

# Socialdemokraternas ställningstagande avseende behovet av svenska flygplatser

## Öppet brev till Socialdemokraterna inför Valet 2022

Bäste Tobias Baudin

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 antligen blev en del av den oinvidde debatten, trots att brandflyget funnits i Sverige sedan 1957.

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 riksdagspartier via deras partisekreterare. Svaren på frågorna kommer att skickas ut i ett veckobrev till medlemmarna inför valet, samt även publiceras i förbundetidningen Pilot Briefing efter valet.

Idag pågår en elektrifiering inom flyget. Flyget generellt sett har kommit igång 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 ikapp. 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 framförallt 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 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 stycken 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 hobbyflyg, flygsport, flygklubbar, uppdragsflyg, beredskapsflyg, skogsbrandsbevakning, flygande sjukvårdstransporter, chartrade flygtransporter, samt kringliggande verksamheter såsom mekanikerutbildning, pilotutbildning, service av flygplan, utveckling och tillverkning av flyg 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](mailto: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 vanligt 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?

**Svar: Vi har ingenting emot om allmänflyget etablera sig på olika flygplatser förutsatt att det inte möter några hinder när det gäller exempelvis säkerheten. Men det är inte någonting som politiken ska besluta om utan det är upp till respektive flygplats att ta ställning till.**

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 sammankallande 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 utelämma 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?

**Svar: Vi anser att det är dags att se över den svenska flygplatsstrukturen. Den har mött stora utmaningar, inte minst under pandemin, där staten fått göra omfattande och snabba insatser för att säkra samhällsviktigt flyg. Vi vill nu se en långsiktig hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige så att behoven av en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg tillgodoses i hela landet. Här pågår även en utredning som ser över statens ansvar för svenska flygplatser.**

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?

**Svar: Ett sådant uppdrag finns redan idag. Det pågår ständiga kontakter mellan såväl närings- som infrastrukturdepartementet och hela flygbranschen. Dessa kontakter omfattar även de socialdemokratiska ledamöterna i riksdagen, och i synnerhet de som sitter med i Trafikutskottet. Här handlar det om vad som är bäst för Sverige och hur vi alla kan bidra till att Sverige är en stark flygnation.**

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?

**Svar: Vi anser att vi har tillräckligt många flygplatser idag som binder samman Sverige på ett bra sätt. Vi kan nämna strategiska flygplatser som exempelvis Gotland och Ängelholm. Vi anser snarare att det handlar om att samordna kostnaderna för de flygplatser som redan finns och se vilka samordningseffekter vi kan hitta.**

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-, klubb- flygverksamhet.

**Svar: Flyget är en viktig del av den svenska infrastrukturen och kollektivtrafiken. Men vi behöver se till att flyget blir mer miljövänligt. Flyget är viktigt för svensk industri, för försvaret och för räddningstjänsten.**

**KSAK – Kungliga Svenska Aeroklubben**

Gustavslundsvägen 137, 167 51 Bromma. Telefon 08-764 60 90. [www.ksak.se](http://www.ksak.se)

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

Med Vänlig Hälsning

**Lars-Christer Andersson**

Generalsekreterare KSAK & KSAK-M

I Samarbete med

**Per M. Olsson Dan Wimund**

CEO Projektledare

SFSA Holding KB (LP) SFSA Holding KB (LP)

Box 29002

SE-100 52 STOCKHOLM

SWEDEN

<https://www.sfsaflightsupport.aero>

<https://www.svenskaflygplatser.com>