

Till
Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
Dnr: LI2023/01786

Inges endast per e-post

**Remissvar gällande rapporten:
Statens ansvar över det svenska flygplatssystemet**

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (nedan "Svenskt Ambulansflyg") redovisar i följande sina synpunkter:

Sammanfattning

- Svenskt Ambulansflyg konstaterar att rapporten "Statens ansvar över det svenska flygplatssystemet" har vägt in synpunkter som Svenskt Ambulansflyg bidragit med i tidigare utredningar/rapporter.

Svenskt Ambulansflyg stödjer:

- Att fler flygplatser pekas ut som beredskapsflygplatser.
- En ökad statlig rådighet över beredskapsflygplatser då det skulle förbättra möjligheten gällande regelverk och avgifter ur ett nationellt perspektiv, specifikt för samhällsviktig luftfart.
- Förslaget om en miniminivå gällande tjänster som ska tillhandahållas vid beredskapsflygplatser.
- Förslaget om utökad bemanning av beredskapsflygplatser norr om Mora, vilket skulle bidra till bättre förutsättningar för akuta uppdrag.
- Förslaget om ett ökat samarbete mellan de nordiska länderna.
- Och förstärker behovet av en ökad tillgång till biobränslen.

Svenskt Ambulansflyg förordar:

- En strävan efter maximalt 200 km flygavstånd mellan beredskapsflygplatser och därmed eventuellt komplettera med ytterligare flygplatser, exempelvis Gävleborg.
 - Att utpekade beredskapsflygplatser hålls öppna dagtid, dvs 08–20. En öppen flygplats kan användas som reservflygplats, vilket bidrar till ökad säkerhet för all flygtrafik och minskad bränsleförbrukning och utgör ett bidrag till Sveriges miljömål och Agenda 2030.
 - Att uppdraget gällande nationell kontaktpunkt för öppning av beredskapsflygplatser tilldelas Svenskt Ambulansflyg, då 92 procent av alla öppningar görs för ambulansflyguppdrag.
 - En fördjupad utredning av flyglinjer med trafikplikt, exempelvis Umeå–Östersund.
-

Allmänt om rapporten

Svenskt Ambulansflyg konstaterar att rapporten inte behandlar vissa viktiga frågor för det svenska flygplatssystemet. Några exempel på sådana frågor är flygtrafikledning, flygvädertjänst, inflygningshjälpmedel, markbundna navigeringssystem, avisning och fälthållning.

Remissynpunkter

Utredarens inledning

Sida 51

Gällande förslag om nedläggning av Bromma flygplats uppmanar vi utredaren se över möjligheten till att marktransporter till Arlanda flygplats har tillräcklig kapacitet för att inte fördröja transport av vägambulans.

Sida 53

Gällande förslag om utveckling av Arlanda Flygplats stödjer vi förslaget att samla samhällsviktigt flyg (luftfart) inom ett gemensamt område för att säkerställa effektiva förutsättningar för denna flygtrafik vid flygplatsen.

Med effektiva förutsättningar vill Svenskt Ambulansflyg försäkra sig om att det inkluderar tillgänglighet för marktransport att ansluta till ambulansflygplan och tillgång till omlastning av patienttransporter inomhus, alternativt utrymme med skydd från vind, kyla och nederbörd. Detta mot bakgrund av att Arlanda flygplats utgör nav för ambulansflygtransporter med flygplan i regionen och det är av största vikt att nära anslutning mellan vägambulanser och flygplan säkras liksom att omlastningarna av patienter kan ske väderskyddat.

Sida 55

Svenskt Ambulansflyg stöder förslaget att ge Trafikverket i uppdrag att utreda åtgärder för förstärkt kapacitet i spår- och väginfrastruktur till och från Arlanda flygplats utifrån tillgänglighets- och robusthetsperspektiv.

Sida 56

Svenskt Ambulansflyg stödjer förslaget att ge uppdrag till flera myndigheter att tillsammans med berörda aktörer analysera behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet. Svenskt Ambulansflyg deltar gärna analysarbetet som berörd aktör.

