



Till Infrastrukturdepartementet – Nationella Flygplatser KSAK:s framställan Nationella Flygplatser 2022-09-29

Till Infrastrukturdepartementet, Peter Norman.

Hej Peter,

Här kommer framställan från KSAK med allmän- och nyttoflygets syn på och behov av flygplatser avseende utredning Nationella Flygplatser. Vi vill även belysa att KSAK:s tidigare framställda synpunkter till flygplatsfrågan avseende Arlandautredningen kvarstår och hänger samman med vårt medskick till utredning Nationella Flygplatser.

Som ni redan känner till så kan vi i stort dela in flyget i två kategorier, militärt flyg och civilt flyg. Det civila flyget delas sen in i två olika underkategorier, flyg i reguljär linjetrafik och allmänflyg.

Förslag till Infrastrukturdepartementet

Vi föreslår att Sverige driver en politik där flyget betraktas som en del av kollektivtrafiken, mobilitetsbehov och som en av de viktigaste faktorerna för tillgänglighet, tillväxt och ekonomisk, social hållbarhet samt hälsa och säkerhet. Vidare ser vi ett mycket stort behov av att frågan inte delegeras av regering och infrastrukturdepartementet till Sverige kommuner och regioner, utan allmänflygfrågan är en viktig nationell angelägenhet som ska hanteras och styras av regering och riksdag.

Att politiker och myndigheter beaktar tillgängligheten och alla luftrums- och infrastruktursanvändares behov i samband med kapacitetsplanering och infrastrukturinvesteringar, konkurrenskraft mot andra trafikslag samt mot konkurrenter från tredje land. Insatser för flygbranschen (linjetrafik och allmänflyg) måste också fokuseras på för att förenkla administrationen och minska dess kostnader.

Vi ser fram emot möjligheten att kunna få svara på och tillföra aspekter gällande allmänflygets behov av Nationella Flygplatser.

Allmänflygets verksamheter

Allmänflyg (även kallat GA, General Aviation) utgör all annan luftfart som till exempel Kustbevakningen, Polisflyget, Ambulansflyget, Ambulanshelikoptrar, Sjöräddningen, Brand-, Sjö-, Havsövervakning (även kallad för blåljusflyget), Flygklubbar, Flygande Hemvärdet (FFK), Flygskolor, Affärsflyg "Business Jet", Privatflyg, Tävlingsflyg, Taxiflyg, Transportflyg och Rekreativflyg, med mera.

Knutet till allmänflyget finns även en hel del branschnära kringverksamheter som flygplanstillverkning (Sverige har idag fyra fabrikanter), flygplansservice och verkstäder, egenhantering, utbildning av piloter och tekniker, utveckling av motorer, propellrar, nya drivlinor som elmotorer med energibärare i form av batterier- och vätgas som omvandlas till elektricitet via bränsleceller, flygsystem med mera. I allmänflygets fall utgörs dessa tjänster av små och medelstora företag spridda i Sverige på mindre och större flygplatser. Men på grund av flygets avveckling regionalt över landet och i Stockholmsregionen har det flesta kringtjänster samt arbetstillfällen delvis avvecklats eller övertagits av våra grannländer. Dessa näringsverksamheter har behov av att verka, inte bara i Storstockholm, utan även på landets samtliga flygplatser.

Allmänflygets omfattning

Totalt omfattar allmänflyget drygt 85 000 flygtimmar per år, varav skolverksamhet avseende privatflygcertifikat står för drygt 35 000 timmar per år. Allmänflyget har behov av tillgänglighet för att kunna flyga från A till B i tillägg till behov av ett större antal Beredskapsflygplatser än vad i dag som är etablerat. Den mängd av tillgängliga flygplatser och antal beredskapsplatser som är etablerat i dag är inte tillräckligt för att borga för en fullt ut fungerande infrastruktur, flygplatser, luftrum och bränsle.



Till Infrastrukturdepartementet – Nationella Flygplatser KSAK:s framställan Nationella Flygplatser 2022-09-29

KSAK:s organisation med dess anslutna medlemmar flyger ca 45 000 tusen timmar per år var av ca 5 000 timmar Skogsbrandsbevakning för MSB och Länsstyrelserna. Det innebär att KSAK enskilt är landets största motorflygorganisation. I vår organisation har vi ca 95 utbildningsplatser på lika många flygklubbar som utövar utbildning under Transportstyrelsen tillstånd eller KSAK:s tillstånd för utbildning av Privatflygarcertifikat.

Allmänflygets behov av tillgänglighet

Allmänflygets olika verksamheter kräver tillgång till flygplatser över hela landet. En stor del av allmänflygets verksamhet bedrivs på mindre klubbflygfält och andra är etablerade på kommunala så väl som statliga flygplatser. Små klubbflygfält tillsammans med kommunala, regionala eller statliga flygplatser skulle kunna ge ett bra täckande nätverk för flygoperativ verksamhet. Nackdelen med enbart flertalet större flygplatser är att mindre aktörer, bland annat flygklubbar, inte längre har möjlighet fylla sina bränsletankar då de större flygplatserna idag endast ger service åt linjetrafik och inte åt allmänflyget, det gäller även för "blåljusflyget" (dessa olika luftfartyg har olika bränslesorter).

