

Stadens inriktning för Säve flygplats

Förstudie inför Göteborgs Stads ställningstagande om framtida markplanering för
Säve flygplats



Bild: Nuvarande placering av flygplatsens funktioner, före utveckling.

Datum, slutjustering: 2023-08-25

Upprättad och överlämnad av: Christian Bergman, uppdragsledare, stadsbyggnadsförvaltningen, strategi och taktik.

Mottagen av: Jenny Adler, avdelningschef, stadsbyggnadsförvaltningen, strategi och taktik.

Diarienummer: SBF-2023-00054



Innehåll

1. Uppdraget	3
1.1. Bakgrund	3
1.2. Syfte och frågeställningar	3
1.3. Beroenden till andra uppdrag	3
1.4. Resurser och uppdragsstorlek	4
1.5. Förankring	4
2. Metod och hörda aktörer	5
3. Belysta perspektiv	6
3.1. Befintliga flygverksamheter med samhällsuppdrag	6
3.1.1. Blåljus	6
3.1.2. Övervakning	7
3.2. Potentialen att härbärgera framtidens flyg	8
3.3. Näringslivsperspektivet	9
3.4. Markfrågan – markägarens respektive stadens perspektiv	9
3.5. Säkerhet-/kris-/krigsberedskap	10
4. Slutsatser och rekommendationer	12
Bilagor	13

1. Uppdraget

1.1. Bakgrund

Förutsättningarna för det pågående programarbetet i Säve har förändrats drastiskt efter att satsningen på elflyg i området avbröts, varefter markägaren (Castellum) har aktualiserat en avveckling av flygplatsen. Flygplatsverksamhet har tidigare varit en förutsättning för programarbetet.

Mot ovanstående bakgrund har programgruppen tillfrågat stadsbyggnadsförvaltningens förvaltningsledningsgrupp (FLG) om vägledning avseende stadens långsiktiga planeringsinriktning för Säve flygplatsområde. FLG har därefter delegerat ärendet till stadsbyggnadsförvaltningens avdelning för strategi och taktik som har initierat denna förstudie.

1.2. Syfte och frågeställningar

Förstudien syftar till att skapa kunskapsunderlag inför ett politiskt ställningstagande om Göteborgs Stads hållning avseende framtida markplanering för Säve flygplats. I uppdraget ingår att klargöra vilka samhällsnyttor som flygverksamheten på Säve fyller och i vilken grad de befintliga flygverksamheterna är knutna till den specifika platsen.

Studien beaktar även omvärldsfaktorer som på sikt kan ha betydelse för Säve flygplats samhällsnytta, såsom försvars-/säkerhetsfrågor samt osäkerheter kring flygets roll i det framtida transportsystemet, kopplat till utvecklingen av ett fossilfritt flyg mm.

De frågeställningar som förstudien har ombetts att besvara är:

- Ser Göteborgs Stad ett behov av flygverksamhet på Säve i framtiden?
 - Vilken typ av flygverksamhet ska i så fall säkerställas?
- Behöver rullbanan bevaras?
 - I så fall till vilken längd?

1.3. Beroenden till andra uppdrag

Förstudien utgör kunskapsunderlag till programarbetet för Säve samt till stadens besvarande av den statliga remissen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3).

1.4. Resurser och uppdragsstorlek

Arbetet med förstudien utfördes under en dryg månads tid, från andra halvan av mars 2023 till slutet av april 2023. Christian Bergman (stadsbyggnadsförvaltningen, avdelning strategi och taktik) har varit uppdragsledare och har författat denna förstudie. Ulf Täng (stadsbyggnadsförvaltningen, avdelning strategi och taktik) har bistått i arbetets initiala skede. Förstudien har inte haft någon budget eller konsultstöd.

1.5. Förankring

Förstudien har förankrats och slutredovisats enligt följande:

- 2023-04-27: Stadsbyggnadsförvaltningens avdelningsledning för strategi och taktik (ALG).
- 2023-05-15: Stadsbyggnadsförvaltningens förvaltningsledningsgrupp (FLG).
- 2023-06-20: Stadsbyggnadsnämnden (SBN).

ALG och FLG ställde sig bakom förstudiens slutsatser och rekommendationer. SBN tog del av förstudien som ett informationsärende och gav sitt medgivande till att fortsätta programarbetet i enlighet med förstudiens rekommendationer.

2. Metod och hörda aktörer

Förstudien har inhämtat information enligt följande:

- Dialog och kunskapsöverföring från pågående programarbete.
- Inläsning av kunskapsunderlag om till exempel befintliga verksamheter på Säve flygplats samt relevanta ställningstaganden och styrdokument inom Göteborgs Stad.
- Intervjuer med aktörer, flygverksamheter och markägare på Säve flygplats.
- Intervjuer med berörda intressenter till Säve flygplats.

