



Handläggare, tfn

Fredrik Brandel, +46 707 751 520

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och planering
103 33 Stockholm

23-05-14

Dnr: LI2023/01786

Svar från AOPA på Remiss av rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

AOPA Sweden har följande synpunkter på rubricerad remiss.

Allmänt

AOPA har länge propagerat för att staten skall ta ett större ansvar för luftfarten i Sverige och då inkluderat både det kommersiella flyget och allmänflyget. Som framgår av Rapporten punkt 9.1 är ett fungerande transportsystem centralt för samhällsutvecklingen. Rapporten tangerar delvis allmänflyget vad avser främst beredskapsflyg, såsom ambulans-, polis-, brand- och annat flyg i krissituationer. Man bör dock inte glömma att övrigt allmänflyg även det är viktigt för samhället. Tjänsteresor och privata resor i alla sammanhang måste också kunna genomföras för att kontakter, kommunikationer m.m. mellan företag, organisationer, privatpersoner kan genomföras. Översatt till biltrafik måste sådan existera både för kommersiella och för privata transporter och därför bygger Staten ut och underhåller vägnätet via Trafikverket – allt med skattepengar, förutom på de ställen tullavgifter tas ut. AOPA hävdar att samma princip skall gälla för flyget. Flyget är drabbat av en ansenlig mängd avgifter och kostnader och därav följer att nyttja fordon på marken är avsevärt billigare

AOPA-Sweden

PK\regeringskansliet.se\Userdata\PK00107\Documents\AOPA.docx

Adress

Box 3008

SE-122 03 Enskede

Telefon

+46 8 29 50 00

info@aopa.se

www.aopa.se

än transporter i luften. Samma regler skall gälla för alla transportslag i Sverige avseende finansiering av infrastrukturen, både via skatter och avgifter eller på annat sätt.

Med detta sagt anser AOPA att staten är på rätt väg med denna Rapport och vi stöder den i sin helhet. Som läsaren kanske förstått menar vi dock att staten skall ta ytterligare steg för att säkra befintligheten och finansieringen av ett flertal allmänflygplatser i Sverige. På vilket sätt detta skall ske, är skrivet i stjärnorna och det finns en mängd olika lösningar på detta. En faktor i sammanhanget är alla de ideella krafter som bidrar till en sammanhållande infrastruktur för luftfarten.

Kommentarer till vissa av punkterna i rapporten

Punkt 1.1

Fler flygplatser måste få ta del av stödet från staten som bör ansvara för befintligheten av dessa. I Sverige finns en mängd flygplatser som måhända kan klassificeras som fält. Det gäller då allt från breda, hårdlagda banor på över 1 200 meter med väl fungerande underhåll till mindre gräsfält där endast vissa typer av plan kan landa. I den av KSAB utgivna Svenska flygfält står att läsa om alla flygfält i Sverige vad avser längd, underlag, vägtransporter m.m. Ett axblock ger vid handen Arboga, Sala, Avesta, Åsele, Älvdalen, Strömsund, Tierp, Visingsö, Vilhelmina, Ånge, Åre m.fl.

Punkt 1.3

Beträffande beredskapsnivån är det inte nödvändigt att den hålls så hög som föreslås. Stundtals kan det räcka med att det alls existerar ett fält för start och landning. För brandflyg är det tillfyllest med 600 meter gräsfält och det saknas anledning att utrusta alla fält på det sätt som görs gällande i rapporten. En tankanläggning, övernattningsmöjlighet, radioutrustning, snöplogar kan räcka långt för att fältet skall fungera som beredskapsfält.

Punkterna 4.1.4 och 4.1.5

Ny teknik för att bättra på miljön börjar alltid i mindre skala och i det här fallet är det allmänflyget som går i bränschen för detta. Elflygplan finns redan och dessa är mindre plan och allteftersom tekniken utvecklas, kan större plan i framtiden drivas med el eller vätgas. Men, för närvarande är det allmänflyget som behöver stödet från staten vilken kan utformas på olika sätt. Ett sätt är att trygga tillgången på flygplatser då dessa är oumbärliga för att elflygplan och andra typer av miljövänliga plan skall kunna fortsätta att bättra på sin teknik.

