera två flygplan på 33 eller 50 säten. Det ger precis den kapacitet som Gotland efterfrågar och kan användas mer flexibelt för till exempel Göteborg och Malmö. Men det är helt omöjligt att flyga så små flygplan på kommersiella villkor idag p.g.a. avgifterna.

Vi anser det vara möjligt för Swedavia att fördela om kostnader så att det blir billigare för mindre plan. Vi vet att det är möjligt för Swedavia att skapa attraktivare avgifter på Bromma.

Förmå Transportstyrelsen att reducera sina avgifter, vilket är betydligt mer komplicerat eftersom det regleras i internationella lagar.

Att få Swedavia att både öppna upp för en utveckling på Bromma och samtidigt sänka avgifterna är en politisk fråga.

### **SAS /BRA, en mycket stark konkurrent**

Det är svårt att konkurrera med SAS. Det är mycket uthålliga och de flyger till låga priser med hjälp av BRAs effektivitet. Det är självklart gynnsamt för den gotländska kunden att konkurrensen är hård, men det lockar inte investerare. Det kapital som SAS behöver investera i konkurrens på Gotland är felräkningspengar för dem, men för det nystartade marknadsbolaget är det mycket kännbart och leder i värsta fall till att verksamheten måste avslutas efter något år.

Det går att lösa genom att resenärerna, i synnerhet de offentliga verksamheterna och Svenska Spel garanterar ett visst antal resor till ett förutbestämt pris till den nya aktören. Vi har startat 9 bolag i Sverige varav 2 ggr på Gotland, i samtliga fall har det visat sig närmast omöjligt att få något positivt gensvar från offentlig verksamhet. Enda undantaget har varit Svenska Spel och dess tidigare intresse i Bromma flygplats.

### **Investerare**

Om ovanstående punkter kan leda till en sund affärsplan, så går det att få in det ca 20 miljoner som kan behövas för en satsning.

Om det inte är tydligt hur spelplanen ser ut, tror vi att det blir svårt. Då kan en lösning vara att Regionen går in med en garanti eller borgen för investerarlån med en tydlig amorteringsplan efter tre år.

### **Andra destinationers intresse i Bromma**

Vi anser att det blir svårt att över tid övertyga Swedavia och politiker om en satsning på Bromma om inga andra destinationer vill skapa konkurrens på Bromma.

Sverige går från 10 konkurrensutsatta linjer till 4 genom affären mellan BRA och SAS. 6 linjer inklusive Gotland mister konkurrens och Växjö all trafik.

Gotland behöver bearbeta de andra orterna, vara beredda att supporta med kompetens eller goda idéer från vårt eget projekt. Platserna där kommunen har en egen flygplats är lättast att arbeta med. Växjö och Kristianstad är positiva till gemensamt arbete. Västflyg som flyger Trollhättan skall uppmärksammas så att de försöker bli kvar på Bromma. Ängelholm och Ronneby har förlorat mer än 50% av resenärerna och kommer sannolikt att behöva energi att ta tag i situationen. Vi tror att Halmstad behöver tid att utvärdera effekten av att den enda destinationen Bromma till 100% bytts till Arlanda.