Följande aktörer har hörts eller intervjuats:

- Ambulansflyget
- Sjöfartsverket, helikopterverksamheten
- Polisflyget
- Castellum
- Kungliga svenska aeroklubben
- Aeroklubben Göteborg
- Aerozeum
- Swedavia Landvetter flygplats
- Trafikverket
- Försvarsmakten
- Fortifikationsverket
- Myndigheten för säkerhet och beredskap, MSB
- Länsstyrelsen Västra Götalands län
- Business Region Göteborg, BRG
- Västra Götalandsregionen
- Göteborgs Stad, stadsbyggnadsförvaltningen, exploateringsförvaltningen och stadsledningskontoret (SLK)
- Kommunerna Härryda, Öckerö och Trollhättan (intervjuade via SLK)
- Räddningstjänsten Storgöteborg

I kontakten med merparten av ovanstående aktörer är det flera avdelningar/enheter hos respektive aktör som intervjuats. Intervjuerna finns dokumenterade och ingår som bilagor till denna förstudie.

3. Belysta perspektiv

3.1. Befintliga flygverksamheter med samhällsuppdrag

3.1.1. Blåljus

På Säve flygplats finns följande tre blåljusverksamheter:

- Sjöfartsverket, SAR-helikopter (Search and Rescue)
- Ambulanshelikopter
- Polishelikopter

Inom förstudien har det utförts intervjuer med samtliga av de tre blåljusverksamheterna. Intervjuerna är skriftligt dokumenterade och ingår som bilagor till förstudien. I dessa framkommer mer detaljerade beskrivningar av hur respektive verksamhet bedrivs, vad de har för uppdrag och upptagningsområden. Uppgifterna som framkommer från de tre intervjutillfällena är samstämmiga och ger en god bild över verksamheternas behov, som till övervägande del är gemensamma och likartade för de tre kategorierna av blåljusflyg.

Av intervjuerna framkommer att Säve är ett idealt läge för samtliga av de tre blåljusverksamheterna där de tillsammans har stora samordningsvinster mellan sina respektive uppdrag, bland annat genom att de ingår i regionens gemensamma katastrofberedskap. Lokaliseringen i Säve innebär närhet, det vill säga kortare utryckningstid, till de platser där de flesta uppdragen sker, vid: kust, hav och Göteborgs tätort samt till de större regionsjukhusen Sahlgrenska universitetssjukhus och NU-sjukvården (Norra Älvsborgs Länssjukhus/NÄL, i Trollhättan och Uddevalla). Det kustnära läget medför också längre flygtid över havet, då bränslet kan nyttjas optimalt mellan tankning.

Blåljusverksamheterna på Säve – som beskrivs närmare i bilagda intervjuunderlag – är mycket samhällsviktiga för såväl Göteborg som för Västsverige. Kvaliteten på uppdragen bedöms bli påtagligt försämrade och försvårade i ett scenario där en flytt skulle ske eller om de olika verksamheterna hade blivit tvungna att splittras upp. Även ur ett etableringsperspektiv skulle det innebära stora svårigheter om verksamheterna hade behövt flytta från Säve, då det är osannolikt att kunna finna en ny plats med motsvarande kvalitéer samt att det är mycket komplicerat att etablera den här typen av verksamheter på ny plats.

Förstudien konstaterar att en rullbana om minst 600 m krävs för att upprätthålla kvaliteten i det uppdrag som utförs av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Detta för att klara full last inklusive bränsle under varma dagar. Då det finns stora samordningsvinster med att ha Sjöfartsverket samt Polis-, och ambulanshelikoptrar på samma plats skulle samtliga av verksamheterna försvagas om rullbanan helt togs bort. Rullbanan fungerar även som helikopterplatta för Polisens helikoptrar och

används vid Polisens pilotutbildning/skolflyg. Det behöver även finnas mark som möjliggör för blåljusverksamheterna att på sikt utöka sina uppdrag. En rullbana om minst 600 m ger samtliga av de tre blåljusverksamheterna möjlighet att utföra sina uppdrag vid sämre väderförhållanden, då en rullbana är mer fördelaktig jämfört med helikopterplatta.

I intervjuerna med såväl blåljusverksamheten som med personal på Landvetter flygplats framkommer att Landvetter inte är någon alternativ lokalisering för blåljushelikoptrar. Dessa skulle hamna i konflikt med privat-/reguljärflyg, bland annat på grund av turbulens i luftrummet som uppstår av helikopterverksamhet samt att blåljusuttryckningar inte kan schemaläggas såsom reguljärflyg. Dessutom är väderförhållandena avsevärt sämre på Landvetter där det oftare är dimma, vilket kan förhindra möjlighet till uttryckning. Det längre avståndet från havet är ytterligare en påtaglig nackdel vad gäller Landvetter jämfört med Säve.

3.1.2. Övervakning

Utöver ovan nämnda blåljusflyg så bedrivs ett antal samhällsviktiga flygövervakningsuppdrag på ideell basis vid Säve flygplats. Samtal och dialog har förts med några av dessa aktörer. Bland bilagorna ingår en översikt som Aeroklubben satt samman: *Sammanställning av ideellt utförd samhällsviktig flygverksamhet vid Säve Flygplats*. I sammanställning ges en mer komplett bild över dessa verksamheter. Nedan följer en kortare summering över de flygövervakningsuppdrag som utförs vid Säve.

