

Till Infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och planering
103 33 Stockholm

2022-03-09

Diarienummer: I2021/02082

Remissvar över Trafikverkets rapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter TRV 2021/77081

Stockholms Flygsportförbund är samverkansorganisation för flygklubbar/föreningar inom Stockholms län, distriktsorganisation inom Svenska Flygsportförbundet och specialidrottsdistriktsförbund inom Riksidrottsförbundet.

Sammanfattning

Medan vi instämmer i rapportens slutsats att det behövs fler beredskapsflygplatser, beklagar vi att rapporten ej berör det behov av flygplatser och flygplatstjänster som det lätta beredskapsflyget har, dvs. även mindre flygplatser som ej är instrumentflygplatser. Det lätta beredskapsflyget utgörs främst av flygklubbar och Frivilliga Flygkårens och Hemvärnets flyggrupper vilka utför en stor mängd samhällsviktiga uppdrag – cirka 7 000 årligen.

Att beskriva beredskapsflyget ingick inte i uppdraget till utredaren, vilket blir lite märkligt eftersom behovet av beredskapsflygplatser rimligen är avhängigt den flygverksamhet de ska stödja. Det var sålunda snarast fel på *uppdraget* än på utredaren. Det dramatiskt försämrade säkerhetsläget i Europa har gjort detta ännu tydligare. Det utsatta läge Sverige har hamnat i efter att Ryssland inlett krig mot Ukraina och även riktat hot mot oss, motiverar att rapporten kompletteras med beaktande av Försvarsmaktens och det lätta beredskapsflygets behov av flygplatser och flygplatstjänster. MSB:s synpunkter borde då få en större roll i utformningen av rapportens förslag i stället för att avfärdas med hänvisning till "tidsramar".

Vi har fem sammanfattande synpunkter:

- Rapporten borde innehålla bättre redogörelse för vad beredskapsflyg är, som underlag för de beslut som ska tas om beredskapsflygplatser.
- Rapporten borde inte begränsats till att omfatta certifierade instrumentflygplatser.
- Utred möjligheten att utveckla Skå-Edeby flygplats för att göra den vädersäker och användbar året runt.
- Öppna snarast åter Bromma flygplats för allmänflyget för att kunna stationera det lätta beredskapsflyget där permanent eller temporärt till rimliga kostnader.
- Undersöka behovet av ytterligare en allmänflygplats i stockholmsregionen. Det finns en lämplig plats finns där en mindre beredskapsflygplats med hårdgjord bana skulle kunna förläggas.

Diskussion

Den kritik vi hade när vi först läste utredningen, har fördjupats i takt med hur snabbt säkerhets-situationen i Europa försämrats. Det känns som att utvecklingen på marken mycket snabbt springer om rapporten och riskerar att göra den i vissa stycken obsolet.

Vår första spontana kommentar var: varför handlar rapporten bara om beredskapsflygplatser, utan att först identifiera vad som är beredskapsflyg, dvs. de verksamheter som utgör grunden för behovet av beredskapsflygplatser?

I delrapporten finns ett kort avsnitt "Samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser", men den enda typ av beredskapsflyg som berörs där är ambulansflyget. Försvarsmaktens och polisflygets behov nämns i förbigående. I slutrapporten är avsnittet borttaget. I stället finns ett avsnitt senare i rapporten "Totalförsvarsaspekter för beredskapsflygplatser" där synpunkter med "karaktären av mer generella resonemang" inhämtats från bl.a. Kustbevakningen, Polismyndigheten, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Men inte heller där finns särskilt mycket om de flygverksamheter som utgör själva grunden till behovet av beredskapsflygplatser, och inte ett ord om de flygningar som det lätta beredskapsflyget utför åt nämnda organisationer. Den dialog med fler medverkande aktörer som MSB uttryckte behov av skedde aldrig, och MSB finns därför heller inte med under nämnda rubrik vilket blir väldigt konstigt i en rapport om beredskap (som står för "B" i MSB).

Det lätta beredskapsflyget

Statliga rapporter är viktiga underlag för våra folkvalda politikerns beslut, och därför är det viktigt att de ger en bra helhetsbild och inte "glömmer bort" viktiga beståndsdelar. När det gäller beredskapsflygplatser är det lätta beredskapsflyget en viktig beståndsdel, och borde ha beskrivits i Trafikverkets rapport.