Punkt 4.3

Hur statsstödet skall tillämpas och storleken på detsamma, är svårt att bestämma. Av vad som framgår i denna punkt, är det näringsdrivande företag som kan bli mottagare av statsstödet. Detta hindrar dock inte att även ideella organisationer skulle kunna bli föremål för bidrag. Man måste begrunda att många flygfält sköts, underhålls och drivs av flygklubbar på ideell basis och att dessa då bör kunna tillgodogöra sig bidrag, alldeles särskilt om det är förknippat med krav på utbyggd infrastruktur såsom större tankstationer, förbättrade tillfartsvägar, utökad snöplogning m.m. Som bekant är ideell verksamhet avsevärt mycket mindre kostnadskrävande än kommersiell dito.

Inte att förglömma verkstäder för underhåll, service och reparation av flygplan. Antalet verkstäder i Sverige har minskat vilket fått till följd att och många plan har svårt att få regelbunden service och därmed svårare att komma upp i luften för att t.ex. kontrollera skogsbrand eller annat.

Det finns en stor mängd obemannade flygplatser och flygfält i betydelsen inget torn eller annan etablerad kontroll av flygtrafiken, se bl.a. punkt 1.3 ovan. Däremot vill vi påstå att alla landningsbanor, ner till de minsta gräsfälten, ändå har kontroll på verksamheten i form av flygklubben på fältet. Därför vill vi återigen framhäva att de mindre obemannade fälten bör vara del av den infrastruktur som beredskapsflygplatser utgör och även i övrigt betona deras betydelse för att säkra samhällsviktiga flygtransporter. Se särskilt sidan 196ö; Länsstyrelsens i Västmanlands bedömning.

Punkt 7.1.5

Den tekniska utvecklingen av elflyget börjar med allmänflyget. Det är de mindre planen som först måste testas och varefter tekniken bättras på, kan man använda den till större plan. Återigen är detta ett argument för att det skall finnas flygfält som kan husera teknikföretag och verkstäder för elflyg samt utföra tester. Även mot denna bakgrund är det viktigt med statsstöd till flygplatser för att denna utveckling skall kunna fortsätta.

Punkt 8.7.3

I denna punkt vill vi endast upprepa vad som tidigare anförts, nämligen att allmänflyget är angeläget inte bara för samhällsviktiga transporter såsom övervakning, ambulans, polis m.m; utan minst lika viktigt för att fungerande transportsystem skall existera, både för privata och tjänstetransporter. Se ovan punkt 1.3.

Punkt 8.9

Återigen poängtera att många flygplatser för allmänflyget drivs av ideella krafter och därmed blir kostnaderna lägre.

Sammanfattning

Mot bakgrund av ovanstående, har läsaren förstått att AOPA anser att staten skall ta ett större ansvar för ett fungerande transportsystem för flyget, bl.a. då genom att verka för att tillgången

till flygplatser i Sverige är säkrad, både för samhällsviktiga transporter, kommersiellt flyg men viktigt att även allt allmänflyget inkluderas i detta. Allt samhällsviktigt flyg utövas i sin helhet av allmänflyget varför det är av vikt att allmänflyget tillåts existera i hela Sverige. Ansvaret kan variera från direkt ägande av flygplatser till monetära bidrag till ägare till flygplatser eller driftansvarig. Hur statens ansvar för flygplatserna skulle utformas är dock inte något som rymms inom detta remissvar utan det får anstå till ett senare skede.

Rapporten är ändå ett steg i rätt riktning.

Med vänlig hälsning

AOPA Sweden

Fredrik Brandel

AOPA - SWEDEN (TIDIGARE SPAF) ÄR EN IDEELL ORGANISATION SOM VERKAR FÖR SINA MEDLEMMAR SOM ÄR PILOTER OCH FLYGPLANSÄGARE. VI FORMAR, UTTRYCKER OCH FRAMFÖR VIKTIGA POSITIONER FÖR ATT FRÄMJA ALLMÄNFLYGETS EKONOMI, SÄKERHET, ANVÄNDBARHET OCH POPULARITET. AOPA - S ÄR DEN SVENSKA DELEN AV IAOPA SOM HAR FLER ÄN 470 000 MEDLEMMAR - I DRYGT 70-TALET LÄNDER.