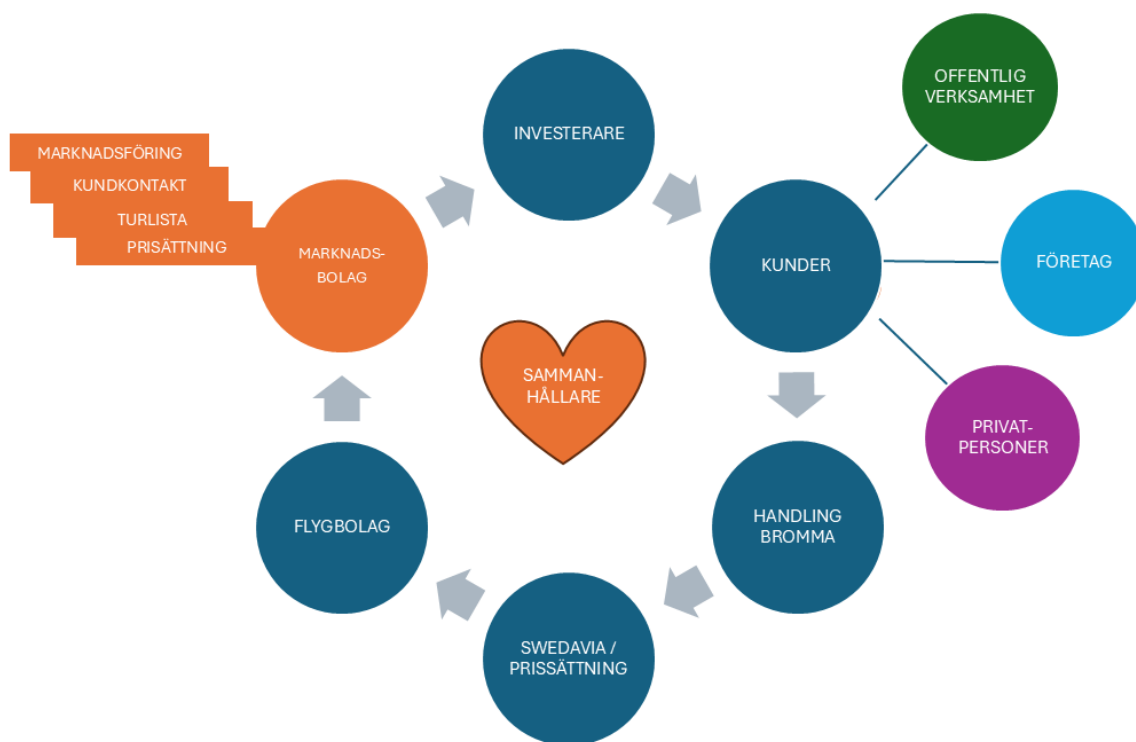
### **Samling vid pumpen**

Vi vet hur Gotland kan skapa en konkurrent som flyger till Bromma på gotlänningarnas villkor. Det handlar om att utse någon som samlar alla intressenter kring ett gemensamt mål och alla ställer upp. Vi visar i figur 3 nedan hur det kan se ut.

Men det finns några punkter som är helt avgörande för att en långsiktig verksamhet med nöjda kunder skall kunna existera. Det är punkterna nedan och de förklaras på andra platser i rapporten:

De mest prioriterade punkterna utan inbördes ordning:

- Finansiärer/ Investerare.
- Lägre avgifter för mindre flygplan.
- Offentliga verksamheter utlovar 50% av sina resor.
- Att Swedavia får ägardirektiv att hålla Bromma kommersiellt öppet
- Att någon mer destination vill flyga till Bromma.
- Det måste ske skyndsamt.



Figur 3 En aktör "sammanhållare" ser till att alla intressenter skapar en helhet.

## Samverkan

Som figuren ovan visar består satsningen av flera aktörer som måste ansvara för sin del. Det hålls samman av en aktör som inte behöver vara entreprenören, utan bara fungerar som inspiration och avtalsskrivare.

Tillsammans är man överens om följande:



### Verksamheten:

Alla är överens om att sätta upp en verksamhet som helst bygger på en ATR-72 med plats för 72 passagerare och minst 40 avgångar per vecka.

Priserna skall vara attraktiva, men tillräckligt höga för att bolaget skall kunna överleva.

Man skall på sikt, men så snart som möjligt, driva kompletterande trafik till Göteborg och Malmö.

Driften skall följa alla säkerhetsregler som är inskrivet för flygbolag inom EU.

### Statens och Swedavias avgifter:

Som tidigare presenterats är avgifterna för ett mindre flygplan för höga och är inte i balans med kundens betalningsvilja.

Flygplatshållaren Swedavia måste sänka sina avgifter för inrikestrafik per passagerare, samt sänka avgifter för start och TNC avgifter.



**Kunder:**

Ett litet marknadsbolag som i detta fall, kommer inte att kunna erbjuda alla former av anpassning till de stora kundernas eller resebyråernas bokningssystem. Kunderna måste lova att boka på det sätt som marknadsbolaget kan hantera.

Offentlig verksamhet måste lova att flyga minst halva sitt antal flygresor till Bromma.

**Finansiärer:**

Det finns investerare beredda. Det är i princip ingen som investerar för en eventuell god avkastning och risken för total förlust är hög. Dessa investerare har andra drivkrafter som gör att de vill ta risken. I de flesta fall vill de göra något för att bidra till Gotlands utveckling.

**Flygbolag:**

Det är sällan man startar ett flygbolag som flyger ett flygplan, det tar tid att starta och det går inte att finansiera alla nominated postholders (tvingande ansvarstjänster). Däremot försöker man upphandla ett befintligt bolag som därmed kan utöka sin verksamhet och just fördela fasta kostnader på ännu ett flygplan.

**Marknadsbolag:**

Ett bolag där investerarnas pengar går in. Där finns ansvariga för försäljning och kundkontakt. Så även prissättning och planering av tidtabeller. En stor utgift för marknadsbolaget är att hålla igång ett bokningssystem. Rent juridiskt är detta bolag avropare av flygbolagets tjänster.