- *Skogsbrandsbevakning*

Skogsbrandövervakning är ett uppdrag från regeringen till Myndigheten för säkerhet och beredskap (MSB). MSB ger varje år ut nationella riktlinjer för skogsbrandsbevakning med flyg. Länsstyrelsen har produktionsansvar för uppdraget och upphandlar utförare av skogsbrandsbevakningen. Följande citat är hämtat från Länsstyrelsen i Västra Götalands plan för skogsbrandsbevakning 2023¹:

”Regeringen gör bedömningen att skogsbrandsbevakning med flyg medför stora fördelar för samhället eftersom skogsbränder då kan upptäckas tidigt och positionsbestämmas och därmed förhindras att spridas”.

- *Sjöövervakning*

Sjöövervakningen är ett uppdrag som utförs på beställning från marinens sjöövervakningscentral, Försvarsmakten. Flygplanen kan flyga på låg höjd, långt ut över havet och kan därifrån identifiera och dokumentera förseelser såsom oljeutsläpp, fiske i fel kvot eller bistå med sökning i samband med sjöräddning.

¹ Plan för skogsbrandsbevakning med flyg i Västra Götalands län – Bevakningssäsong 2023. Länsstyrelsen i Västra Götalands diarienummer: 452-8488-2023

- *Hemvärnsflyget*

Även hemvärnsflyget är ett uppdrag från Försvarsmakten. Flyggrupperna löser uppgifter såsom ytövervakning, spaning, personal- och materieltransport. Härigenom sker också utbildning av besättningar som krigsplaceras i Hemvärnets flyggrupper. Vid förbandsövningar och vid höjd beredskap/krig är Säve flygplats en av många möjliga flygplatser som hemvärnsflyget kan utgå ifrån.

- *Flyginsatsgrupper*

Flyginsatsgrupperna står i ständig beredskap för att utföra uppdrag åt myndigheter, kraftbolag mm. Flyginsatsgrupperna kallas ofta ut när en storm, översvämning eller liknande påverkar ett område. Från flygplanet kan man snabbt leverera en översiktsbild över ett större område för att enkelt kunna prioritera var insatser först ska sättas in.

Ovan nämnda övervakningsuppdrag utförs ideellt av flygföreningar på Säve såsom Aeroklubben och Frivilliga flygkåren/FFK. Då piloterna är i beredskap och behöver kunna vara på plats med kort varsel är det en förutsättning för verksamheterna att de inte ligger allt för perifert, max 30 min bilresa, från Göteborg.

Precis som för blåljusflygen är närheten till havet viktig då det ger flygplanen möjlighet att verka över havet en längre tid än om flygplanen hade varit baserade på andra flygfält som medfört att flygtid och bränsle hade behövt spenderas på flygning mellan flygfältet och kusten. Säve är därmed ett idealt läge även för dessa verksamheter. De krav som framförts från övervakningsverksamheterna vad gäller utformningen på flygplatsen är att rullbanan behöver vara minst 600 meter och vara asfalterad samt att det ska finnas landningsljus.

Aeroklubben har angett att flygtorn ej är nödvändigt för övervakningsflygplanen, även om de delar bana med blåljusflygen. Denna fråga och andra tekniska aspekter behöver dock studeras närmare i det fortsatta arbetet med program Säve, för att säkerställa de olika verksamheternas behov.

Inte heller för övervakningsflyg är Landvetter flygplats något reellt alternativ till Säve. I dialogen med Landvetter flygplats har det tydligt angetts att det inte är möjligt att kombinera skol-/övervakningsflygplanen med reguljärflyg. Detta då skol-/övervakningsflygplanen flyger i andra hastigheter och i annan frekvens och bedöms således olämpliga att inhysa på Landvetter.

3.2. Potentialen att härbärgera framtidens flyg

Intervju och dialog har genomförts med personal på Landvetter flygplats för att klargöra vad det finns för potential på Landvetter att ta emot framtida flyg, både vad gäller ökning av befintlig flygverksamhet och möjligheterna att ta emot nya typer av flyg som kan bli aktuella i framtiden. Nedan återges i korthet vad som framkommit i kontakterna med Landvetter flygplats. För ytterligare information hänvisas till bilaga 4.

Landvetter flygplats har idag en bana i bruk. Prognosen är att den klarar kapacitetsbehovet fram till omkring år 2050. Swedavia äger därutöver mark med riksintresse för ytterligare en bana i Landvetter (se karta i bilaga 4). Bedömningen är därmed att det finns hög kapacitet och stor potential att ta emot fler flyg på Landvetter – vilket också täcker framtida utveckling av el-/gas-/biogasflyg som kan flyga med tätare frekvens till fler och närmare destinationer.