Sida 58

Svenskt Ambulansflyg stödjer därför förslaget om ytterligare beredskapsflygplatser och välkomnar speciellt militära flygplatser i det systemet, vilka idag är till stor del begränsade för civil luftfart.

7.1.4 Flyget och klimatet – Den svenska flygbranschens mål

Sida 204

Svenskt Ambulansflyg förstärker behovet av att öka tillgången till biobränsle, vilket överensstämmer med regionernas ambitioner inom miljö- och klimatarbetet.

Sida 192

Svenskt Ambulansflyg stödjer förslaget att öka både efterfrågan och tillgången på hållbara flygbränslen, då det är en central drivkraft för att minska koldioxidutsläppen från luftfarten och nå EUs klimatmål 2030 och 2050.

Analys och åtgärder

8.6.5 Utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt behöver förändras

Sida 255

Rapporten föreslår att flyglinjen Östersund – Umeå bör upphöra. Utredningen uppfattar motivet till allmän trafikplikt svagt och att linjen bör upphöra från oktober 2027. Motivet är att enligt resvaneundersökning uppger endast 12 procent sjukvård som syfte med resandet och många plan

lyfter tomma. Rapporten hänvisar till befintlig kommersiell flygtrafik Östersund–Arlanda och Arlanda–Umeå.

Mellan Östersund och Umeå är vägsträckan 40 mil och resa med alternativa kollektiva färdmedel tar minst sex timmar. Att flyga Östersund–Arlanda för byte till Arlanda Umeå innebär en restid på minst fyra timmar.

Trots att resandeunderlaget är lågt, kan sjukvårdens behov kvarstå. Svenskt Ambulansflyg trafikerar dagligen sträckan Umeå – Östersund utifrån dagsbehov av patienttransporter, såväl planerade transporter som akuta, med och utan specialistteam exempelvis intensiv- eller neonatalvård.

Svenskt Ambulansflyg är öppen för en dialog om ett samarbete med Trafikverket för att upprätthålla en reguljär trafik begränsat till sjukvårdens behov, utifrån dess ursprungliga grundtanke kopplat till allmän trafikplikt.

En reguljär linje skulle kunna omfatta patienttransporter med lättare behov av sjukvård under transport.

8.7.1 Definition av samhällsviktig luftfart

Sida 263

Svenskt Ambulansflyg stödjer en utvidgning av begreppet samhällsviktig luftfart.

8.7.2 Statens rådighet över beredskapsflygplatser

Sida 266

Svenskt Ambulansflyg stödjer ansatserna i att staten bör ges en ökad rådighet avseende de flygplatser som ingår i nätet av beredskapsflygplatser och behovet av att fler flygplatser pekats ut som beredskapsflygplatser.

Vi uppfattar att en ökad statlig rådighet skulle underlätta samordning gällande avgifter och regelverk ur ett nationellt perspektiv.

Sida 268

Angående förslaget att mer detaljerade rättigheter och skyldigheter bör bestämmas i en överenskommelse mellan staten och Swedavia AB.

Här anser Svenskt Ambulansflyg att det i den överenskommelsen behöver vägas intressen från samhällsaktörer som är i behov av flygplatsernas nyttjande vägs in.

8.7.3 Flygplatser som bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser

Sida 269

Utredaren föreslår 33 flygplatser.

Ambulansflyg med flygplan har behov av att kunna öppna flygplatser 24/7/365. Det kan inte förutses var svår skada eller sjukdom uppstår geografiskt som ställer krav på luftambulanstransport. I tidskritiska situationer och i dåligt väder kan man inte förlita sig på helikopter mot bakgrund av väderbegränsningar och vid långa avstånd är inte vägambulanstransport ett rimligt alternativ. Kvarstår gör ambulansflyg med flygplan, därav behov/krav på beredskap för samtliga kommersiella flygplatser samt en utökad civilmilitär samverkan för de militära flygplatserna. Svenskt Ambulansflyg ser därför mycket positivt på utredarens förslag men konstaterar samtidigt att i utredarens förslag blir två regioner utan beredskapsflygplats

Sida 272

Svenskt Ambulansflyg stödjer förslaget att alla flygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt och som får ta del av statligt bidrag bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser.

