

SAMMANFATTNING MED FÖRSLAG

Nedanstående förslag innehåller ett antal åtgärder som tillsammans förbättrar tillgängligheten till flygplatser på tider då de normalt inte är öppna för beredskapsflyg såsom SAR-helikoptrar, akuta luftburna sjuktransporter, polisflyg, kustbevakningsflyg och för de aktörer som deltar i räddningsinsatser, genomför uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet.

Vi föreslår att det för beredskapsflyg bör finnas en **beredskap om högst en timmes inställetid dygnet runt för att vid behov och med säkerhet kunna öppna trafikflygplatser på tio orter i Sverige**. Tillgänglighet till flygplatser inom rimliga avstånd är väsentliga för att kunna planera och genomföra beredskapsflyg under svåra väderförhållanden. De utpekade orterna är främst utvalda med hänsyn till deras geografiska spridning i Sverige. Viss hänsyn är också tagen till de berörda verksamheternas ordinarie baseringar och tillgänglighet till akutsjukhus. Den föreslagna beredskapen skulle utgöra en grundläggande säkerhetsnivå för att genomföra insatser med beredskapsflyg, och den skulle innebära en infrastruktursäkring som underlättar möjligheten för beredskapsflygets samtliga intressenter att planera och genomföra flygningar. Intressenterna föreslås själva åtgärda eventuella ytterligare specifika behov utifrån den grundläggande säkerhetsnivån.

Kostnaden för att säkerställa en tillräcklig beredskap beräknas årligen uppgå till mindre än 10 msek. Vi föreslår att finansieringen av detta sker genom anslag över statsbudgeten.

Vi har vidare tagit fram ett förslag på en **avtalsmodell mellan flygplatser och operatörer för att säkerställa legaliteten till att landa på och nyttja stängda flygplatser**. Om en flygplats är förklarad som skyddsområde, kan tillträdet och möjligheten till landning begränsas i de fall då luftfartygets personal inte har behörighet att tillträda flygplatsen. Ett avtal mellan operatören och flygplatsen säkerställer legaliteten till att landa. Avtalet kan dessutom säkerställa operatörernas behov av tillgång till flygdrivmedelsanläggningar på flygplatser och helikopterbaserna samt tydliggöra avgiften för landningen vilken i nuläget kan variera stort.

För att få tillgång till tankanläggningar i fjällvärlden rekommenderar vi att operatörer träffar överenskommelser om tillgång till varandras tankanläggningar.

Andra förslag är att utveckla lättnader i regelverket om **flygväderinformation** då det nuvarande regelverket begränsar möjligheterna att genomföra insatser.

Flygräddningscentralen föreslås vara den **samordningsfunktion som bidrar till ett system som underlättar öppnandet** av flygplatser som har beredskap för beredskapsflyg. Vi föreslår att regeringen uppdrar åt Sjöfartsverket att flygräddningscentralen ska svara för förmedling av begäran att flygplatser med

beredskap ska öppnas. Övriga flygplatser uppmuntras att lämna kontaktuppgifter till flygräddningscentralen för att underlätta öppnande vid behov.

Transportstyrelsen avser **dessutom att utveckla ett regelverk för SAR-flygningar**, och myndigheten planerar för att genomföra en **analys inför ett eventuellt införande av inflygningsprocedurer baserade på GPS** för att ytterligare förbättra förutsättningarna för beredskapsflyget.

2 UPPDRAGET

Regeringen har uppdragit åt Luftfartsstyrelsen att lämna förslag på ett system som skapar en tillgänglighet till flygplatser på tider då de normalt inte är öppna för SAR-helikoptrar, luftburna sjuktransporter, polisflyg, kustbevakningsflyg och för de aktörer som deltar i räddningsinsatser, genomför uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Se bilaga 1.

I denna rapport benämns de ovanstående verksamheterna som utpekats i uppdraget gemensamt som beredskapsflyg. Händelser som genererar behov av beredskapsflygningar karaktäriseras av att det är oförutsägbart om var och när de inträffar och hur stort behovet av flyginsatser är. Flyginsatserna går alltså inte att planera i förväg.