Landvetter har stor potential att utöka volymerna även för fraktflyg. Dels finns kapacitet att återta stora interkontinentala flöden som flygplatsen tidigare haft, dels finns kapacitet att ta emot mer än de volymer som tidigare varit flygplatsens peak high. En stor del av fraktverksamheten sker dessutom i bagageutrymmen på passagerarflygplan där det finns ytterligare kapacitet att tillgå.

Slutsatsen är att Säve flygplats inte behöver fylla någon funktion som framtida back up för Landvetter flygplats.

3.3. Näringslivsperspektivet

Inom ramen för förstudien har dialog förts med bland annat Business Region Göteborg (BRG). BRG är tydliga med att det inte finns något behov för näringslivet att ha flygverksamhet på Säve ur ett frakt- eller tillgänglighetsperspektiv. Utifrån ett sådant perspektiv anses det mer fördelaktigt att verka för stärkt tillgänglighet (helst järnvägsanslutning) till Landvetter flygplats. BRG understryker i stället stadens behov av mark för företagsetableringar. Här ett citat från samtal med BRG:

”Stadens inriktning har under en 10–15-årsperiod haft fokus på detta område. Vi har påtaglig brist på mark och det finns stora värden för staden att få till en exploatering i Säve, förutsatt att det är rätt typ av verksamheter som etableras”.

Vidare delar BRG den uppfattning som framförts från Landvetter flygplats avseende framtida behov av start-/landningsbanor för nya typer av flyg, det vill säga att den typen av verksamhet bör förläggas till Landvetter. Om Landvetter får en järnvägsanslutning stärks denna argumentation ytterligare.

BRG poängterar att de ser en stor nytta av att blåljusverksamheten blir kvar i Säve.

3.4. Markfrågan – markägarens respektive stadens perspektiv

Castellums (markägare för Säve flygfält) inriktning är att avveckla rullbanan och flygledningen, men att samtidigt möjliggöra för blåljusflyg att vara kvar med helikopterplatta. Castellum ser över möjligheterna att nyttja en tillkommande väg för dubbla funktioner, dvs om vägen kan fungera som start-/landningsbana vid tillfällen då behov uppstår, till exempel vid sämre väderförhållanden.

Inom ramen för förstudien har det anordnats ett internt dialogmöte inom Göteborgs Stad med representanter från stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen, med syftet att

belysa stadens samlade syn på markfrågan kopplat till Säve flygfält. Det konstaterades att Säve är utpekat som verksamhetsområde i översiktsplanen och det därmed är ett prioriterat utvecklingsområde. Samtidigt slogs det fast att staden äger ytterligare mark i närområdet och att det inte är någon brådska att exploatera själva flygplatsområdet. Mot bakgrund av rådande omvärldssituation anses det viktigt att prioritera andra behov än exploatering. Rekommendationen från den stadeninterna dialogen är att inte förhindra Försvarmaktens eventuella behov och utvecklingsmöjligheter.

3.5.Säkerhet-/kris-/krigsberedskap

I de intervjuer och kontakter som förts inom ramen för förstudien så har försvarsfrågan genomgående lyfts fram som en avgörande aspekt att förhålla sig till vad gäller framtiden för Säve flygplats. Detta sett mot rådande omvärldssituation med ett pågående krig i vårt närområde samt Sveriges närmande till försvarsalliansen NATO. I samtalen har det bland annat uttryckts oro över utsattheten att i händelse av krig endast ha en rullbana (Landvetter) i Göteborgsregionen, i det fall Säve skulle försvinna.

Dialog har förts med Fortifikationsverket och Försvarmakten på central nivå och med Försvarmakten (Älvsborgs amfibieregemente Amf 4) på regional/lokal nivå. Från Amf 4 har det påtalats att deras verksamhet har ett expansionsbehov och att dialogen om Säve flygplats behöver fortgå. Från Försvarmakten central nivå har det inte (inom tidsramen för denna förstudie) kommunicerats någon tydlig inriktning. Försvarmakten har bett att få återkomma med tydligare besked under sensommaren/tidig höst 2023. Det finns således ett behov av att fortsätta dialogen med Försvarmakten och Fortifikationsverket beträffande framtida användning av Säve flygplatsområde och huruvida den är av vikt ur försvarshänseende eller ej.

När det gäller försvars- och säkerhetsfrågorna så har förstudien även haft kontakter med olika delar av Länsstyrelsen i Västra Götaland samt med flera enheter hos Myndigheten för säkerhet och beredskap (MSB). Därtill har Göteborgs Stads stadsledningskontor konsulterats löpande under arbetet samt bjudits in till möten med Försvarmakten och Fortifikationsverket. Försvarsfrågan har dock varit komplicerad att komma till botten med då det inte finns någon enskild aktör som tagit sig an en samordnande roll eller positionering. Framgent behöver Göteborgs Stad tydliggöra och definiera ansvarsfördelningen samt en process för fortsatt dialog om försvarsfrågorna.