Sida 276

Utredarens ambition är att det statliga nätet med beredskapsflygplatser ska vara robust och tillgängligt, vilket bland annat innebär en strävan efter att ha maximalt 200 kilometers flygavstånd mellan beredskapsflygplatserna.

Sträckan Sundsvall-Timrå flygplats till Arlanda möter inte utredarens ambition, där flygavståndet är över 300 kilometer. Söderhamns flygplats ligger mitt emellan Arlanda och Sundsvall - Timrå flygplatser och skulle kunna utgöra en ändamålsenlig beredskapsflygplats för framför allt Gävleborgs behov konstaterar utredaren vidare. Förhållandevis ofta under den period som Svenskt Ambulansflyg har varit operativt sker transporter från Gävleborg, med två akutsjukhus Gävle respektive Hudiksvall och i viss mån även Bollnäs med medicinsk akutavdelning, via Arlanda eller via Sundsvall/Midlanda och vid något tillfälle också via Borlänge, alla med relativt långa anslutande transporter med vägambulans. Beredskapsflygplats inom Region Gävleborg skulle öka förmågan till transporter med ambulansflygplan.

8.7.4 Framförhållning till överenskommet avtal och avtalslängd

Sida 277

Svenskt Ambulansflyg förstår flygplatsernas behov av framförhållning och stödjer därmed förslaget om en längre avtalsperiod, beaktat reservation för behovet av justeringar under avtalsperioden.

8.7.5 Tjänster vid beredskapsflygplatser och reservflygplatser

Sida 279

Svenskt Ambulansflyg har vid beredskapsflygplatserna (inom 1 timme) behov av fälthållning, flygtrafikledning, räddningstjänst, avisning, tankning, vädertjänst, och öppning av grindar. Svenskt Ambulansflyg stödjer därför förslaget om en miniminivå gällande tjänster som tillhandahålls vid beredskapsflygplatser, dvs fälthållning, flygtrafikledning, räddningstjänst när luftfartygets startmassa så kräver, avisning, tankning, väderobservationer och öppnande av grindar för exempelvis ambulans.

Förslaget om att reservflygplatser bör omfattas av samma avtal om beredskapsflygplatser kan Svenskt Ambulansflyg stödja under förutsättning att båda förslagen kombineras med ett krav om öppethållande, se 8.7.6.

8.7.6 Öppettider vid beredskapsflygplatser

Sida 281

Svenskt Ambulansflyg har inga invändningar mot förslaget om begränsning i tid för ersättning till beredskapsflygplatser – 20.00–08.00 under förutsättning att förslaget kombineras med krav om öppethållande dagtid, då de flesta flygplatser ändå är bemannade och de flesta ambulanstransporter med flygplan genomförs.

Nu gällande regelverk där Trafikverket ger ekonomiskt stöd för beredskap all tid beredskapsflygplatsen är stängd kan ha spelat roll i den utveckling av begränsat öppethållande de senaste åren. Många flygplatser har i dagsläget endast öppet korta stunder dagtid för att ta emot reguljär trafik och därutöver är flygplatsen stängd.

Då ambulansflyget inte har någon reguljär trafik är de flesta operativa uppdrag förknippade med en öppningsavgift, trots att flygplatsen oftast är bemannad. Öppningsavgiften belastar sjukvården och kan ha inverkan för sjukvårdens val av transportslag. Risken är att flyget väljs bort och att patienter istället färdas på väg, trots långa avstånd. I värsta fall bidrar det till en mindre jämlik sjukvård och ökade risker i samband med transportens genomförande.

Öppna flygplatser dagtid skulle även vara ett positivt bidrag till klimatet, då reservflygplatser skulle vara tillgängliga inom kortare avstånd. När flygplatser är stängda krävs en längre räckvidd för reservflygplatser, både gällande flygplanstyp och mängden bränsle ombord. Varje extra kg bränsle bidrar till en högre bränsleåtgång.

Svenskt Ambulansflyg konstaterar att faktorn gällande klimatbelastning kopplat till reservflygplatser inte beaktas av befintlig utredning.

Ett alternativ till öppna flygplatser är att beredskapsflygplatser dagtid under vardagar förbinder sig att för samhällsviktig luftfart, öppna flygplatsen utan öppningsavgift och att erbjuda detsamma som reservflygplats.