2.1 Metod och tillvägagångssätt

Vi har samrått med berörda myndigheter och organisationer enligt uppdraget. Den 2 september 2008 hölls ett samverkansmöte i Stockholm där Luftfartsstyrelsen presenterade en första analys av uppdraget. Den 4 mars 2009 presenterade Transportstyrelsen sitt förslag för berörda myndigheter och organisationer. Under utredningens gång har vi löpande fört en dialog med berörda intressenter. Transportstyrelsen har även presenterat arbetet för och diskuterat arbetet med bland andra uppdragsgivaren Näringsdepartementet, Helikopterutredningen, samverkansområdet "Skydd, undsättning och vård" (numera inom myndigheten för samhällsskydd och beredskap) och Luftfartsverket ANS ledningsgruppsmöte. Förslaget presenterades också på luftfartens branschdagar i september 2008.

Samtliga instrumentflygplatser samt godkända icke instrumentflygplatser har fått en enkät med frågor om extra öppethållning och eventuella rutiner för att vid behov kunna öppna en stängd flygplats. Enkäten innehöll också frågor om tankningsmöjligheter dygnet runt samt möjlighet att tända banbelysningen via radio. Flygplatsernas svar på enkäten redovisas i bilaga 14.

2.2 Avgränsningar

I uppdraget anges att vi ska lämna förslag på ett system som skapar en tillgänglighet för bl.a. luftburna sjuktransporter till flygplatser. Operatörer som utför luftburna sjuktransporter har uttalat ett behov av tillgänglighet till samtliga trafikflygplatser i Sverige. Vi menar emellertid att sjukvårdens eventuella behov

av tillgänglighet till ett större antal flygplatser är ett specifikt sjukvårdsintresse och bör därför utredas vidare av Socialstyrelsen samt Sveriges Kommuner och Landsting.

Efter samråd med uppdragsgivaren har uppdraget avgränsats till att enbart omfatta akuta och prioriterade sjuktransporter vilka beskrivs i punkt 4.1. Se även specifika behov i punkt 6.1. Tillgängligheten för andra luftburna sjuktransporter av kommersiell karaktär analyseras inte i denna utredning.

3

BAKGRUND

Försvarsmakten genomförde tidigare ett stort antal beredskapsflygningar och de ansvarade även, inom den egna myndigheten, för tillgängligheten till öppna flygplatser, flygtrafikledning, väderinformation, möjlighet att tanka osv.

Beredskapsflygningar genomförs numera av flera civila operatörer. Antalet flygplan och helikoptrar som utför olika former av beredskapsflyg för samhället har ökat och många av operatörerna flyger numera enligt instrumentflygregler (IFR). Det innebär att transportflygningar kan genomföras som instrumentflygningar genom sämre väder fram till en flygplats i närheten av en olycksplats, förutsatt att flygplatsen är öppen så att det går att genomföra en instrumentlandning.

Samtidigt har flygplatsernas krav på kostnadseffektivitet lett till en begränsad öppethållning på civila flygplatser under senare år. Flygplatserna bestämmer själva över öppethållningstider, bemanning etc. vilket innebär att beredskapsflyget många gånger har svårighet att få tillgänglighet till flygplatser. Utöver de publicerade öppettiderna saknas ett system som garanterar öppethållning vid akuta behov. Den bristande tillgängligheten har lett till problem med försenade och förhindrade insatser.

Förutsättningarna för samhällets beredskapsflygningar har ändrats då de olika aktörerna som flygplatser, flygtrafikledning, väderinformation med mera som behövs för att genomföra en beredskapsflygning har olika huvudmän. Sammantaget innebär detta att förutsättningarna för att utföra beredskapsflygningar har försämrats.

Transportstyrelsen har fått ett antal exempel på att insatser inte gått att genomföra på grund av att flygplatser har varit stängda.

Problematiken har även aktualiserats i ett krisberedskapsperspektiv, då dagens samhälle förutsätter en tillgänglig infrastruktur. Vid kriser och katastrofer finns en förväntan på att samhällets resurser ska kunna medverka med kort varsel i hela landet, vilket förutsätter att det finns flygplatser tillgängliga inom rimliga avstånd.