Det kan tilläggas att Försvarmakten inte heller har uttryckt vad som skulle krävas – vad gäller teknisk utformning, rullbanans längd etc – om Säve flygplats ska vara fortsatt möjlig att nyttja för militärt bruk. I förstudiens dialog med andra initierade källor (däribland Aerozeum) har framförts att om flygplatsen ska vara militärt intressant så krävs det sannolikt en rullbana i full längd (2000 m), dvs avsevärt mycket längre än de krav (600 m) som ställts från de civila flygverksamheterna på plats.

Utöver försvarsfrågan så har inga tydliga inspel gjorts från någon av ovan nämnda aktörer gällande civil säkerhets-/krisberedskap, undantaget vikten av att värna befintligt blåljusflyg. MSB har inget



intresse av Säve för civil säkerhets-/krisberedskap men betonar vikten av en fördjupad dialog med Försvarsmakten. Vidare framför MSB att det är viktigt att iaktta en försiktighet vid avveckling av den här sortens infrastruktur då den är mycket svår att återställa eller etablera på annan plats.

4. Slutsatser och rekommendationer

- **Ser staden ett behov av flygverksamhet på Säve i framtiden?**

- vilken typ av flygverksamhet ska i så fall säkerställas?

Ja, befintligt blåljusflyg behöver finnas kvar på Säve. Deras uppdrag är mycket samhällsviktigt för såväl Göteborg som för Västsverige. Kvaliteten på deras uppdrag bedöms bli påtagligt försämrat och försvårat vid en flytt. Från Säve utgår även samhällsviktiga övervakningsuppdrag som med fördel kan inrymmas på Säve tillsammans med blåljusflygen.

- **Behöver rullbanan bevaras?**

- i så fall till vilken längd?

Ja, rullbana behövs för att upprätthålla kvaliteten i det uppdrag som utförs av Sjöfartsverkets helikoptrar. Då det finns stora samordningsvinster med att ha Sjöfartsverket samt Polis-, och ambulansflyg på samma plats skulle samtliga av verksamheterna försvagas om rullbanan helt togs bort. Rullbanan fungerar även som helikopterplatta för Polisens helikoptrar och används av deras skolflyg. Dialog behöver föras mellan markägare, blåljusverksamhet och planprogram för att konkretisera behovet och säkerställa att verksamheterna kan finnas kvar på Säve. Det behöver även finnas mark som möjliggör för blåljusverksamheterna att på sikt utöka sina uppdrag. Rullbanan ger samtliga av de tre blåljusflygen möjlighet att utföra sina uppdrag vid sämre väderförhållanden. Den initiala bedömningen är att 600 m rullbana möjliggör för samtliga av ovan nämnda verksamheter (blåljusens helikoptrar samt sjö- och skogsbrandsövervakning med flygplan) att upprätthålla sina samhällsuppdrag med god kvalitet.

- **Fördjupad dialog krävs kring försvars-/säkerhetsfrågorna**

De flesta aktörer som intervjuats framhåller vikten av försvarsförmågan. Dock har vi inte fått någon tydlig ståndpunkt eller återkoppling från Försvarsmakten. Om rullbanan ska kunna nyttjas fullt ut i militära sammanhang behöver den sannolikt bevaras omkring befintlig längd (drygt 2000 m). Staden behöver tydligt kommunicera att övriga verksamheter inte ställer motsvarande krav, varför det blir särskilt viktigt för Försvarsmakten att snarast möjligt redogöra för eventuella anspråk. Det finns behov av att internt inom staden definiera ansvarsfördelning och process för fortsatt dialog om försvarsfrågorna.

Bilagor

Bilaga 1: Intervju om SAR-helikopter inkl. planeringskarta

Bilaga 2: Intervju om ambulanshelikopter

Bilaga 3: Intervju om Polishelikopter

Bilaga 4: Intervju med Landvetter flygplats

Bilaga 5: Sammanställning av ideellt utförd samhällsviktig flygverksamhet vid Säve Flygplats

Sammanställning av ideellt utförd samhällsviktig flygverksamhet vid Säve Flygplats



2018 beordrade Länsstyrelsen och Brandförsvaret 783 brandflygpass med start från Säve. Ett stort antal bränder upptäcktes och stora värden i form av liv, fastigheter och skog sparades jämfört med när de första telefonsamtalen om brand inkom till SOS. Brandflygsbesättningen står i direktkontakt med SOS under flygning.

Bakgrund

Ägaren till Säve Flygplats har beslutat att stänga flygplatsen för flygplanstrafik. Detta dokument försöker beskriva de olika samhällsviktiga verksamheter som bedrivs **ideellt** och är beroende av Säve Flygplats.

Säve flygplats viktig för västra Sverige och Göteborg stad

Göteborgs stadsbyggnadskontor skriver följande i samrådshandlingen "Planprogram för Säve Flygplats" i november 2022:

"En befintlig flygplats som Säve har därför av flera skäl ett mycket stort värde även om det inte idag går någon reguljärtrafik. En fortsatt utveckling mot flygverksamheter har prioritet inom området och går därför före andra intressen."

