

Ärendenummer  
TRV 2021/50646  
Motpartens ärendenummer  
S2022/01247

Dokumentdatum  
2022-06-10

Socialdepartementet  
s.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till:  
Diariet  
GD-sekreterare  
Webb-och projektstöd  
s.fs@regeringskansliet.se  
Ärendeberedning Planering

## Svar på remiss gällande Slutbetänkande (SOU 2022:6) Hälso- och sjukvårdens beredskap - struktur för ökad förmåga

Trafikverket har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på slutbetänkande (SOU 2022:6) Hälso- och sjukvårdens beredskap - struktur för ökad förmåga.

### Synpunkter utifrån ett luftfartsperspektiv

Utredningens förslag syftar till att stärka hälso- och sjukvårdens förmåga att hantera allvarliga händelser i fredstid och under höjd beredskap. För att detta syfte ska uppnås behöver även hänsyn tas till de behov av infrastruktur som olika typer av sjukvårdsrelaterade transporter som beskrivs i utredningen har. Det finns en stark koppling mellan exempelvis sjuktransporter med flygplan eller helikopter och vilken infrastruktur som finns tillgänglig för sådana transporter. Det gäller inte enbart flygplan som har ett behov av instrumentflygplatser med behörig personal. Även helikopter behöver säkra landningsplatser på lämpliga ställen för att kunna genomföra sjuktransporterna på ett sätt som omhändertar såväl flygsäkerheten som patientsäkerheten. Tankningsmöjligheter för helikopter är en annan typ av infrastruktur som behövs på andra ställen än vid flygplatser. Utredningen tar visserligen upp den utredning som gjordes av SKR om sjukvårdsrelaterade transporter och behovet av samordning, Vård på vingar, men utredningen förefaller inte ha undersökt om dagens ansvarsfördelning och finansieringen av luftfartens infrastruktur är utformad på ett sådant sätt att den kan möta behoven hos en starkt förmåga att hantera allvarliga händelser i fredstid och under höjd beredskap hos hälso- och sjukvård.

### Synpunkter ur ett planeringsperspektiv

Trafikverket har sedan 2012 ansvar för att finansiera personal i beredskap på tio utpekade flygplatser för att de ska kunna öppna flygplatsen för samhällsviktiga transporter på tider när flygplatsen normalt är stängd. Syftet är att flygplatserna ska kunna ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter, räddningsinsatser, uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Systemet vilar på en frivillig modell där avtal om beredskap kan ingås med Trafikverket. Avtalen tecknas på årsbasis och kan sägas upp med en månads varsel. Dagens beredskapsflygplatsmodell är därmed inte optimal med avseende på långsiktig planering.

Under pandemin har systemet temporärt utökats i omgångar och för olika tidsperioder med upp till 17 flygplatser, alltså totalt 27 beredskapsflygplatser som flest. Under 2022 omfattar systemet 26 beredskapsflygplatser (ursprungligen 27 vilket reducerades till 26 i och med beslut vid Skövde

Ärendenummer  
TRV 2021/50646  
Motpartens ärendenummer  
S2022/01247

Dokumentdatum  
2022-06-10

kommun att lägga ner den kommunala flygplatsen, som tidigare utpekats som beredskapsflygplats 2022, fr.o.m. den 1 april).

I tillägg till vad utredningen beskriver i avsnitt 11.2.4 vill Trafikverket betona att drönare och andra vertikalt startande och landande farkoster (s.k. eVTOL) kan komma att ingå i olika system och modeller för sjukvårdstransporter i framtiden och detta kan innebära andra former av farkoster och aktörer i systemet inbegripet andra behov av infrastruktur.

På sidan 851 för utredningen vidare fram att ”JRCC är i dag en insatsledning, som i dagsläget saknar kompetens att prioritera och samordna sjuktransporter i hälso- och sjukvårdslagens mening”. Trafikverket vill i sammanhanget belysa att det utifrån ett luftfartsperspektiv, med undantag för prioritering av akuta transporter inom sjukvård (flygningar som kategoriserats som ”HOSP” för flygtrafikledningen) samt tillstånd av nöd (såsom motorbortfall eller bränslebrist), saknas lagstiftning om prioriteringsgrunder som ger aktörer inom luftfarten utrymme att prioritera mellan exempelvis olika luftfartstransporter.