## 6 Slutsats

- Priserna går upp och tillgången till plats ombord blir begränsad.
- Den kraftiga minskningen av tillgängliga stolar kommer att resultera i en minskning av antalet resenärer till mellan 230 – 250 000 passagerare under 2025. Det är betydligt mindre än efterfrågan och får över tid konsekvenser för näringsliv, privatpersoner och så småningom Gotlands utveckling om det inte återgår till 300 – 350 000. Situationen blir sannolikt långvarig utan aktivt arbete.
- Den direkta minskningen av högsäsongplatser med 27 000 platser är värda 103 miljoner kronor i bortfall.
- De närmaste 15 åren behövs Bromma flygplats för Gotland. Det kan skapa konkurrens, en stor grupp kunder föredrar Bromma och kommer sannolikt att avstå resan.
- Arlanda behöver förbättras innan Bromma stänger, slots, interna flöden och kommunikationer är inte förenligt med det som krävs för vår trafik. Förslag till förbättringar har kommit från Peter Norman, men det är inte tillräckligt.
- Swedavias avgifter för mindre plan måste sänkas både på Arlanda och Bromma.
- Gotland är relativt ensamt i sin problematik med Bromma, starka aktörer, inklusive Swedavia, gör gällande att all satsning sker bäst på Arlanda. Gotland måste kräva att regeringen ger tydliga direktiv till Swedavia att Bromma hålls öppen och är kommersiellt aktiv.
- Gotland behöver samla sig och agera tillsammans genom påverkan. Gotland styr själva sin framtid.
- Gotland bör samla sina resor för att kunna förhandla.
- Skapa skarpa underlag inför dialogen med politiker. Vad förlorar Gotland i faktisk utveckling och vad kostar det egentligen.
- Skapa förutsättningar och agera (s 35). Vårt niopunkts program att omgående börja arbeta efter för att få relativt omedelbar effekt.
- Det finns utrymme för konkurrens, med det finns många hinder som vi själva kan arbeta med att sänka.

### 6.1 Avvakta

Genom att avvakta fransäger sig Gotland möjligheten att själva påverka flygkommunikationerna. Det finns i princip ingen annan aktör som kommer att lyfta Gotlands specifika behov som riskerar att förbises i den stora bilden som till stor del handlar om utrikestrafik. Om vi avvaktar så är risken för Brommas nedstängning överhängande och därmed många möjligheter till konkurrens.

## 6.2 Agera

Kräv att SAS sätter in fler morgonavgångar

Kräv att flöden på Arlanda blir effektivare

Kräv att Peter Normans förslag om lägre avgifter för kommunikation med tåg till Arlanda.

Kräv lägre avgifter för mindre flygplan.

Kräv att Bromma hålls öppet och där nya aktörer inte motarbetas.

Besök aktörer som kan tänkas ha möjlighet att ta upp konkurrens med SAS.

Paketera gotländska biljetter i ett gemensamt upphandlingsbolag för att kunna förhandla.

Parallellt med detta bör undersökas på vilket sätt en verksamhet kan startas för att flyga på Bromma i syfte att övertyga politiker och Swedavia att de inte kan lägga ner Bromma.

## 7 Lista källhänvisning

1. Swedavia
2. Jörgen Andersson, sektionschef Transportstyrelsen samt Ola Mattsson, f.d. VD Norrköping airport
3. Fredrik Jaresved, Strategisk direktör Swedavia. Intervju 25 november.
4. Jonas Abrahamsson, Handelskammaren Stockholm 28 november.
5. Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance
6. Johan Gråberg, Miljö & kvalitetsansvari, Destination Gotland, i ett mail till författarna den 7/11 2024.
7. Flygbra pressrelease 2018. <https://via.tt.se/pressmeddelande/3247707/kottbullarna-pa-julbordet-orsakar-mer-koldioxidutslapp-an-en-flygres-a-till-gotland?publisherId=3234555>. Samt författarnas egna kalkyler från egen verksamhet.
8. T.ex. Steven A. Morrison och Clifford Winston (1995) - "The Evolution of the Airline Industry"
9. SAS, Anko van der Werff, DI 2 dec, BRA , Per G Braathen, DI 26 nov, Swedavia Jonas Abrahamsson, Stockholms handelskammare 28 nov
10. Anna Glas, enhetschef, Region Gotland.
11. VD Jonas Abrahamsson, Swedavia. Möte Stockholms handelskammare 28 nov 2024
12. Bortfall 10 000. 2,25 dygn per resenär, halva tiden jmf färjeresenär. Tillväxtverkets rapport "Fakta om svensk turism 2021, 4600 kr/dygn.