[https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/S%C3%A4ve%20-%20Program%20f%C3%B6r%20S%C3%A4ve%20flygplats-Program%20-%20samr%C3%A5d-Programhandling/\\$File/Program%20S%C3%A4ve%202022-11-16.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/S%C3%A4ve%20-%20Program%20f%C3%B6r%20S%C3%A4ve%20flygplats-Program%20-%20samr%C3%A5d-Programhandling/$File/Program%20S%C3%A4ve%202022-11-16.pdf?OpenElement)

De samhällsviktiga flygverksamheterna kräver flygplats i Göteborgs närhet

De samhällsviktiga verksamheterna har korta inställelsetider och det blir vid en omlokalisering till en flygplats i annan kommun inte möjligt för piloter bosatta i Göteborg att uppfylla de tidskrav som ställ. Det kommer även vara svårt att upprätthålla ett tillräckligt antal piloter som vill engagera sig ideellt i denna typ av verksamhet.

Behov

För de flygplan som används i den ideella samhällsnyttiga flygverksamheten vid Säve flygplats krävs:

- En landningsbana på 600m
- Landningsljus
- Max 30 minuters bilväg från Göteborgs centrum

Redogörelse för samhällsviktig verksamhet

Skogsbrandsbevakning

Beskrivning av verksamheten

Vid hög risk för skogsbrand i området flygs en viss slinga för att tidigt upptäcka skogsbränder. Med en tidig upptäckt av skogsbränder kan kostnaderna för skadorna och bekämpningen av branden hållas mycket låga.

Vid upptäckt brand kan flygplanet genom direktkontakt med aktuell räddningstjänst bedöma brandens utbredning och spridning, leda fordon till platsen, skicka bilder rekognosera framryckningsvägar m.m.

Data

Uppdragsgivare: Länsstyrelsen i Västra Götaland

Utförare: Aeroklubben genom KSAK

Inställelsetid: 1h dagtid under perioden 15 april till 15 september

Antal uppdrag per år: ca 20-750 beroende på väder och torrperioder

Antal personer engagerade: ca 50

Kontaktperson uppdragsgivare:

- Lars-Ove Öhrn, Länsstyrelsen
lars-ove.ohrn@lansstyrelsen.se
- Mikael Svantesson, Länsstyrelsen
mikael.svantesson@lansstyrelsen.se

Kontaktperson utförare:

- Brandflygansvarig, Aeroklubben
Peter Björkman peter.bjorkman@aeroklubben.se 070-452 37 11
- Generalsekreterare, KSAK
Lars-Christer Andersson lars-christer@ksak.se 076-131 46 46



Mer info: <https://ksak.se/brandflyg/>

Flyginsatsgrupper

Flyginsatsgrupperna står med två timmars beredskap ständigt redo att utföra uppdrag åt myndigheter, kraftbolag m.m.

Flyginsatsgrupperna kallas ofta ut när en storm, översvämning eller liknande påverkar ett område. Från flygplanet kan man snabbt leverera en översiktsbild över ett större område för att enkelt kunna prioritera var insatser först ska sättas in.

Exempel på uppdrag som kan utföras:

- Insatser vid katastrofer, räddningstjänst, eftersök av försvunna personer
- Övervakning av vattenområde
Underlag för bedömning av miljöfara, översvämningsrisk. Dokumentering samt ledning
- Trafikövervakning
Flygning längs leder och områden för övervakning, ledning av fordon samt dokumentering.
- Kontroll av land- o kustgränser
Spaning efter båtar, bilar, personer, ledning av fordon samt dokumentering.
- Kontroll av luftledningar vid stormskador o dyl
Flygning längs linjer för spaning av större skador efter oväder. Ledning av fordon samt dokumentering.
- Kontroll av infrastruktur
Dokumentering, positionering av skador efter ex. storm samt ledning av fordon
- Viltspaning utmed väg/järnväg
Positionering och dokumentering av riskdjur
- Radiakindikering
Flygning över terräng för mätning, dokumentering av ev. radiak/strålning.

Data

Uppdragsgivare: Myndigheter, kraftbolag etc.

Utförare: FFK

Inställelsetid: 2h

Antal uppdrag per år: Varierar stort från år till år, typiskt ett tjugotal akuta flygningar

Antal personer engagerade: 16

Kontaktperson uppdragsgivare:

Kontaktperson utförare:

- Chefpilot O-län, FFK
Magnus Falck magnus@competit.com

Mer Info: <https://ffk.se/fig-flyginsatsgrupp/>

Sjöövervakningen

Beskrivning av verksamheten

Exempel på uppdrag

- Identifiering och dokumentering fartyg (kan skicka bilder i realtid)
- Hjälp vid sök i samband med sjöräddning
- Lokalisering och dokumentering av oljeutsläpp

Huvuddelen av uppdragen är enligt schema, men även oplanerade uppdrag förekommer.