Här kommer därför några exempel för den omfattande flygverksamhet som utförs av flygklubbar samt Frivilliga Flygkårens och Hemvärnets flygrupper, och som har ett uppenbart behov av både flygplatser och flygplatstjänster:

- Skogsbrandbevakande flyg känner nog de flesta till, inte minst efter skogsbränderna 2018. Skogsbrandbevakningen genomför ett genomsnittligt år uppskattningsvis 4 000 uppdrag. År 2020 rapporterades till MSB över 5 100 flygtimmar och 94 upptäckta bränder.
- Fotodokumentation av fartygstrafik är ett annat vanligt uppdrag. Uppgiften är att bekräfta fartygets AIS-signal, dess "transponder". Fartyget fotograferas på låg höjd för att se att signalen stämmer, att det är rätt fartyg med rätt last som är på väg.
- Fotodokumentation av okända eller misstänkta fartyg sker både civilt och militärt. Det kan t.ex. gälla misstanke om rovfiske med förbjudna redskap, eller att ett fartyg ligger stilla på "fel" ställe med onormalt många antenner på däck. Att ett långsamtgående sportflygplan utför uppdragen till havs ger bättre resultat och är oerhört mycket mer kostnadseffektivt än om Flygvapnets spaningsflyg eller kustbevakningens flygplan skulle göra jobbet.
- Inspektion av infrastruktur. Efter stormar kan det ske flygningar längs kraftledningar för att skapa en översiktlig bild av misstänkta skador, så kraftbolagen kan prioritera sina insatser och leta närmare med helikopter på "rätt" ställen. Det sker även inspektion av vägar efter extremväder för att se om de är farbara eller om det uppstått skador.
- Andra uppdrag kan handla om att leta efter försvunna personer eller eftersökta fordon, att dokumentera algblooming eller epidemier av fågelinfluensa genom att lågflyga över skärgården på spaning efter döda sjöfåglar, eller att stödja insatser vid oljeutsläpp. Det finns också beredskap för att bevaka folkströmmar vid händelser som tvingar människor på flykt inom landet.

Sammanlagt utför det lätta beredskapsflyget årligen cirka 7 000 samhällsviktiga flyguppsdrag. Alla dessa uppsdrag kräver en fungerande flygplats.

Situationen i huvudstadsregionen är särskilt prekär sedan allmänflyget motades bort från Bromma Flygplats. Det finns inte längre något flygfält för det lätta beredskapsflyget med hårdgjord eller vädersäker bana nära Stockholm, förutom Norrtälje-Mellingeholm som ligger långt bort och där få av de flygplan som utför beredskapsuppsdrag är stationerade. Flygplanen riskerar därför bli kvar på marken vid längre perioder av regn och snöslask och uppsdragen kan inte utföras.

De flygplatser som idag används för beredskapsflyg i stockholmsregionen är Skå-Edeby, Norrtälje-Mellingeholm och Vängsö. Ingen av dessa flygplatser nämns i Trafikverkets rapport. Ingen av dem är eller föreslås bli beredskapsflygplats trots att ungefär tusen uppsdrag årligen flygs från dem. Endast Mellingeholm har hårdgjord bana.

Slutsatser

Vi hade velat se följande diskussion och följande förslag i rapporten:

- En bättre redogörelse för vad beredskapsflyg är, som underlag för de beslut som ska tas om beredskapsflygplatser.
- Ett resonemang kring de mindre flygplatser som inte är certifierade instrumentflygplatser men som ändå har en stor betydelse för beredskapsflyget.

Och särskilt vad gäller stockholmsregionen:

- Möjligheten att utveckla Skå-Edeby flygplats för att göra den vädersäker och användbar året runt.
- Att snarast öppna Bromma flygplats för allmänflyget för att kunna stationera det lätta beredskapsflyget där permanent eller temporärt till rimliga kostnader.
- Undersöka behovet av ytterligare en allmänflygplats i stockholmsregionen. Det finns en lämplig plats finns där en mindre beredskapsflygplats med hårdgjord bana skulle kunna förläggas.

Stockholms Flygsportförbund
Björn Hårdstedt, ordförande
Epost: stockholm@flygsport.se