

**Remissvar över Trafikverkets slutrapport:
– Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter**

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA) redovisar i följande sina synpunkter:

Sammanfattning

- Svenskt Ambulansflyg välkomnar förslaget att väsentligt utöka antalet beredskapsflygplatser men anser att det finns starka argument för att utöka det nu föreslagna antalet från 22 till 27, för att skapa en jämnare geografisk täckning och likvärdighet.
- Svenskt Ambulansflyg har inga synpunkter på valet av ersättningsmodell till flygplatser.
- Svenskt Ambulansflyg instämmer i förslaget att försvarsmakten skall ha ett fortsatt ansvar att upprätthålla beredskap där försvarsmakten är flygplatshållare för utpekade flygplatser.
- Svenskt Ambulansflyg insträmmer i förslaget att staten tar initiativ till en samverkansmodell som syftar till behovsinventering av ett totalförsvarsbehov och ökad statlig rådighet.
- Svenskt Ambulansflyg instämmer i förslaget att kunna öppna beredskapsflygplatser dygnet runt och att en myndighet får det samlade uppdraget. Svenskt Ambulansflyg har idag de tekniska förutsättningarna, kompetens och dygnet runt kapacitet för att utföra uppdraget.

Bakgrund

Kommunalförbundet bildades 2016 av Sveriges samtliga regioner för att bedriva nationellt ambulansflyg med sex flygplan från tre baser; Umeå Arlanda samt Landvetter. Verksamheten är sedan november 2021 i operativ drift från norra Sverige. Övriga två baser startade under februari 2022. Samtliga flygrörelser samordnas från 24/7-öppen koordineringscentral placerad i Umeå. Behovet att öppna stängda flygplatser har varit en väsentlig del av koordineringsarbetet från dag ett och ett fungerande nät av tillgängliga flygplatser en nödvändig infrastruktur för att kunna utföra uppdraget över hela Sveriges yta alla dygnets timmar, alla dagar på året.

Remissynpunkter

Svenskt Ambulansflyg ser positivt på att regeringen kompletterade Trafikverkets redovisning från juni 2020 med detta uppdrag. Covi-19-pandemin har accelererat behovet att säkerställa en hållbar infrastruktur för samhällsviktigt flyg, där ambulansflyg utgör den helt övervägande volymen.

I vårt remissvar har vi tagit ställning till de fem förslagen i slutrapporten men också vägt in underlaget i delrapporten från 5 aug 2021.

- Svenskt Ambulansflyg välkomnar förslaget att väsentligt utöka antalet beredskapsflygplatser men anser att det finns starka argument för att utöka det nu föreslagna antalet från 22 till 27, för att skapa en jämnare geografisk täckning och likvärdighet.

Kriteriet för att komma i fråga är att en beredskapsflygplats skall vara lokaliserat nära ett universitetssjukhus, läns- eller länsdelssjukhus med helikopterplatta. Kravet på helikopterplatta kan motiveras av att helikopter kan var en del i en transportkedja från flygplats till sjukhus eller tvärt om. I realiteten förekommer detta dock relativt sällan och den helt dominerande transportanslutningen i våra uppdrag är vägambulans. Sjukhus med akutmottagning som saknar helikopterplatta bör därför också kunna komma i fråga när behovet av beredskapsflygplats värderas.

Argument för att ha en jämnare geografisk täckning är utöver behovet av jämlik vård också det faktum att sjuktransporter idag går både från lägre till högre som från högre till lägre vårdnivå.

I enlighet med delrapportens inventering i Bilaga 4, bör den föreslagna listan minst utökas med Skellefteå, Borlänge, Västerås, Halmstad och Kalmar flygplatser

- Svenskt Ambulansflyg har inga synpunkter på valet av ersättningsmodell till flygplatser.

Ersättningsmodellen behöver säkra en långsiktigt hållbar struktur med tillräcklig förutsägbarhet och planeringsförutsättningar för utpekade flygplatser, varför fleråriga avtal är nödvändiga.

- Svenskt Ambulansflyg instämmer i förslaget att försvarsmakten skall ha ett fortsatt ansvar att upprätthålla beredskap där försvarsmakten är flygplatshållare för utpekade flygplatser.

I rapporten har Trafikverket utgått från idag utpekade flygplatser för försvarsmakten. Rimligen bör den samlade bilden av kommande beredskapsflygplatser kompletteras med försvarsmaktens kommande behov av flygplatser. Det är rimligt att anta att detta behov kan komma att öka.

- Svenskt Ambulansflyg instämmer i förslaget att staten tar initiativ till en samverkansmodell som syftar till inventering av ett totalförsvarsbehov och ökad statlig rådgivning inom området.

Totalförsvaret bygger på samverkan av många olika parter, däribland länsstyrelse, regioner, kommuner, försvarsmakt och övriga myndigheter. Det finns ett utrymme att stärka denna samverkan med en tydligare ansvarsfördelning. Då behöver olika försörjningsbehov vara väl kända, inte bara i en krigssituation utan också i olika former av samhällskriser.

- Svenskt Ambulansflyg bekräftar behovet av att kunna öppna beredskapsflygplatser dygnet runt och stöder förslaget att en myndighet får det samlade uppdraget. Svenskt Ambulansflyg har idag de tekniska förutsättningarna, kompetens och dygnet runt-kapacitet att utföra uppdraget.

Rapporten har Identifierade krav för "ett operativt funktionsansvar";

- Dygnet runt-service
Koordineringscentralen är i nuvarande funktion bemannad, 24/7/365 med samordningserfaren personal (trafikledare/piloter)
- Användarvänlighet
Den digitalisering som redan präglar koordineringscentralens arbetssätt kan relativt enkelt utökas till ett lättillgängligt användarvänligt brukargränssnitt.
- Systemsäkerhet
De system som nu brukas är framtagna med stöd av Region Västerbotten och MSB med sikte på säkerhet och robusthet.
- Grundläggande information
Denna grundläggande information är uppgifter som koordineringscentralen behöver ha uppdaterade på daglig basis för sin nuvarande och pågående verksamhet. Rutiner för att säkra informationsflödet behöver byggas upp och byggas ut.
- Grundläggande service
Jourfunktioner och kontaktlistor och öppningsrutiner för beredskapsflygplatsernas personal behöver kvalitetssäkras av en operatör som får ett totalansvar. Delar av detta är redan på plats.
- Redundans
Koordineringscentralen arbetar idag med redundans i alla sina uppdrag. Lösningarna behöver utvecklas av den operatör som får totalansvaret.

Umeå 2022-01-17

Ola Karlsson
Styrelseordförande

Anders Sylvan
Förbundsdirektör