



Babcock Scandinavian Air Ambulance

Head Office – P.O. Box 120
SE-190 46 Arlanda, Sweden
SE.AOC.0101

Tel +46 (0) 10-79 79 300

www.babcockinternational.com

Stockholm, 2021-12-20

Remissvar "Bromma Flygplats - underlag för avveckling av drift och verksamhet" (Ds 2021:25)

I grunden anser vi att det är bekymmersamt att ännu en nationell flygplats övervägs för nedstängning i tider där omfattningen av samhällsviktigt flyg bara ökar. Nyligen tillfördes t.ex. en extra ambulanshelikopter under vintertid i Stockholmsregionen, samtidigt som Karolinska Universitetssjukhuset utökar sin verksamhet med en ny dedikerad tyngre intensivvårdshelikopter med bas i Stockholm. Robustheten i storstadsregionen är av stor vikt, och då i synnerhet möjligheten till IFR-alternativ.

Sett i ljuset av att infrastruktur i form av GPS-inflygningar (PinS) är under inrättande, samt att en ny helikopterbasering för ambulanshelikoptrarna är i projekteringskedet, bedömer vi dock att en avveckling av Bromma Flygplats bortom 4-5 år ej kommer att ha en betydande negativ påverkan för ambulanshelikopterverksamheten. Däremot ser vi med stort allvar och oro på de risker som det skulle medföra om det kontrollerade luftrummet över Stockholm skulle släppas fritt för allmänflyget.

Efter att ha granskat underlaget önskar vi lämna följande kommentarer, med fokus på helikopterfrågor:

2.4.2 Samhällskritiska lufttransporter

Vid skrivelsen gällande avvecklingen av luftrummet, på sid 115, vill Babcock Scandinavian Air Ambulance understryka det som även nämndes under vårt möte 2021-07-01 avseende den höga risk som föreligger om detta luftrum släpps fritt. Vi ställer oss bakom de yttranden om oro som har lämnats från Polisflyget och Region Stockholm i rapporten, och vi är positiva till att en konsekvensutredning rekommenderas.

Inom flyget är flygsäkerheten en grundpelare, varför vi anser att just denna kritiska punkt ges för liten uppmärksamhet i materialet. I händelse av att luften släpps fri riskerar trafiken med allmänflyg, drönare och ballonger öka avsevärt eftersom att skyddsbarriärer som krav på radioförbindelse och transponder tas bort. Med tanke på den stora mängd flygningar med samhällsviktiga helikoptrar som genomförs över Stockholm ser vi en stor risk för en kollision i luften. Se exempelvis New York, där flera luftfartyg har krockat över Hudson River på grund av inneboende risker med principen att "se och undvika".

Som riskminimerande åtgärd önskar vi att man överväger möjligheten att etablera ett restriktionsområde över Stockholm, med en radie på ca 10-15 km från centrum, inom vilket samhällsviktigt flyg är undantaget. Övrig trafik bör förslagsvis vara tillåten mot att ATS-färdplan upprättas samt att man flyger med radio och transponder på. En radiofrekvens bör inrättas (behållas) för flyg-till-flyg kommunikation.

För att ytterligare hantera riskerna med trafik över Stockholm kan även fördefinierade flygrutter etableras. Se t.ex. hur detta är löst i London: [London helicopter operations | UK Civil Aviation Authority \(caa.co.uk\)](https://www.caa.co.uk/News-and-Events/News/2019/07/2019-07-24-London-helicopter-operations)

2.4.3 Behov av kompensatoriska åtgärder

På sid 117 önskar vi ett förtydligande till författarens yttrande om att "den av Region Stockholm beslutade lokaliseringen av sjukvårdshelikoptrar till Ullna är en möjlighet att pröva", syftandes en potentiell tankemöjlighet centralt i Stockholm. Denna framtida lokalisering är avsedd för just samhällsviktigt helikopterflyg. Detta syfte får dock ej ge sken av en kompensatorisk åtgärd som även inbegriper övrig helikopterverksamhet. Av den anledningen önskar vi ett förtydligande gällande Ullna. Att baseringen rör just "blåjusverksamhet" framgår tydligare först under rubriken 4.2.4.

3.1 Flyg- och helikopterflygplatser

"Tabell 3.2 Helikopterflygplatser i Stockholms-, Södermanlands-, Uppsala och Västmanlands län" är utdaterad. Gustavsberg-Mölnvik stängde 2017 i samband med att ambulanshelikopterverksamheten flyttade till Norrtälje. Som exempel finns heller ej landningsplatsen vid Nacka Sjukhus kvar. Ingmarsö, Djurgården-Rosenvik och Värtahamnen, i den mån landningsplatserna finns kvar idag, handlar ej om faciliteter som är utformade enligt gällande råd och rekommendationer för denna typ av landningsplatser (TSFS 2012:78).



Babcock Scandinavian Air Ambulance

Head Office – P.O. Box 120
SE-190 46 Arlanda, Sweden
SE.AOC.0101

Tel +46 (0) 10-79 79 300

www.babcockinternational.com

3.6.1 Ny helikopterbas?

I det sista stycket på sid 207 framgår det att ett samutnyttjande av Ullna kan vara en intressant möjlighet för myndigheter och organisationer. Precis som under rubriken 2.4.3 är det viktigt att det framgår att detta samutnyttjande ej innefattar övrig privat/kommersiell helikopterverksamhet. Att baseringen rör just "blåljusverksamhet" framgår tydligare först under rubriken 4.2.4

4.5.3 Säkerställ samhällsflyget

Under rubriken "Helikoptertrafiken behöver en lösning" (sid 225) anser vi ej att en tillfällig basering, eller tankmöjligheter, på befintliga helikopterflygplatser i Stockholmsområdet är en realistisk lösning, även om det endast ses på kort sikt (0-3 år). Bortsett från t.ex. Åkersberga finns ej denna infrastruktur avseende certifierade eller icke-certifierade helikopterflygplatser i regionen.

Vi delar dock författarens idé om att låta Stockholms stad pröva möjligheten att låta viss helikopterverksamhet nyttja en begränsad del av Bromma Flygplats för att fylla på bränsle. Detta torde vara en oerhört effektiv, billig, och samhällsnyttig lösning som kan bibehållas i flertalet år. Som exempel läts Polisflygets bas finnas kvar vid helikopterbasen på Berga Örlogsskolor i några år i samband med att den militära helikopterflygplatsen där lades ner. Samma sak genomfördes i Boden, där Polisflyget finns kvar på en begränsad yta än idag. Motsvarande skulle kunna genomföras på Bromma Flygplats, vilket skulle lindra effekten av en eventuell nedläggning av Bromma samtidigt som det skulle ge tid för etablering av alternativa lösningar för allmän helikoptertrafik.

Rickard Gillberg
Vice Flygchef, DNPFO
Babcock Scandinavian Air Ambulance