



Ert ställningstagande avseende behovet av svenska flygplatser

Öppet brev till politiska partier inför valet 2022

Flyget i Sverige har sett en del prövningar de senaste två decennierna. Allt från nedlagda flygplatser, till bolagisering av statliga myndigheter, flygskam samt pandemier. Vi har även sett omfattande skogsbränder i Värmland, där allmänflyget stod för 80% av släckarbetet från luften, och ett framtida brandflyg äntligen blev en del av den oinvidige debatten, trots att brandflyget funnits i Sverige sedan början av 1950-talet.

I höst är det val, och KSAK vill förmedla det politiska budskapet om allmänflyget till sina tusentals följare runt om i Sverige. Förbundet engagerar sig idag mer i infrastrukturella frågor, till exempel flygplatser, flygfält och lufterum, än vad förbundet önskar. Men då just infrastrukturen kring flyg är nödvändig för förbundets medlemmar är frågan om flygplatser generellt sett högst upp på förbundets agenda.

KSAK söker därför svar på ett antal frågor nedan som av olika anledningar är direkt påverkande för våra medlemmars verksamhet. Frågorna skickas jämställt ut till samtliga i ett månadsbrev till medlemmarna inför valet, samt även publiceras i förbundetidningen Pilot Briefing efter valet.

Idag pågår en elektrifiering inom flyget. Flyget generellt sett har kommit i gång lite senare med sin resa inom elektrifiering i jämförelse med andra transportslag. Dock är det en sen start som Flygbranschen på många områden har jobbat i kapp. Idag finns det ett antal mindre två- och fyrsitsiga el-flygplan samt närliggande alternativ som hybrider att köpa.

De kommersiella större el-flygplanen avsedda för passagerartrafik är på gång och framför allt från den svenska flygplanstillverkaren Heart Aerospace <https://heartaerospace.com/> med bas i Göteborg som har beräknat att leverera det första elektriska flygplanet ES-19 för 19 passagerare år 2026 certifierat för kommersiell flygning. Flera orders finns på detta flygplan ES-19. Bland annat från SAS, det amerikanska flygbolaget United Airlines Holdings Inc. och det regionala flygbolaget Mesa Air Group Inc. Som har kommit överens om att köpa upp till 200 exemplar av typen ES-19.

Just allmänflyget är den del av flyget som inte flyger betalande passagerare i linjetrafik. Däremot är det inte ovanligt att allmänflyget flyger betalande passagerare vid enskilda tillfällen. Allmänflyget består av allt från flygklubbar, reseflyg, flygsport, uppdragsflyg, beredskapsflyg, skogsbrandsbevakning, flygande sjukvårdstransporter, chartrade flygtransporter, samt kringliggande verksamheter såsom mekanikerutbildning, pilotutbildning, service av flygplan, utveckling och tillverkning av flygplan och flygsystem samt därtill närliggande verksamhetsområden. Förutom allt ovanstående med diverse samhällsnyttor så är flyg fantastiskt kul.

KSAK "Kungliga Svenska Aero Klubben" är ett rikstäckande förbund för samtliga flygklubbar och flygorganisationen i Sverige. Idag beräknas det aktiva medlemstalet till cirka 4500 personer i Sverige. Utöver det finns det ett tiotusental intressenter som inte är medlemmar, men som av olika anledningar kommer i kontakt med förbundets verksamhet via publikationer, materiel, mässor, flygevents och flygsport, samt för att söka information om gällande allmänflyg, regelverk eller motsvarande.

Vid eventuella frågor eller behov av förtydligande kring frågorna, vänligen kontakta; Lars-Christer Andersson, Generalsekreterare på lars-christer@ksak.se eller på 076-131 46 46

1. Bland politiker och vissa tjänstemän i Sverige delas allmänflyget ibland upp i diffusa och inofficiella verksamhetsområden. Swedavias Brommaledning har till exempel tidigare hänvisat till "affärsnyttigt allmänflyg för Stockholm" och att det är välkommet för etablering på Bromma. Det har nyligen i en Arlanda utredning hänvisats till "kommersiellt Allmänflyg", och att sådant flyg är välkommet för eventuell framtida etablering på Arlanda om Bromma läggs ner. Inget av dessa benämningar har definierats på så sätt att allmänflyget vet vem eller vilka företag eller organisationer som är berörda.

Nästan allt flyg är på ett eller annat sätt kommersiellt och affärsnyttigt. En stor del av allmänflyget består av flygplan som antingen är klubbägda, ägda via ekonomisk förening eller AB, eller rent privat via delägarskap. Dessa flygplan kan idag användas av piloter med olika syften, både kommersiellt, ideellt och privat. Mycket av uppdragsflygningarna från MSB, kortare flygningar med betalande passagerare, och utbildning med betalande elever, görs med dessa flygplan som även används för vanlig klubbverksamhet. Därmed upplevs det som att allmänflyget har straffats i diskussioner kring tillgänglighet på flygplatser, till följd av att man "även" ägnar sig och hobby och privat flyg, och inte "bara" ägnar sig flyg med betalande passagerare. Företeelsen med den här uppdelningen är relativt Sverige unik, då Sverige är ensamt om att göra skillnad på flyg eller flyg.