## 8 Bilagor

### Bilaga 1

Antal passagerare till Stockholm 1992–2023. Källa Swedavia

ÅR	ANTAL PASSAGERARE			
	ARN	BMA	% BMA	Total Stockholm
1992	394 953	10 741	3%	407 686
1993	335 020	9 248	3%	346 261
1994	235 660	80 673	25%	318 327
1995	165 521	153 107	48%	320 623
1996	143 491	128 858	47%	274 345
1997	161 485	99 633	38%	263 115
1998	172 461	104 178	37%	278 637
1999	180 207	106 717	37%	288 923
2000	189 124	100 441	34%	291 565
2001	173 667	119 561	40%	295 229
2002	126 324	153 859	55%	282 185
2003	137 048	147 426	51%	286 477
2004	129 505	138 329	51%	269 838
2005	113 108	146 974	56%	262 087
2006	108 660	162 207	59%	272 873
2007	104 240	180 332	63%	286 579
2008	90 694	191 366	67%	284 068
2009	74 176	190 084	71%	266 269
2010	79 271	177 747	69%	259 028
2011	106 483	177 354	62%	285 848
2012	83 195	189 085	69%	274 292
2013	97 133	190 153	66%	289 299
2014	158 658	222 942	58%	383 614
2015	135 410	217 431	61%	354 856
2016	124 744	205 115	62%	331 875
2017	165 849	237 055	59%	404 921
2018	159 554	230 879	59%	392 451
2019	150 187	224 897	60%	377 103
2020	46 341	68 314	59%	116 675
2021	41 455	132 724	75%	176 200
2022	79 688	180 233	69%	261 943
2023	87 458	190 119	68%	279 600
2024*	80 000	190 000	70%	270 000

\*2024 är en prognos utifrån antal stolar på marknaden. SAS kom att dra ner kraftigt under årets sista månader.

## Bilaga 2a

### Swedavias avgifter och enroute

Swedavias obligatoriska avgifter kan grupperas enligt nedan och beroende på flygplats används hela eller delar av grupperna:

1. *Flygplansbundna avgifter (per avgång):*
  - 1.1. Take Off Charge (Startavgift).
  - 1.2. Terminal Navigation Charge (flygtrafikledning från tornet för start/landning).
  - 1.3. Noise Charge (Bulleravgift).
  - 1.4. NOx Emission Charge (Miljöavgift).
2. *Passagerarbundna avgifter:*
  - 2.1. Passenger Charge (Passageraravgift). Kostnader för terminal, informationservice, vägar på flpl, säkerhet, gater m m.
  - 2.2. Assistance Service Charge (avgift för att hantera passagerare med reducerad mobilitet). Avgiften slås ut på samtliga passagerare.
  - 2.3. Baggage Facility Charge (infrastrukturkostnad för ankommandes/avresandes bagage). Gäller bara Arlanda och Landvetter.
  - 2.4. Passenger Handling Infrastructure Charge (Check-in diskar, incheckningsautomater m m). Gäller bara Arlanda och Landvetter.
  - 2.5. Security charge. Säkerhetskontrollens avgifter som administreras och faktureras via Transportstyrelsen i enlighet med EU-förordningen EC No 300/2008 och lagen (2004:1100) om luftfartsskydd.
3. *Avgångsbundna avgifter:*
  - 3.1. Ramp Handling Infrastructure Charge (fristående handlingbolags kostnader för infrastruktur för avfallshantering, toalettstjänst etc). Faktureras av Swedavia till det handlingbolag som resp flygbolag anlitar. Gäller bara Arlanda och Landvetter.
  - 3.2. Slot Coordination Charge. Gäller för de flygplatser som är slot koordinerade, t ex Bromma, Arlanda och Visby (sommartid).

En historik över avgiftsutvecklingen hos Swedavia presenteras längre fram i kapitlet under avsnitt 2.3 d.

Vid sidan av de obligatoriska avgifterna tillkommer också nedan kostnader för olika tjänster från flygplatshållaren eller dennes underentreprenör som flygbolag har behov vid varje start/landning eller bara under vissa årstider etc. Dessa köps vid behov ifrån en delvis förhandlingsbar prislista. Med tät turlista får man ofta lite bättre priser per turnaround jämfört med en glesare turlista, åtminstone på hemmaflygplatsen (där flygplanen har bas).

Exempel på de vanligaste tjänsterna är:

1. *Inre handling:* Passagerarincheckning, boarding etc.
2. *Yttre handling:* Inkluderar bagagehantering, Påkoppling av el, framkörning trappa, Marshalling & Chocking (dirigering av planet till rätt position och placering av sk block). Ovan behövs vid varje turnaround. Nedan vid behov:
  - 2.1. Tankningsservice.
  - 2.2. Cateringservice.

2.3. Toalettömning och vattenservice.

3. *Parkering* (om planet står still längre tid, oftast över natten).
4. *Cabinvärme* (vintertid).
5. *Deicing* (vintertid vid risk för isbildning på vingarna).
6. *Starthjälp* (i förekommande fall om planet har spänningsfall).

#### **Enroute under flygning**

Under själva flygningen betalar flygoperatören också en "vägavgift" i luften som benämns enroute till den Europeiska gemensamma flygmyndigheten Eurocontrol. Kostnaden täcker tjänster som flygtrafikledning, kommunikation och övervakning för att säkerställa en säker och effektiv hantering av flygtrafiken i luftrummet.