### Särskilt om beredskapsflygplatser med avseende på utredningens uppdrag

Trafikverket har på uppdrag av regeringen vid två tillfällen de senare åren utrett behovet av beredskapsflygplatser med avseende på s.k. samhällsviktiga flygtransporter, dels genom en översyn av systemet med beredskapsflygplatser 2020<sup>1</sup>, dels genom en kompletterande analys utifrån bland annat erfarenheterna under covid-19-pandemin<sup>2</sup>. Transporter kopplade till sjukvårdens behov har utgjort majoriteten av dessa transporter, såväl före som under pandemin. Trafikverket rekommenderar att utredningen tar del av dessa rapporter för att få insyn i systemet och dess funktionalitet och brister liksom av transporternas behov av infrastruktur och regionernas förmågor och förutsättningar kopplade till dessa frågor. Trafikverket har lagt fram ett antal förslag för att stärka modellen med ett system av beredskapsflygplatser, däribland följande som är av relevans för den aktuella utredningen:

- Ersättningen för beredskapen: Idag sker detta genom lön för personal i beredskap samt antalet stängda timmar per år. Ersättningen bör öka och inkludera möjlighet till ersättning för administration, redovisning och schemaplanering, höjda schablonlöner för berörd personal och möjlighet till ersättning för fler personer t.ex. i samband med vinterfäldhållning.
- Regeringen bör överväga en bidragsmodell i form av en förordning för de kostnader som avser flygplatsernas icke-ekonomiska verksamhet.
- Regeringen föreslås uppdras åt lämplig myndighet att, i form av ett utpekat operativt funktionsansvar, ansvara för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna. Det behöver motsvara statens roll i förhållande till andra aktörer och därmed begränsas till ett antal minimikrav.

<sup>1</sup> [Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna : slutrapport \(diva-portal.org\)](#)

<sup>2</sup> [Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter : Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser \(slutrapport\) \(diva-portal.org\)](#)

Ärendenummer  
TRV 2021/50646  
Motpartens ärendenummer  
S2022/01247

Dokumentdatum  
2022-06-10

Noteras bör att Trafikverket i arbetet med uppdraget om beredskapsflygplatser 2021 samlade in ett mängd synpunkter från bl.a. regioner och kommuner som utredningen kan ta del av (se såväl delrapporten i augusti 2021<sup>3</sup> som slutrapporten i november 2021).

## Om behoven av samordning när det gäller i vart fall flygtransporter

Vi delar utredningens syn på behovet av koordinering av ambulansflyg och dirigeringsstjänst. Däremot är vi tveksamma till utredningens slutsats att det bör ligga på regionerna att skapa en nationell strategi för detta. Utredningen konstaterar att det finns regionala lösningar men att det råder brister vad gäller samordning. Likaså konstaterar utredningen att i många andra länder är detta en nationell angelägenhet men för ett resonemang om varför detta inte är lämpligt för svensk del. Utredningen konstaterar att samordningen brister trots att den är fullt möjlig men kommer ändå till slutsatsen att det finns goda möjligheter för regionerna att skapa en ökad samordning utan att göra det till en statlig angelägenhet. Trafikverket är dock tveksam till detta, bland annat mot bakgrund av att regionerna har så olika förutsättningar för ambulansflyg och att pandemin har ställt särskilda krav på olika typer av flygtransporter kopplade till behov inom sjukvården (en region saknar exempelvis instrumentflygplatser).

Idag är regionerna delägare i Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA) och vissa regioner även i Svensk Luftambulans (SLA). Här bör finnas samordningsvinster som utredningen hade kunnat beröra.

## Särskilt om finansiering

Luftfartens infrastruktur består av flygplatser och andra markbaserade anläggningar, installationer av system som krävs för att tillhandahålla flygtrafiktjänst och av själva luftrummet. Infrastrukturen ägs och förvaltas av ett flertal olika aktörer, såväl offentliga som privata. På flygplatssidan finns ett antal statliga flygplatser där Swedavia eller Försvarsmakten är flygplatshållare. De regionala flygplatserna är företrädesvis kommunala även om några är privata. Infrastrukturen för flygtrafiktjänst förvaltas i huvudsak av Luftfartsverket, som är leverantör av flygtrafiktjänst i allt luftrum utom det luftrum som hör till en regional flygplats som slutit avtal med annan leverantör. Den infrastruktur som krävs för flygtrafiktjänsten vid en flygplats ägs och förvaltas av flygplatshållaren eller leverantören av flygtrafiktjänst. Ansvarsfördelningen inom infrastrukturen på luftfartsområdet förutsätter samverkan och en samordnad infrastrukturplanering.