8.7.7 Insatsberedskap framför jourberedskap

Sida 283

Svenskt Ambulansflyg stödjer förslaget om ersättning för beredskap framför jour, under förutsättning att det begränsas till nätter och helger då transporter kopplat till sjukvård är lägre. För att en flygplats ska fungera som reservflygplats behöver flygplatsen som huvudregel vara öppen, vilket är speciellt viktigt dagtid för den samhällsviktiga luftfarten.

8.7.8 Ersättningsystem och kostnadstäckning

Sida 285

Svenskt Ambulansflyg stödjer förslaget om utökad bemanning för beredskap vid flygplatser norr om Mora, då det framför allt vintertid skulle öka tillgängligheten vilket kan vara en förutsättning för att utföra uppdrag vid akuta behov.

8.7.9 Nationell kontaktpunkt – service och information till användare av beredskapsflygplatser.

Sida 288 Flygplatsutredningen konstaterar att två regioner och en kommun föreslår Svenskt Ambulansflyg som lämplig aktör för att hantera öppnandet av beredskapsflygplatser. Svenskt Ambulansflyg konstaterar att man har de tekniska förutsättningar, kompetens och dygnet runt kapacitet för att utföra uppdraget. Man konstaterar vidare att behov av att kunna öppna stängda flygplatser har varit en väsentlig del i bedrivet koordineringsarbete.

Trots att rapporten uppfattar både förutsättningar och att ambulansflyget har det absolut största behovet av öppning av flygplatser, föreslår rapporten att Regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att vara nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser. Svenskt Ambulansflyg konstaterar att Sjöfartsverket inte bedriver verksamhet med flygplan och inte har motsvarande behov av att öppna flygplatser.

Svenskt Ambulansflyg uppmanar utredningen att ompröva förslaget för att se till möjligheten att Svenskt Ambulansflyg som myndighet skulle kunna axla uppdraget om möjligt med ännu bättre förutsättningar att tillgodose öppning av flygplatser gällande samhällsviktig luftfart. Att hantera öppning av flygplatser skulle bidra till en effektivisering av koordinering av ambulansflyg för samtliga regioner.

8.7.12 Samarbete med Norge, Danmark och Finland

Sida 295

Svenskt Ambulansflyg stöder förslaget om ett ökat samarbete genom samarbetsavtal med Danmark, Finland och Norge om beredskap vid flygplatser för att säkerställa samhällsviktiga flygtransporter. Svenskt Ambulansflyg nyttjar redan idag flygplatser i de nordiska länderna som reservflygplatser och för patienttransporter. Ett samarbetsavtal skulle stärka möjligheterna till nordiskt samarbete gällande beredskap, men också i att uppfylla den nordiska konventionen gällande hemtransport vid sjukdom i annat nordiskt land samt uppdrag till följd av regioners gränsöverskridande samarbetsavtal om flygtransport.

Bakgrund

Remissvaret gällande rapporten "Statens ansvar över det svenska flygplatssystemet" är ett av flera remissvar gällande det svenska flygplatssystemet besvarade av Svenskt Ambulansflyg.

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg bildades 2016 av Sveriges samtliga regioner för att bedriva nationellt ambulansflyg med sex flygplan och baser vid tre flygplatser: Umeå, Arlanda och Landvetter. Verksamheten är sedan februari 2022 i operativ drift vid alla tre baser. Samtliga flygrörelser samordnas från koordineringscentral, öppen dygnet runt med placering i Umeå. Verksamheten har successivt genomgått en uppstartsfas och utför uppdrag i enlighet med bedömt sjuktransportbehov omfattande omkring 6000 flygtimmar på årsbasis. Utöver det genomförs ett antal flygningar kopplade till verksamheten för exempelvis service, omfördelning av bemanning och behov av förstärkning på annan bas. Svenskt Ambulansflyg har under 2022 utfört på uppdrag på 39 av Sveriges flygplatser och 28 flygplatser utanför Sverige, i huvudsak Norden.

Umeå 2023-05-23

Ola Karlsson
Styrelseordförande

Anna Alm Andersson
Förbundsdirektör