## Bilaga 2b

ACMI och Wetlease av flygplan

1. **Aircraft** (flygplanet),
2. **Crew** (besättning, inklusive piloter och kabinpersonal),
3. **Maintenance** (tekniskt underhåll),
4. **Insurance** (försäkring).

Köparen (hyrande bolag) står för alla andra kostnader, inklusive:

- Bränsle,
- Flygplatsavgifter,
- Catering,
- Passagerarservice.

ACMI-avtal är ofta kortfristiga och används i liknande situationer som wet lease, men är mer formaliserade. Alla ACMI-avtal är en typ av wet lease, men inte alla wet lease-avtal är ACMI. Wetlease kan vara långa kontrakt och innebär ibland att ett flygbolag flyger på uppdrag åt ett annat på deras AOC-manual. Kanske krävs IOSA-certifikat och liknande. När SAS anlitar BRA så är det genom ett wetleasekontrakt.



## Bilaga 2c

ATR 72, PW125B (72 säten)	VISBY					
SWEDAVIA AVG PER FLIGHT	2010	2015	2020	2024	Diff % 20-24	Diff % 10-24
Take Off Charge	460	460	500	500		
Terminal Navigation Charge	264	264	230	782		
Noise Charge	46	46	111	111		
NOx Emission Charge	71	73	132	133		
Ramp Handling Infrastructure Charge		0	0	0		
Slot Coordination Charge		0	0	0		
<b>Totalt Swedavia per flight</b>	<b>841</b>	<b>843</b>	<b>973</b>	<b>1 526</b>	<b>57%</b>	<b>82%</b>
<b>Pris per säte</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>21</b>	<b>57%</b>	<b>82%</b>
<b>Pris/passagerare vid 75% cabinfaktor</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>28</b>	<b>57%</b>	<b>82%</b>
SWEDAVIA AVG PER PASSAGERARE	2010	2015	2020	2024	Diff % 20-24	Diff % 10-24
Passenger Charge - Local Departing Passengers	48	48	59	59		
Assistance Service Charge (PRM-Charge)	0	2	3	3		
Bagage Facility Charge	0	0	0	0		
Passenger Handling Infrastructure Charge (inv to handl agent)	0	0	0	0		
<b>Totalt Swedavia per passagerare</b>	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>62</b>	<b>62</b>	<b>0%</b>	<b>29%</b>
<b>Totalt Swedavia</b>	<b>60</b>	<b>62</b>	<b>76</b>	<b>83</b>	<b>10%</b>	<b>39%</b>
Security charge (Trpstyrelsens via GAS)	53	44	40	46	15%	-12%
<b>Totalt per passagerare (vid 75% CF)</b>	<b>116</b>	<b>110</b>	<b>120</b>	<b>136</b>	<b>13,5%</b>	<b>23,9%</b>
Flygskatt	0	0	62	69		
<b>Totalt per passagerare (vid 75% CF)</b>	<b>116</b>	<b>110</b>	<b>182</b>	<b>205</b>	<b>12,8%</b>	<b>86,6%</b>

ATR 72, PW125B (72 säten)	BROMMA					
SWEDAVIA AVG PER FLIGHT	2010	2015	2020	2024	Diff % 20-24	Diff % 10-24
Take Off Charge	217	345	748	1 056		
Terminal Navigation Charge	561	721	681	1 590		
Noise Charge	46	48	276	276		
NOx Emission Charge	71	74	141	143		
Ramp Handling Infrastructure Charge		0	185	0		
Slot Coordination Charge		0	16	20		
<b>Totalt Swedavia per flight</b>	<b>894</b>	<b>1 188</b>	<b>2 047</b>	<b>3 085</b>	<b>51%</b>	<b>245%</b>
<b>Pris per säte</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>28</b>	<b>43</b>	<b>51%</b>	<b>245%</b>
<b>Pris/passagerare vid 75% cabinfaktor</b>	<b>17</b>	<b>22</b>	<b>38</b>	<b>57</b>	<b>51%</b>	<b>245%</b>
SWEDAVIA AVG PER PASSAGERARE	2010	2015	2020	2024	Diff % 20-24	Diff % 10-24
Passenger Charge - Local Departing Passengers	60	60	79	88		
Assistance Service Charge (PRM-Charge)	0	3	6	8		
Bagage Facility Charge	0	0	5	0		
Passenger Handling Infrastructure Charge (inv to handl agent)	0	3	5	0		
<b>Totalt Swedavia per passagerare</b>	<b>60</b>	<b>66</b>	<b>95</b>	<b>96</b>	<b>1%</b>	<b>60%</b>
<b>Totalt Swedavia</b>	<b>72</b>	<b>82</b>	<b>123</b>	<b>139</b>	<b>12%</b>	<b>92%</b>
Security charge (Trpstyrelsens via GAS)	53	44	40	46	15%	-12%
<b>Totalt per passagerare (vid 75% CF)</b>	<b>129</b>	<b>131</b>	<b>173</b>	<b>199</b>	<b>15,2%</b>	<b>54,3%</b>
Flygskatt	0	0	62	69		
<b>Totalt per passagerare (vid 75% CF)</b>	<b>129</b>	<b>131</b>	<b>235</b>	<b>268</b>	<b>14,1%</b>	<b>107,8%</b>

