



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet – Ds 2023:3 Svar från KSAK på Remiss av rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

Till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Vi uppskattar att ni tar del av och beaktar KSAKs svar på Remiss avseende rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet. Vi vill även belysa att tidigare framställda synpunkter till flygplatsfrågan avseende Arlandautredningen och Nationella Flygplatser kvarstår och hänger samman med vårt svar på Remiss Ds 2023:3.

Rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet pekar på positiva förändringar från tidigare utredningar och är i stort bra för all luftfart, så väl nationell som internationell luftfart. Men vi anser att staten behöver ta ett ytterligare steg till förbättrad infrastruktur (flygplatser och luftrum) det för att stärka och säkerställa allmänflygets närvaro och nyttjande av infrastrukturen. Sverige är ett avlångt land med en marginellt utnyttjad infrastruktur i förhållande till övriga länder i Europa och USA. Det finns gott om plats för alla luftfartygskategorier, flygplan, helikoptrar och drönare, i svenskt luftrum och infrastruktur.

Uppmaning till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Vi uppmanar Landsbygds- och infrastrukturdepartementet att bevara svensk infrastruktur till största möjliga grad. Förlorad infrastruktur är näst intill omöjligt att återta. Detta oavsett om det berör flygplatser för luftfart, spårbunden- och eller markbundentrafik samt sjöfartssystemets angoringsplatser. Staten bör ha minst 50 – 100 års perspektiv för vad som avser infrastruktur, oavsett kategori av infrastruktur.

Sverige uppmanas att driva en politik där flyget (omfattande både kommersiell- och ideell allmänflygetstrafik) betraktas som en del av kollektivtrafiken, mobilitetsbehov och som en av viktigaste faktorer för tillgänglighet, ekonomisk tillväxt, social hållbarhet, hälsa och säkerhet.

Svensk infrastruktur måste bevaras och då styrt av nationella aspekter. Inte som nu där kommunalt och regionalt beslut som berör nationell mobilitet som är allt för kortsiktigt, då det råder här och nu ekonomin. Därmed anser vi att frågan om flygplatser inte ska delegeras av regering med Landsbygds- och infrastrukturdepartementet till Sveriges kommuner och regioner. Allmänflygfrågan tillsammans med hela svenska luftfarten är en nationell angelägenhet och bör hanteras och styras av regering och riksdag.

Politiker och myndigheter bör beakta tillgängligheten och samtliga luftrums- och infrastruktursanvändares behov i samband med kapacitetsplanering och infrastrukturinvesteringar, konkurrenskraft/komplement mot andra trafikslag samt mot konkurrenter från tredje land. Insatser för flygbranschen (linjetrafik och allmänflyg) måste erbjudas förenklad administration och därmed minska dess kostnader. Det är möjliggörande då de medelstora flygplatserna är allt för omständligt administrerade och hanterade.

Vår plädering

Svenskt allmänflyg är en del av det svenska flygplatssystemet. Rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet ska inkludera samtlig luftfart (omfattande även allmänflygets kommersiella och ideella trafik). Det vill säga att allmänflyget ska vara fullt ut en del av det svenska flygplatssystemet. Swedavia behöver snarast underlätta betydligt mer för allmänflyget och möjliggöra tillgänglighet till sina flygplatser än vad Swedavia idag tillåter. En fullgod infrastruktur skapar en hög flygsäkerhet. Det svenska flygplatssystemet har i dag drygt 250 flygplatser vilket är ett absolut minimum av behövd infrastruktur med dess flygplatser. Inte minst för att säkerställa flygsäkerheten då avståndet mellan små och medelstora flygplatser inte bör vara längre än maximalt 1 timmes avstånd (120 knop/220 kilometer/h).

Allmänflyget är en stor del av svensk luftfart

I stort delas flyget in i två kategorier; militärt flyg och civilt flyg. Det civila flyget delas sen in i två olika underkategorier; reguljär linjetrafik och allmänflyg (kommersiell och ideell trafik). Vårt svar på remiss hanterar allmänflyget.



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet – Ds 2023:3 Svar från KSAK på Remiss av rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

Allmänflyg utgör all annan luftfart som till exempel Kustbevakningen, Polisflyget, Ambulansflyget, Ambulanshelikoptrar, Sjöräddningen (kallat blåljusflyget), Brand-, Sjö- och Havsövervakning, Flygklubbar, Flygande Hemvärnet (FFK), Flygskolor, Affärs- och reseflyg, Privatflyg, Tävlingsflyg, Taxifyg, Transportflyg och Rekreativflyg, med flera olika kategorier av flyg.

Utan försörjningsorganisationer och företag stannar svenskt flyg

Knutet till allmänflyget (och reguljär linjetrafik) finns branschnära kringverksamheter som flygplanstillverkning (Sverige har idag fyra fabrikanter och flertalet drönartillverkare), flygplansservice och verkstäder, egenhantering, utbildning av piloter och tekniker, utveckling av motorer, propellrar, nya drivlinor som elmotorer med energibärare i form av batteri- och vätgas som omvandlas till elektricitet via bränsleceller, flygsystem (t.ex. SAAB Remote Tower) med flera verksamheter. I allmänflygets fall utgörs dessa tjänster av små och medelstora företag spridda över hela Sverige på mindre och medelstora flygplatser. Utan dessa branschnära verksamheter stannar allmänflyget, blåljusflyget, utbildningsverksamheter och privatflyget, i förlängningen även linjetrafik och Försvarens luftfart.