Fråga

Är ert parti villigt att följa europastandard, vilket innebär att Allmänflyget i sin helhet, är tillåtet att etablera sig och verka från samtliga statliga flygplatser i en bortre del av flygplatsen?

2. Idag ligger frågan om allmänflyget under ett kommunalt ansvar. Kommuner i Sverige brottas med mängder av viktiga frågor, vilket gör att just allmänflygsfrågan nästan alltid hamnar längst ner på den kommunala agendan. Det märktes inte minst i KSL:s (tidigare Kommuner i Stockholms Län, numer Storstockholm) ambitioner av att centralt lösa frågan om allmänflyget i Stockholm inom ramen för Satsa II projektet. Ett kommunalt ansvar för allmänflygsfrågan bidrar till en obalanserad ambitionsnivå för flyget runtom i landet. För att få en balanserad ambitionsnivå för allmänflyget på nationell nivå bör ansvaret ligga på staten. Staten är då inte tänkt att driva allmänflygplatser, eller gå emot kommuners veto om att driva, bygga eller förvalta flygplatser. Däremot bör staten via infrastrukturdepartementet vara en sammanställande partner för en nationell allmänflygplatsstrategi, där staten tillsammans med intresserade kommuner verkar för och följer upp ett balanserat och väl utbrett flygplatsnätverk inom Sverige.

Peter Norman bedriver idag en utredning för en nationell flygplatsstrategi "PM Uppdrag att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige" som ska presenteras under november 2022. Men eftersom Regeringen valt att utelämna allmänflyget i den redan inlämnade utredningen från Juni 2022 kring Bromma och Arlanda, trots att Allmänflygsfrågan i Stockholm varit aktuell i tjugo år vågar inte branschens representanter lita på att allmänflyget i sin helhet blir inkluderat i hans utredning.

Fråga:

Hur ser ert parti på att flytta ansvaret om allmänflyget till en mer övergripande och central nivå, exempelvis infrastrukturdepartementet, för att där skapa en nationell allmänflygplatsstrategi?

3. Swedavias uppdragsdirektiv från Regeringen har till vissa delar kritiserats av den samlade svenska Flygbranschen. Enligt sakkunniga från intresseorganisationer, finns det en del punkter i uppdragsdirektivet som skulle behöva revideras eller kanske helt utelämnas.

Fråga:

Är ert parti villigt att verka för, att Swedavias uppdragsdirektiv, kan belysas och vid behov revideras tillsammans med intresseorganisationer inom den svenska flygbranschen?

4. Idag får flygbranschen till skillnad från många andra branscher med privata aktörer, betala ett väldigt högt pris för att verka. Infrastrukturen har eftersatts i underhåll, och flygplatser har ofta helt lagts ner till följd av höga kostnader. I den mån branschen har lyft frågan så har svaret blivit att branschen får lösa det själva. I det här avseendet berörs både privat ägda och kommunalt ägda, mindre flygplatser huvudsakligen runt om i Sverige.

I den nämnda utredningen som ska lämnas in under hösten gällande ansvarsfrågan för flygplatser i Sverige, är frågan fortfarande öppen då utredningen ännu inte är färdigställd. Men oavsett vad denna utredning mynnar ut i kommer det att i framtiden behövas pengar, dels för att rusta upp flygplatser med eftersatt underhåll, och dels för att hålla mindre flygplatser vid liv.

Det är svårt att göra en proportionerlig jämförelse mellan olika branscher inom transportnäringen, och de kostnader olika branscher får betala i relation till övrig skattefinansierad infrastruktur inom väg, järnväg och flyg. Idag förväntas flygbranschen som det enda transportslaget att i princip bära sina egna kostnader, medans de andra branscherna på ett eller annat sätt är subventionerade med infrastruktur. Att allmänflyget dessutom är utestängd från vissa delar av skattefinansierad infrastruktur skapar ett slags dubbelfel.

Fråga:

Är ert parti intresserat av ett infrastrukturellt stöd, där syftet är att hjälpa flygbranschen dels med höga underhållskostnader, dels med nyetablering där infrastruktur för flyget och då främst allmänflyget helt saknas?

5. Allmänflyget har ofta fått kämpa för uppmärksamhet främst bland politiker. Trots mängder av möten med politiker möter branschen fortfarande förvånande blickar när representanter förklarar om allmänflyget, vad allmänflyget gör till vardags, och att allmänflyget till vissa delar ingår i totalförsvaret.

Fråga:

Hur ser ert parti på allmänflygets roll i Sverige, och då avses i alla dess delar, både kommersiell-, beredskap-, skogsbrand/kust-/sjöövervakning-, privat-, klubbflygverksamhet.

Vi ser fram emot Svar på våra frågor inför framtida dialog med våra medlemmar.

Med Vänlig Hälsning

Lars-Charter Andersson
Generalsekreterare KSAK & KSAK-M

I samarbete med

Per M. Olsson
CEO
SFSA Holding KB (LP)

Dan Wimund
Projektledare
SFSA Holding KB (LP)