ATR 72, PW125B (72 säten)	ARLANDA		B737	A320
	2013	2024	ARLANDA	ARLANDA
<b>SWEDAVIA AVG PER FLIGHT</b>	<b>2013</b>	<b>2024</b>	<b>2024</b>	<b>2024</b>
Take Off Charge	253	1 166	4 327	5 433
Terminal Navigation Charge	1 040	1 056	2 241	2 579
Noise Charge	40	166	234	110
NOx Emission Charge	80	296	1 084	1 037
Ramp Handling Infrastructure Charge (inv to handl agent)	40	107	321	393
Slot Coordination Charge	0	20	20	20
<b>Totalt Swedavia per flight</b>	<b>1 453</b>	<b>2 811</b>	<b>8 227</b>	<b>9 572</b>
<b>Pris per säte</b>	<b>20</b>	<b>39</b>	<b>42</b>	<b>53</b>
<b>Pris/passagerare vid 75% cabinfaktor</b>	<b>27</b>	<b>52</b>	<b>56</b>	<b>71</b>
<b>SWEDAVIA AVG PER PASSAGERARE</b>	<b>2024</b>	<b>2024</b>	<b>2024</b>	<b>2024</b>
Passenger Charge - Local Departing Passengers	60	91	91	91
Assistance Service Charge (PRM-Charge)		6	6	6
Bagage Facility Charge		12	12	12
Passenger Handling Infrastructure Charge		4	4	4
<b>Totalt Swedavia per passagerare</b>	<b>60</b>	<b>113</b>	<b>113</b>	<b>113</b>
<b>Totalt Swedavia</b>	<b>80</b>	<b>152</b>	<b>155</b>	<b>166</b>
Security charge (Trpstyrelsens via GAS)	47	46	46	46
<b>Totalt per passagerare (vid 75% CF)</b>	<b>134</b>	<b>211</b>	<b>215</b>	<b>230</b>
Flygskatt	0	69	69	69
<b>Totalt per passagerare (vid 75% CF)</b>	<b>134</b>	<b>280</b>	<b>284</b>	<b>299</b>

## Bilaga 3

Lista över europeiska flygbolag med turboprop flygplan.

Operator Name	Location	Country	IATA	ICAC	Type	Seats	IOSA Certified	Total of Aircra
Amapola Flyg	Stockholm Arlanda (ARN)	Sweden	HP	APF	FOKKER50	50	Yes	12
Air Alsie	Sønderborg (SGD)	Denmark	6I	MMD	ATR72-500	64	No	2
FROST	Copenhagen Kastrup (CPH)	Denmark	-	-	SAAB 2000	50	No	4
Widerøe	Bodø (BOO)	Norway	WF	WIF	Q400	76	Yes	48
NyxAir	Tallinn Lennart Meri (TLL)	Estonia	OJ	NYX	SAAB 2000	50	Yes	8
NoRRA Nordic Regional Airlines	Helsinki Vantaa (HEL)	Finland	N7	FCM	ATR72-500/600	70	Yes	12
RAF-Avia	Riga (RIX)	Latvia	-	MTL	SAAB340	34	No	4
DAT	Kaunas International (KUN)	Lithuania	R6	DNU	ATR42-500 / ATR 72-500	48/76	Yes	16
Jump Air	Vilnius (VNO)	Lithuania	-	JUP	ATR72-500	76	No	2
Avanti Air	Siegen (SGE)	Germany	-	ATV	Q400	76	Yes	2
MHS Aviation (Germany)	Munich (MUC)	Germany	M2	MHV	DORNIER328	32	No	5
Private Wings	Berlin Brandenburg	Germany	-	PWF	DORNIER328	32	No	4
LOT Polish Airlines	Warsaw Chopin (WAW)	Poland	LO	LOT	ATR72-600	76	Yes	1
SprintAir	Warsaw Chopin (WAW)	Poland	P8	SRN	SAAB340	34	No	19
Eastern Airways	Humberside (HUY)	UK	T3	EZE	ATR72-600 / JETSTREAM	76 / 30	Yes	13
Emerald Airlines	Belfast City (BHD)	UK	-	EAG	ATR72-600	76	No	7
Loganair	Glasgow International (GLA)	UK	LM	LOG	ATR42-600 / ATR72-600	48/76	Yes	22
Aurigny Air Services	Guernsey (GCI)	Guernsey	GR	AUR	ATR72-600	76	No	6
Emerald Airlines (Ireland)	Dublin International (DUB)	Ireland	EA	EAI	ATR72-600	76	No	11
Blue Islands	Jersey (JER)	Jersey	SI	BCI	ATR72-600	76	No	5
Luxair	Luxembourg (LUX)	Luxembourg	LG	LGL	Q400	76	Yes	11
Zimex Aviation	Zurich (ZRH)	Switzerland	XM	IMX	ATR42-500	48	No	
Universal Air	Malta International (MLA)	Malta	VO	UVL	Q400	76	No	4
SkyAlps	Bozano/Bozen (BZO)	Italy	BQ	SWU	Q400	80	No	11
Budapest Aircraft Services	Budapest (BUD)	Hungary	RP	BPS	EMBRAER120	30	No	3
SATA Air Acores	Ponta Delgada (PDL)	Portugal	SP	SAT	Q400	80	Yes	7
TAROM	Bucharest Henri Coanda (OTP)	Romania	RO	ROT	ATR72-600	76	Yes	6
Air Serbia	Belgrade Nikola Tesla (BEG)	Serbia	JU	ASL	ATR72-600	76	Yes	13
Air Nostrum	Valencia Manises (VLC)	Spain	YW	ANE	ATR72-600	76	Yes	6
Olympic Air	Athens (ATH)	Greece	OA	OAL	ATR72-600	76	Yes	17
SKY Express (Greece)	Irakleion (HER)	Greece	GQ	SEH	ATR72-600	76	No	14
Croatia Airlines	Zagreb Franjo Tudman (ZAG)	Croatia	OU	CTN	Q400	76	Yes	6
Air Corsica	Ajaccio (AJA)	France	XK	CCM	ATR72-500/600	70	Yes	8
Amelia	Paris Le Bourget (LBG)	France	8R	AIA	ATR72-500	72	Yes	1
Chalair Aviation	Caen (CFR)	France	CE	CLG	ATR42-500 / ATR 72-500	48/76	Yes	5
BRA - Braathens	Trollhättan (THN)	Sweden	TF	BRX	ATR72-600	76	Yes	14