Infrastrukturen för flyget är huvudsakligen användarfinansierad, vilket kan innebära svårigheter att generera tillräckliga medel för att täcka investeringar och modernisering av grundläggande infrastruktur. De icke-statliga regionala flygplatserna går med förlust med i runda tal 500 Mkr varje år enligt uppgift från Sverige regionala flygplatser (SRF), en uppgift som preliminärt motsvarar Trafikverkets egen bedömning. De flygplatser som används för av Trafikverket upphandlad flygtrafik åtnjuter årligen driftbidrag för att trygga verksamheten. I tillägg till detta har den negativa passagerarutvecklingen för inrikes- och regionalflyg under senare år ytterligare försvagat ekonomin för många regionala flygplatser, såväl statliga som icke-statliga.

---

<sup>3</sup> [Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser \(delleverans\) \(trafikverket.se\)](#)

Ärendenummer  
TRV 2021/50646  
Motpartens ärendenummer  
S2022/01247

Dokumentdatum  
2022-06-10

En starkt förmåga hos hälso- och sjukvården att hantera allvarliga händelser i fredstid och under höjd beredskap förutsätter att det även finns en långsiktig plan för finansiering av vidmakthållande och nödvändiga investeringar i infrastrukturen. Bland annat behöver ersättningsnivåerna i dagens system med beredskapsflygplatser enligt Trafikverkets rapporter höjas och regeringen bör överväga en bidragsmodell i form av en förordning för de kostnader som avser flygplatsernas icke-ekonomiska verksamhet.

## Ytterligare signalbehov gentemot transportsektorn

Trafikverket vill passa på att göra några medskick som, om de omhändertas och beaktas i detta slutbetänkande, bedöms ytterligare stärka Sveriges samlade förmåga. Dessa medskick hamnar i angränsningen mellan våra två samhällssektorer hälso- och sjukvårdssektorn och transportsektorn, men Trafikverket bedömer att signalerna om behoven måste komma från hälso- och sjukvårdssektorn så att Trafikverket i sin tur ska kunna tillgodose dem:

- Trafikverket har järnvägsvagnar anpassade för att transportera sjuka och skadade och bandvagnar anpassade för vård och transport av patienter - vagnar som det inte har uttryckts behov kring, som inte är finansierade och som därmed riskerar att tas ur bruk inom en snar framtid.
- Därutöver ansvarar Trafikverket för att den trafikslagsövergripande infrastrukturen (sjö, luft, järnväg och väg) ska fungera under hela hotskalan, så att transporter med gods och person ska kunna flöda på den. Trafikverket behöver veta mer om bland annat hälso- och sjukvårdens behov av infrastruktur och transportvägar för att vid behov kunna prioritera t.ex. underhåll och återställande av infrastruktur vid höjd beredskap. Här behövs en behovsanalys för hälso- och sjukvårdssektorn och en ökad samverkan i frågan.
- Därtill behöver hälso- och sjukvårdssektorn signalera till Trafikverket, dess behov av uttag av fordon vid händelse av höjd beredskap, då Trafikverket samordnar uttagsbehovet av civila myndigheters behov av fordon och lämnar in det till Försvarsmakten som sedan är ansvarig för uttagen.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit beredskapsplanerare Karin Jonasson, Verksamhetsområde Planering Samhällsskydd och beredskap. Samråd har skett med Katarina Wigler och Lisa Berglund Verksamhetsområde Planering Nationell planering och Marie Fridolin Strategisk utveckling. I den slutliga handläggningen har Verksamhetsområde Planerings regioner, Veronica Molin Verksamhetsområde Planering Verksamhetsstyrning, avdelningschef Minna Nyman; enhetschef Pirjo Nordqvist Verksamhetsområde Planering Samhällsskydd och beredskap och Stefan Engdahl chef verksamhetsområde Planering deltagit.

Roberto Maiorana  
Generaldirektör

**Trafikverket**  
781 89 Borlänge  
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

**Karin Jonasson**  
Verksamhetsområde Planering  
Samhällsskydd och beredskap  
Direkt: 010-124 10 81  
Mobil: 072-083 88 34  
karin.jonasson@trafikverket.se

Ärendenummer  
TRV 2021/50646  
Motpartens ärendenummer  
S2022/01247

Dokumentdatum  
2022-06-10

Karin Jonasson  
Beredskapsplanerare

karin.jonasson@trafikverket.se  
Direkt: 010-124 10 81  
Mobil: 072-083 8834

**Trafikverket**

Adress: 781 89 BORLÄNGE  
Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/50646, Motpartens ärendenummer S2022/01247, Dokumentdatum 2022-06-10, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.