Idag kan det ibland vara osäkert om mindre flygplatser eller stråk är snöröjda när man behöver göra, eller ankommer ifrån en beredskapsinsats.

I många fall har flygplatser i Sverige endast öppettider för linjetrafiken som inte är anpassat efter allmänflygets behov. Det medför att tillgängligheten begränsas kraftigt och flygsäkerheten avtar (se problem för bl. a. ambulansflyget). Därför har de regionala flygplatserna en stor uppgift för att upprätthålla tillgängligheten alla dygnets 24 timmar samtliga dagar i veckan. Det går att landa på en flygplats trots att tornet respektive räddningstjänst inte är bemannat.

Ett mål för allmänflyget är ett nationellt nätverk av flygplatser, som medger en alternativ landningsmöjlighet på MAX 1 flygtimme från den tilltänkta destinationen. Det baseras på den lagstadgade minimireserven på 45 minuters bränsletid, då ett flygplan ska kunna landa på dygnets alla timmar på en alternativ destination, om något oförutsett händer på den först tilltänkta flygplatsen.

Internationellt sett har branschorganisationer tillsammans med nationella myndigheter lyckats hitta lösningar för allmänflyget som medger ett sådant nätverk av flygplatser. Det visas genom att man ofta ser små flygplan på stora flygplatser runt om i Europa, där trafiktätheten är betydligt högre än exempelvis Arlanda. I tidigare diskussioner om allmänflygets tillgänglighet till stora flygplatser i Sverige, i synnerhet statliga flygplatser, har diskussionerna mynnat ut i slot-tider och brist på dessa. Allmänflyget behöver i regel inte en 3000 m lång landningsbana, utan 90% av allmänflyget klarar sig mycket väl på en 1200 m bana med intilliggande helikopterplattor.

Många större flygplatser i västvärlden har därmed en egen parallell bana avsedd för allmänflyget som är betydligt kortare än de längre banorna. Att göra den mindre banan parallell ger fördelen av flygplan kan angöra final och landa samtidigt, det vill säga man inskränker inte på kapacitet på befintliga banor. Vanligtvis ligger liknande allmänflygsbanor inom luftrummet på större flygplatser, men i utkanten av flygplatsen, ibland utanför det säkerhetsklassade området, med en egen FBO och egenhantering.

Allmänflyget konkurrerar sällan om luftrummet med tyngre kommersiellt flyg då allmänflyget opererar i ett betydligt lägre trafikvarv än vad den tyngre linjetrafiken gör. Separata in och utfartsvägar mellan tungt och lätt flyg in i luftrummet är också en parameter som tillämpas internationellt.

Affärsflygsektorn är en del av allmänflyget (GA, General Aviation) som hanterar mer än 31 000 flygplan över hela världen (EBAA), och denna viktiga nischmarknad kräver en hög servicenivå och anpassning från FBO (Fixed Base Operator). Sett enbart till Bromma flygplats ursprungliga verksamhetstillstånd tilldelades reguljärtrafiken 40 000 rörelser och GA flyget 40 000 rörelser. Det summerade till taket i



Till Infrastrukturdepartementet – Nationella Flygplatser KSAK:s framställan Nationella Flygplatser 2022-09-29

verksamhetstillståndet på 80 000 rörelser. Innan utflytten från Bromma började ta fart stod både lätt och tungt allmänflyg för cirka 30 000 rörelser år 2010. Dessa cirka 30 000 rörelser nyttjades ömsesidigt av både lätt och tungt allmänflyg samt skolning och andra samhällsviktiga uppdrag. Både på Bromma flygplats och på andra platser i Europa kan vi se att denna samordning fungerar väl och att positiva synergier kan uppnås.

Allmänflyget bör ses som en del av Sverige behov av mobilitet där en av de viktigaste faktorerna är tillgänglighet vilket generar tillväxt och ekonomisk samt social hållbarhet.

Civilt hjälpflyg

Det lätta beredskapsflyget Statliga rapporter är viktiga underlag för våra folkvalda politikerns beslut, och därför är det viktigt att de ger en bra helhetsbild och inte "glömmer bort" viktiga beståndsdelar. När det gäller beredskapsflygplatser är det lätta beredskapsflyget en viktig beståndsdel, och borde ha beskrivits i Trafikverkets rapport.