## Bilaga 4

### SAS planerade turlistor för 2025

Från 2 januari 2025:

Avgång	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
ARN-VBY	08:40	08:40	08:40	08:40	08:40	09:05	08:10
						10:25	09:35
	14:45	14:45	14:45	14:45	14:45		11:45
							13:10
	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15		16:15
							19:10
	22:10	22:10	22:10	22:10	22:10	18:30	22:10
<b>VBY-ARN</b>							
	06:40	06:40	06:40	06:40	06:40	08:00	08:00
	09:55	09:55	09:55	09:55	09:55	10:20	09:30
						11:40	10:50
	16:05	16:05	16:05	16:05	16:05		13:00
							14:25
	19:35	19:35	19:35	19:35	19:35		17:30
							20:30

Gäller från 30 mars 2025:

Avgång	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
ARN-VBY	08:40	08:40	08:40	08:40	08:40	08:45	08:10
			10:05	10:05	10:05	10:25	09:35
	12:10	12:10	12:10	12:10	12:10		11:45
	14:45	14:45	14:45	14:45	14:45	13:15	13:10
	15:25	15:25					16:15
	18:15	18:15	18:15	18:15	18:15	18:30	19:10
	22:10	22:10	22:10	22:10	22:10		22:10
<b>VBY-ARN</b>							
	06:40	06:40	06:40	06:40	06:40	08:00	08:00
	09:55	09:55	09:55	09:55	09:55	10:00	09:30
			11:25	11:25	11:25	11:40	10:50
	13:35	13:35	13:35	13:35	13:35		13:00
	16:05	16:05	16:05	16:05	16:05	14:30	14:25
	16:45	16:45					17:30
	19:35	19:35	19:35	19:35	19:35		20:30

## Sommarprogrammet:

Avgång	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
<b>ARN-VBY</b>	06:55	06:55	06:55	06:55	06:55		
	08:35	08:35	08:35	08:35	08:35	09:00	08:10
	11:35	11:35	11:35	11:35	11:35		09:25
	13:15	13:15			13:15	10:20	11:45
	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	13:10	14:05
			15:40	15:40	15:30		16:25
	17:00	17:00	17:00	17:00		18:30	18:10
	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10		19:10
	21:40	21:40	21:40	21:40	21:40		21:50
<b>VBY-ARN</b>	06:30	06:30	06:30	06:30	06:30	08:00	08:00
	08:15	08:15	08:15	08:15	08:15		09:30
	09:55	09:55	09:55	09:55	09:55	10:20	10:45
	12:55	12:55	12:55	12:55	12:55	11:40	13:05
	14:35	14:35			14:35		
	16:05	16:05	16:05	16:05	16:05	14:30	15:25
			17:00	17:00	16:50		
	18:20	18:20	18:20	18:20			17:45
	19:30	19:30	19:30	19:30	19:30		19:30
							20:30

*Källa; Swedavia*

## Bilaga 5

Sammanställning av svar och kommentarer i våra skriftliga intervjuer.

