

KOMMUNFÖRBUNDET STOCKHOLMS LÄN
Styrelsen

cc
Utvalda riskdagsmän
Kommunpolitiker
Facebook
www.aopa.se
Pressrelease

Stoppa Slutrapporten nu.

Slutrapporten, efter nära sex års resultatlösa utredande av flygplatskapacitet i Stockholm är direkt skadlig för flyget i Sverige. Beskrivningen av det offentligas omsorg om storföretag och miljardärens tunga biz-jet på Bromma som gränsen för KSL:s och Swedavias ansvar för flygets infrastruktur är närmast ett sabotage av huvuddelen av affärs/privatflyget i Sverige.

De många småföretagens totala avsaknad av fungerande infrastruktur i Stockholm bortförklaras och avfärdas på ett sätt som för överskådlig tid permanentar Stockholms flygplatsbrist. Att också denna projektrapport producerats utan kontakt med branschen och bygger på Swedavias affärsintresse lämnar öppet för spekulationer om integritet och jäv.

Vi vädjar därför om ett förnyat övervägande av det personliga ansvaret i KSL:s styrelse och projektets styrgrupp;

- **Stoppa Slutrapporten som saboterar andra vägar till lösning av flygplatsbristen**
- Sök, i samråd med affärs/privatflyget, konstruktiva vägar för hur flygplatsbristen kan avhjälpas. Gärna utanför KSL organisation.

KSL:s uppdrag fick tyvärr tidigt en inriktning - mot endast en, större flygplats, vilket inte svarar mot behovet och inte heller ursprungliga uppdraget¹;

Mycket talar för att det inte finns en lösning

....att genom en rad olika åtgärder åstadkomma [...]möjligheter för allmänflyget att fortsatt fungera.

Förutsättningarna för andra lösningar

De politiska beslut som ledde till avhysningarna från tre flygplatser i Stockholm har medfört mycket betydande förluster för privatpersoner och företag². Slutrapportens förhoppningar om att privata intressenter skall skapa lösningar saknar därför i dagsläget all realism.

¹ Ursprungligt uppdrag 2008-05-14 undertecknat av Erik Langby

² Storleksordningen 100 MSEK i återanskaffningsvärde plus förlorad nytta av flygmaskiner

Utöver den tydliga erfarenheten av konkret politisk risk utgör tillståndprocessen ett ohanterligt hinder för privat kapital. En initial offentlig investering i tre små flygplatser kan ge avkastning och utveckling enligt AOPA:s föreslagna modell för förvaltning. Och en spännande utvecklingspotential för den kommun som har initiativkraften.

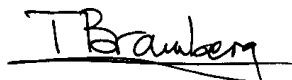
Det upplevs inom flyget nu som närmast håfullt att efter snart sex års handläggning avfärda ett konkret behov som så länge funnits på den offentliga agendan³ med en förhoppning om att privata intressenter skall ta över där KSL misslyckats.

De många små företagen, med huvudsakligen svenska marknaden som arbetsfält använder inte flygmaskiner i 100 miljonersklassen som Swedavia valt att erbjuda plats på Bromma. Swedavias investering på Bromma "östra rampen" som i rapporten ges signifikant betydelse resulterade i fyra parkeringsplatser – och nya restriktioner⁴ för besökande allmänflyg. Rapportförfattarnas dolda agenda eller monumentala brist på insikt och kunskap når här ett lågvattenmärke som måste leda till konsekvenser.

Förskräckande många felaktigheter och kontroversiella "bedömningar" från tidigare underlag som upprepas i Slutrapporten medför en oacceptabel kvalitetsbrist och diskvalificerar därför rapporten som beslutsunderlag.

KSL:s styrelse får inte avfärda ansvar för infrastruktur så här störande lättvindigt.

Med vänliga hälsningar



Torgny Bramberg
AOPA Sweden
Enligt uppdrag

AOPA - SWEDEN 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 470.000 MEDLEMMAR I DRYGT 70 LÄNDER.

³ Historien beskrivs väl i Bilaga till KSL:s PM 2012-03-12 - Flygplatser för allmänflyget sid 8 ff

⁴ Nyinfört krav på förhandstillstånd (PPR=Prior Permit Required) Se bilaga.