Här kommer därför några exempel för den omfattande flygverksamhet som utförs av flygklubbar tillsammans med FFK, Hemvärnets flyggrupper, och som har ett uppenbart behov av både flygplatser och flygplatstjänster:

- Skogsbrandbevakande flyg känner nog de flesta till, inte minst efter skogsbränderna 2018. Skogsbrandsbevakningen genomför ett genomsnittligt år uppskattningsvis 4 000 uppdrag. Årligen rapporteras till MSB över 5 000 flygtimmar och med normalt 100 upptäckta bränder per år.
- Fotodokumentation av fartygstrafik är ett annat vanligt uppdrag. Uppgiften är att bekräfta fartygets AIS-signal, dess "transponder". Fartyget fotograferas på låg höjd för att se att signalen stämmer, att det är rätt fartyg med rätt last som är på väg.
- Fotodokumentation av okända eller misstänkta fartyg sker både civilt och militärt. Det kan t.ex. gälla misstanke om rovfiske med förbjudna redskap, eller att ett fartyg ligger stilla på "fel" ställe med onormalt många antenner på däck. Att ett långsamtgående sportflygplan utför uppdragen till havs ger bättre resultat och är oerhört mycket mer kostnadseffektivt än om Flygvapnets spaningsflyg eller kustbevakningens flygplan skulle utföra samma uppdrag.
- Inspektion av infrastruktur. Efter stormar kan det ske flygningar längs kraftledningar för att skapa en översiktlig bild av misstänkta skador, så att kraftbolagen kan prioritera sina insatser och leta närmare med hjälp av helikopter på "rätt" ställen. Det sker även inspektion av vägar efter extremväder för att se om de är farbara eller om det uppstått skador.
- Andra uppdrag kan handla om att leta efter försvunna personer eller eftersökta fordon, att dokumentera algblooming eller epidemier av fågelinfluensa genom att flyga lågt över skärgården på spaning efter döda sjöfåglar, eller att stödja insatser vid oljeutsläpp.

Det finns också beredskap för att bevaka folkströmmar vid händelser som tvingar människor på flykt inom landet. Sammanlagt utför det lätta beredskapsflyget årligen cirka 7 000 samhällsviktiga flyguppdrag. Alla dessa uppdrag kräver en fungerande flygplats. Situationen i huvudstadsregionen är särskilt prekär sedan allmänflyget tvingades bort från Bromma Flygplats samt att allmänflyget inte är välkommet till Arlanda. Det finns inte längre något flygfält för det lätta beredskapsflyget med hårdgjord eller vädersäker bana nära Stockholm, förutom Norrtälje-Mellingeholm som ligger långt bort och där få av de flygplan som utför beredskapsuppdrag är stationerade. Flygplanen riskerar därför bli kvar på marken vid längre perioder av regn och snöslask vilket medför uppdragen inte kan utföras.

Storstockholm navet för nationellt och internationellt flyg

I dag är Stockholm den enda storstaden i EU som inte har en allmänflygplats och det får konsekvenser för tillgängligheten, återväxten av piloter, tekniker och ingenjörer samt vidareutbildning för piloter och möjligheten att utöva flyg i profession eller som fritidsintresse för nya generationer. Trots att det är en mycket viktig fråga för flygets utveckling i Sverige och för näringslivets transporter av nyckelpersoner finns



Till Infrastrukturdepartementet – Nationella Flygplatser KSAK:s framställan Nationella Flygplatser 2022-09-29

inget beslut eller förslag om vart allmänflyget ska ta vägen. Storstockholm (Bromma eller Arlanda) är av största vikt för att Sverige ska kunna fortsatt vara mobilt över hela landet. Vi föreslår att frågan ges nytt fokus och lyfts av Stockholmsregionens beslutsfattare för att under nästa mandatperiod besluta om en ny allmänflygplats i huvudstadsregionen, alternativt att allmänflyget i sin helhet bereds plats med en egen landningsbana samt erforderlig mark för etablering av hangarer på Arlanda. En samlad flygpolitik som betraktar flyget som en del av vår kollektivtrafik är av största vikt. Det blir problematiskt när ett transportsystem, i det här fallet allmänflyget, inte får ta del av statligt finansierad infrastruktur, utan förväntas att bära sina egna kostnader, samtidigt som en stor del av allmänflyget baseras på ideella krafter. Transportsystemet i stort behöver politiskt betraktas som en helhet, där kostnader fördelas mellan bärkraftiga och icke bärkraftiga enheter för att säkerställa systemets fortlevnad i stort.

Till följd av avveckling av allmänflyget i stockholmsregionen, har skolningen idag till stor del flyttats utanför regionen och till och med utanför Sverige. Dessutom tomflygningar, sk ferry flygningar ökat dramatiskt ut ur regionen, enbart för flygservice. Ferryflygning inför service, och därefter hämtning av flygplan efter service, innebär ett störande moment allmänberedskapen då flygplanen i stockholmsregionen tas ur drift längre än nödvändigt.

Bromma 2022-10-03

Med vänliga hälsningar

Lars-Christer Andersson
Generalsekreterare