Allmänflygets omfattning

Totalt omfattar allmänflyget drygt 155 000 flygtimmar per år. Dessa timmar fördelas på taxi-/aerialwork-/blåljusflyg om ca 70 000 timmar och klubbflyget står för ca 55 000 timmar varav skolverksamhet avseende privatflygcertifikat står för drygt 35 000 timmar per år. I Sverige finns det ca 120 flygskolor över hela landet och av dessa ca 100 flygskolor är det privatflyget som bedriver utbildningen av kommersiella och privata piloter. 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 (vilket är delvis omhändertaget i denna rapport, bra). Den mängd av tillgängliga flygplatser som är etablerat i dag är inte tillräckligt för att borgen för en fullt ut fungerande infrastruktur, flygplatser, luftrum och drivmedel.

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, detta gäller även för "blåljusflyget" (dessa olika luftfartyg har olika bränslesorter). Blåljusflyget har stora utmaningar vad som avser möjlighet till att säkerställa utryckningsflygningar då det råder brist på flygplatser och tankningsmöjligheter. Detta gäller även för det privata civilhjälpflyget med bland annat skogsbrandsbevakning. Sveriges drygt 250 flygplatser behövs för att upprätthålla och säkerställa rätt flygsäkerhet.

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 markant (ett problem för hela allmänflyget och förvånansvärt även 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.



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet – Ds 2023:3 Svar från KSAK på Remiss av rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

Ett mål för allmänflyget är ett nationellt nätverk av flygplatser, som medger en alternativ landningsmöjlighet på maximalt 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 gånger är 600 meter landningsbana fullt tillräckligt. Dvs samtliga svenska flygplatser och flygfält behövs. Allmänflyget konkurrerar sällan eller aldrig om luftrummet med reguljär linjetrafik då allmänflyget opererar i andra delar av luftrummet än vad linjetrafiken gör. Det råder separata in och utfartsvägar till flygplatser och luftrum varför svenskt flyg kan verka tillsammans i vår infrastruktur. Detta utan att störa respektive luftfartsrörelse.

Civilt hjälpflyg – kan operera från små beredskapsflygplatser

Allmänflygets civilhjälpflyg är också en viktig beståndsdel av svensk beredskap och borde ha beskrivits i Trafikverkets rapport. Se till några exempel som utförs av flygklubbar som har ett uppenbart behov av både flygplatser och flygplatstjänster:

- Skogsbrandsbevakning på uppdrag av länsstyrelser. Skogsbrandsbevakningen med allmänflyg (ej brandsläckning) genomförs årligen om minst 4 000 uppdrag och till MSB rapporteras 5 000 – 7 000 flygtimmar med ca 200 upptäckta bränder. Dessa brandflygsbesättningar samverkar med räddningstjänsten som även leder markbunden räddningstjänst vid bränder
- Kustbevakning på uppdrag av Sjöfartsverket. Identifiering av okända eller misstänkta fartyg sker både civilt och militärt. Eftersök av algblomning eller stödjande insatser vid oljeutsläpp etc.
- Inspektion av infrastruktur på uppdrag av länsstyrelser och eller försäkringsbolag. Efter stormar kan det ske flygningar längs kraftledningar för att skapa en översiktlig bild över "katastrofområdet"
- Andra uppdrag kan handla om att leta efter försvunna personer eller eftersökta fordon

Samtliga dessa uppdrag kräver en flygplats, luftrum och en fullgod försörjningslina för att upprätthålla luftfartygen i flygdugligt skick. Situationen i huvudstadsregionen en stor utmaning sedan allmänflyget tvingades bort från Bromma Flygplats och att allmänflyget inte är välkommet till Arlanda. För att täcka totalbehovet av beredskapsflygplatser behövs också små och medelstora flygplatser.

Storstockholm navet för nationellt och internationellt flyg

I dag är Stockholm (och snart Göteborg) 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 och eller som fritidsintresse. Inte minst för att säkerställa generationsväxlingar. Trots att det är en mycket viktig fråga för flygets utveckling i Sverige och för näringslivets transporter av nyckelpersoner finns 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 efterlyser en samlad flygpolitik som betraktar allmänflyget som en del av vår kollektivtrafik. 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.



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet – Ds 2023:3 Svar från KSAK på Remiss av rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

Summering

Staten behöver säkerställa att svenskt flyg omfattas av hela försörjningskedjan av olika luftfartygs- och uppdragskategorier för att kunna verka och utvecklas, på kort och lång sikt. KSAKs uppfattning utifrån vår erfarenhet är att allmänflyget är basen för hela försörjningskedjan av svenskt flyg. Om allmänflyget begränsas och minimeras påverkar det i slutändan den reguljära linjetrafiken. Vi ser att statens ansvar är att värna om svenskt flyg med dess infrastruktur och säkerställa densamma, för de kommande 100 åren.

Vi tackar för möjligheten att få svara på remissen Ds 2023:3.

Bromma 2023-05-23

Med vänliga hälsningar

Lars-Christer Andersson
Generalsekreterare
KSAK - En riksorganisation för privatflyg och pilotutbildning av svenskt allmänflyg