Uppdragen är särskilt krävande och riskfyllda då flygning sker på låg höjd långt ut över havet. Omfattande initial och regelbunden träning krävs för att upprätthålla besättningarnas kompetens. Uppdragen är så riskfyllda att de inte får genomföras om Sjöfartsverkets inte har en operativ räddningshelikopter i beredskap.

Särskild betydelse för Säve flygplats

Säves kustnära position ger flygplanen möjlighet att verka över havet en längre tid än om flygplanen hade varit baserade på andra flygfält som medfört att flygtid och bränsle hade behövts spenderas på flygning mellan flygfältet och kusten.

Data

Uppdragsgivare: Marinens Sjöövervakningscentral, Försvarsmakten

Utförare: FFK

Inställelsetid: 2h

Antal uppdrag per år: ca 80

Antal personer engagerade: 16

Kontaktperson uppdragsgivare: Marinen

Kontaktperson utförare:

- Chefspilot O-län, FFK
Magnus Falck magnus@competit.com

Mer Info: <https://ffk.se/sig-sjoinformationsgrupp/>



Civil (rysk) fiskebåt som misstänks bedriva militär verksamhet på svenska vatten, SVT 19 apr 2023.

Ett möjligt lokaliserings- och fotouppdrag som FFK Sjöövervakningsgrupper ofta utför

Hemvärnsflyget

Hemvärnsflyget organiseras i flyggrupper och flygtroppar som ingår i hemvärnsbataljonernas underättelsekompanier. Flyggrupperna löser uppgifter såsom ytövervakning, spaning och samt personal- och materieltransport. Flyggrupperna har normalt två större förbandsövningar per år.

FFK utbildar besättningarna som krigsplaceras i Hemvärnets flyggrupper.

Flygplanen som flyggrupperna använder kommer i stor utsträckning från olika flygklubbar som skriver avtal med FFK så att flygplanen krigsplaceras.

Många av hemvärnsflygets övningsflygningar utgår från Säve Flygplats. I krigstid skyddas hemvärnsflyget genom att kontinuerligt byta baseringsplats. Vid förbandsövningar och vid höjd beredskap/krig är alltså Säve flygplats en av många möjliga flygplatser som hemvärnsflyget kan utgå ifrån.

Data

Uppdragsgivare: Hemvärnet, Forsvarsmakten

Utförare: FFK/Hemvärnet

Inställelsetid: Beroende på militär beredskap. Normalt 2h, 30min vid insats.

Antal uppdrag per år: minst 50 flyguppdag i samband med förbandsövningar

Antal personer engagerade: 8

Kontaktperson uppdragsgivare:

- Kompanichef, 414:e Hemvärnsunderrättelsekompaniet
Anders Lidberg

Kontaktperson utförare:

- Flyggruppchef, FFK
Christan Lönn
- Chefspilot O-län, FFK
Magnus Falck magnus@competit.com

Mer Info: <https://ffk.se/hv-hemvarnsflyg/>

Aktörer

Aeroklubben Göteborg

Världens äldsta aktiva flygklubb.

Bedriver utbildning av privatpiloter och förser på så sätt de övriga samhällsviktiga verksamheterna med piloter att rekrytera.

Aeroklubben var under 1920-talet pionjärer inom flyg och är under 2020-talet pionjärer inom elflyg. Aeroklubbens flygskola är den enda flygskola i Sverige som erbjuder utbildning på elflygplan.

Operativt ansvarig för brandflyget över Göteborg och södra Bohuslän.

Aeroklubben ger piloter möjlighet att vidmakthålla och vidareutveckla den kompetens för att flyga inom de olika samhällsviktiga verksamheterna.

Tillhandahåller piloter och flygplan till FFK:s alla samhällsviktiga verksamheter.

Chalmers flygklubb

Chalmers flygklubb ger piloter möjlighet att vidmakthålla och vidareutveckla den kompetens för att flyga inom de olika samhällsviktiga verksamheterna.

Tillhandahåller piloter och flygplan till FFK:s alla samhällsviktiga verksamheter.

Kungliga svenska aeroklubben, KSAK

Riksorganisation för Sveriges flygklubbar.

KSAK är en öppen allmännyttig ideell förening som har till ändamål att stödja och utveckla det lätta motordrivna flyget samt att bedriva och stödja kulturell, idrottslig och social samt samhällsnyttig verksamhet inom den ideella flygverksamheten.

Frivilliga Flygkåren, FFK

Frivilliga Flygkåren, FFK, är en frivillig försvarsorganisation med 2 500 medlemmar, varav över 800 piloter, fördelade över hela Sverige. Alla medlemmar har en sak gemensamt, engagemang och insikt i flygets möjligheter samt viljan att göra något konstruktivt av sina kunskaper. FFK är en del av svensk krisberedskap och fungerar som en flygande resurs när samhället ställs inför provningar.