1. Vad anser du vara skillnaden för just dig/er att flyga till Arlanda gentemot Bromma?

Det blir längre total restid, sannolikt dubbel restid. Stor oro för den planerade turlistan på morgonen. Resa över dagen för arbete blir inte längre möjligt. I längden blir effekten att vi måste flytta från Gotland.

Ser möjligheten att flyga till utlandet för möten. Antal helgresor till Gotland kommer att minska kraftigt för oss.

Vi blir tvingade att ta 22:00 hem för att vi inte hinner med tidigare flyget om vi har möten på eftermiddagen. Det finns nackdelar med Arlanda men fördelar med alla möjliga anslutningar.

2. Vad är viktigast för er

3.

Det viktigaste är total restid. Pris mindre viktigt.

1. Total restid med 1,8
2. Rätt flygtider med 2,2
3. Antal avgångar med 2,7
4. Pris med 3.3

4. Riskerar du eller dit företag sin utveckling om den ena destinationen inte blir kvar och varför?

Begränsar möjlighet till pendling. Vi från Gotland kommer att bli mindre synliga i Sverige. Vi blir sannolikt tvungna att flytta. Det minskar intresset för någon att arbeta för oss på Gotland. Min anställning ligger på fastlandet, min anställning riskeras. Vårt varuhus påverkas inte. Jag har ingen verksamhet på ön. Nej, ingen eller liten påverkan säger 4 offentliga/ statliga verksamheter.

5. Hur minns du tiden när Gotlandsflyg och Skyways fanns mellan 2001-2010:

Flexibelt men för få avgångar till Arlanda, Det var fantastiskt, vi kunde pendla bägge två. Det blev låga priser och alla hade möjlighet att flyga. Priserna gick dock upp. Det är alltid bättre med konkurrens. Allt var smidigare då. När Gotlandsflyg startade kunde vi bosätta oss på Gotland. Två bolag behövs, antalet avgångar kommer att bli mycket sämre. Det är en annan verklighet idag, andra resvanor och dyrare, svårt för någon att driva trafik.

6. Hur tycker du att vi på Gotland skall lösa flygförbindelsen till Stockholm?

Regional fråga.

Regionen måste arbeta men marknaden styr

Regionen måste driva frågan om Bromma

Marknaden styr

Marknaden, men myndigheter skall fördela resor mellan alla aktörer

Samverkan, region, stat och näringsliv  
Staten skall se till att en sådan känslig linje inte har monopol  
Staten skall betrakta det som vår väg till fastlandet.  
Marknaden, statlig inblandning kan bli en försämring

7. Vad kan ni bidra med för det framtida flyget till Stockholm.

**Statligt:**

- Vi kan bidra med vår köpkraft för långsiktig och stabil lösning.
- Kan inte svara på det
- Inte mycket tyvärr, vi skulle gärna flyga till Bromma om det finns.
- Som myndighet kan vi inte göra något.

**Privata aktörer:**

- Vi kan förköpa biljetter
- Vi kan fortsätta flyga
- Garantera biljetter
- Flyga med det lokala alternativet
- Påverka politiker, förköpa biljetter

8. Vad betydde konkurrensen för dig 2001-2010:

Lägre priser. Kunde flytta till Gotland. Som hemvändare kunde jag fortsätta hålla kontakten. Snabbt och billigt att komma till Stockholm. Bättre priser och många turer.

9. Hur fördelar sig era resor mellan ARN / BMA om det var samma förutsättningar

Sammanställning av svaren pekar på ca 60-65% i likhet med marknaden 2008-2023

10. Skulle ni kunna köpa biljetter utanför de stora systemen

Myndigheter:	Hänvisar till upphandling
Privata:	Ja

11. Hur mycket längre restid räknar ni med att få

Vi hoppas på att kunna hitta lösningar med ARN Express, och vi behöver påverka Swedavia för snabbare flöden.

Svaren för hur lång extra restid det blir nu skiljer sig beroende på de olika målen. Allt från 25 minuter till 3 timmar. **Snittet blir 77 minuter.** 1,5 – 2 tim. 3 tim t.o.r. 2 timmar. 3 timmar enkel väg. 25 min enkel. 30 min enkel. 45 min enkel. 1 tim, 2 timmar.

12. Skulle ni kunna tänka er köpa biljetter före ett bolags uppstart

**Privata aktörer:** Ja, ja, ja, nej, ja,

**Myndighet:** Följa upphandlingsavtal, Om det går i förhållande till avtal, inte som myndighet, upphandlingskraven bestämmer.