Frivilliga Flygkårens medlemmar utför varje år uppdrag för Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, Länsstyrelser, Räddningstjänster och Försvarsmakten. Andra samarbetspartners och uppdragsgivare är Frivilligorganisationer, Naturvårdsverket, Kommuner, Polisen och Sjöräddningen. När vi flyger uppdrag betalar beställaren endast flygplanskostnaden. Piloter och spanare arbetar ideellt vilket gör flygningen till ett mycket kostnadseffektivt komplement till samhällets övriga resurser. Frivilliga Flygkåren kan med eget bildöverföringssystem leverera lägesbilder/foton i nästan realtid. TBOS, Ta Bild Och Sänd.

FFK flyger dagligen sjöövervakningsuppdrag för Marinen, huvudsakligen för att identifiera och dokumentera mål i farvattnen runt Sveriges kuster. Under dessa uppdrag används AIS, Automatic Identification System, som gör det möjligt att identifiera ett fartyg och följa dess rörelser, t.ex direkt i en iPad ombord i flygplanet.

FFK kan även bistå med eftersök vid sjöräddningen eller hjälpa till vid oljeutsläpp. Sjöövervakningen bedrivs från ett 10-tal platser runt hela den svenska kusten, med Säve som bas för västra Sverige. Omkring 250 FFK-medlemmar deltar i arbetet.

Från Säve flygplats utgår följande grupper:

- två Flyginsatsgrupper (FIG) med 8 personer i varje grupp
- en Hemvärnsflyggrupp med 8 personer
- två Sjöövervakningsgrupper med 8 personer i varje grupp

FFK har under många år också flugit brandövervakning från Säve men det flygs just nu av Aeroklubben i KSAKs regi.

Varje år flygs ca 330 schemalagda sjöövervakningspass varav ca 80 utgår från Säve flygplats. Förutom de schemalagda passen har vi 2 timmars inställelsetid för att kunna hjälpa till vid oförutsedda händelser.

Mer utförlig beskrivning av de samhällsviktiga uppdrag som FFK utför hittas här:

<https://ffk.se/om-ffk/vad-ar-ffk/>

Storm Heliworks

Storm Heliwork är en kommersiell aktör men tas med i denna sammanställning då de utför samhällskritisk verksamhet; tex röjning av ledningsgator efter stormar för att återställa elsystemet, visuell/kamera -sökning av defekta isolatorer i samband med strömavbrott, brandbekämpning, mm.

Storm Heliworks erbjuder tjänster som:

- Brandbekämpning
- Inspektion av kraftledningar samt röjning av kraftledningsgator
- Lyft och transport till svåråtkomliga platser

Kontakt: <https://stormheliworks.se/kontakt/>

Fördjupad information av ideella samhällsviktiga flygverksamheterna

De samhällsviktiga verksamheter som idag utgår från Säve flygplats skulle naturligtvis påverkas mycket negativt om Säve flygplats stängs. I de fall verksamheten skulle vara möjlig att flytta till någon annan flygplats skulle verksamheten ändå påverkas mycket negativt. Göteborg och dess närområde har med dess stora befolkning en relativt stor mängd privatpiloter. Det är bland dessa privatpiloter som de samhällsviktiga verksamheterna kan rekrytera alla de piloter som engagerar sig ideellt. Då de samhällsviktiga verksamheterna har korta inställelsetider blir det vid en flytt av verksamheterna inte möjligt för piloterna bosatta i Göteborg att fortsätta sitt engagemang.

På längre sikt bedöms bemanningsproblemen bli ännu större. Att den flygintresserade delen av Göteborgs befolkning har möjlighet att utbilda sig till piloter i de klubbdrivna flygskolorna på Säve är en förutsättning för att fylla på och föryngra den åldrande skaran av privatpiloter.

Övrigt värt att veta om helikopterverksamheter vid Säve

Kommersiell samhällskritisk helikoptertrafik

Kommersiella helikopterbolag kan av nationella säkerhetsskäl inte nyttja den helikopterplatta som Castellum avser tillhandahålla för Helikopterpolisen, Sjöfartsverket och Ambulanshelikoptrarna. Detta gäller även övrig samhällsorienterad helikopterverksamhet som tex röjning av nedfallna träd över ledningsgator efter stormar för att snabbt återställa elsystemet, visuell/kamera -sökning av defekta isolatorer i samband med strömavbrott, brandbekämpning, mm. Även Länstyrelsens provtagning av sjöar, kalkning, karteringsverksamhet, dokumentering av miljöutsläpp etc använder Säve som bas när de utför uppdrag i närheten av Göteborg och västra Sverige.

Helikoptrar samordnas vanligen till flygplatser då de ofta kräver startbanan för att lyfta när de är tungt lastade. De nyttjar även den infrastruktur som en flygplats tillhandahåller i form av banljus och bränsleanläggning som krävs för att de ska kunna operera effektivt. Notera att inte heller denna verksamhet är välkommen på Landvetter flygplats och samhället kommer drabbas mer av tex elavbrott som kommer bli vanliga och ta längre tid att felsöka och åtgärda om inte Göteborgs Stad och Castellum hittar en lösning för att upprätthålla flygtrafik vid Säve flygplatsområde.