

2025-04-02

Gävle flygplats

Skrivelse/er till Trafikverket, Försvarmakten, MSB, SKR samt ansvariga för att utnämna riksintresse/motsvarande gällande för flygplatser som anses behövas i fred/kris/samt krig.

Bakgrund: En process med "beredskapsflygplatser" har genomlöpts för nationen för några år sedan. De flesta beredskapsflygplatserna är utnämnda. Dessa uppfyller ett visst villkor ur flygoperativ synpunkt. Nämligen att vara instrumentflygplatser. Vidare kriterier är att dessa skall ligga "nära" det största akutsjukhuset i Regionen. **Gävleborgs län är det enda län som inte har en sådan flygplats.**

Uppsala län har inte heller en sådan flygplats men har tillgång till Arlanda flygplats som är öppen dygnet runt.

Gävle kommun har haft som ambition att sälja av flygplatsens mark till en penningstark aktör. Man har erbjudit flygplatsen till Facebook och Microsoft. Man har gjort en värdering som legat högt i tron att någon skulle nappa på budet. Man erbjöd flygplatsen för 345 miljoner. Utrymme fanns för 8-10 serverhallar. Kommunens värdering hamnade så högt att ingen av de tilltänkta köparna var intresserade. Facebook tackade nej och Microsoft hittade mark på andra sidan väg 56 från flygplatsen räknat, som dessutom låg nära transformatorstationer. Till ett betydligt lägre pris. Så försäljningen misslyckades. Microsoft har etablerat sig på tre platser inom Gävle och Sandvikens kommun. Gävle kommun tog fram en detaljplan för serverhallsverksamhet på flygplatsen. Denna detaljplan prövades senare av **MMD i Östersund**. Gävle kommun fick inte igenom detaljplanen. MMD visade på många allvarliga fel som begåtts vid upprättandet. Det allvarligaste var att man inte hade följt regler som existerar för flygplatser/hamnar/större broar. Risk- och konsekvensanalyser hade inte gjorts i den omfattning som krävdes. Gävle kommun stängde instrumentflygplatsen i november 2016 utan att genomföra de remissförfaranden som krävdes. T ex var FM ej tillfrågad.

Efter år 2016 har Sveriges anslutning till NATO lett till att nya krav ställts på nationen Sverige. Bl a så framförs det att akutsjukhus på ostkusten skall kunna ta emot skadade soldater och andra skadade. Vid ambulanstransporter av skadade soldater har det i Sverige funnits tidsgränser inom vilka en patient/skadad måste komma under behandling. Detta är ingenting nytt utan funnits som ett krav som FM haft att leva upp till. Det nya är att skadade/patienter nu kan komma att transporteras med ambulansflygplan från andra sidan Bottenhavet och Östersjön. Det blir alltså nödvändigt med flygplan för att hinna ge vård i tid. Tanken är att man skall transportera till universitetssjukhus för vård. Man kan ju inte transportera skadade bara till ett sjukhus för då uppstår en tidsfördröjning på detta sjukhus om det är många skadade. Vid underhandskontakter med Region Gävleborg så framkommer att man(FM) inte har en tydlig kravbild på det civila samhällets resurser.

Frågeställningar som; hur många patienter per tidsenhet om man har en "beredskapsflygplats" nära, eller om man inte har en beredskapsflygplats nära sjukhuset, slipper man då patienter osv. Självfallet finns det många fler frågor. Region Gävleborg har två akutsjukhus varav Gävle sjukhus är i särklass störst. Det andra, Hudiksvall, akutsjukhuset har inte någon flygplats nära sig som kan uppgraderas till beredskapsflygplats. Gävle flygplats som varit en instrumentflygplats fram till november 2016 kan uppgraderas till instrumentflygplats utan större kostnader, ca 5-10 miljoner. Region Gävleborg har i

ett yttrande begärt att flygplatsen skall vara kvar. Antalet patienter som färdats till eller från Gävle sjukhus via Gävle flygplats har fram till november 2016 varit 66 per år. Dessutom ökande antal. Regionen har försökt få igång en dialog kring flygplatsen med Gävle kommun men har inte lyckats.

Försvarsmakten har tidigare erbjudits att köpa flygplatsen för 345 miljoner. FM avböjde erbjudandet så som det var utformat. Flygklubben har också erbjudits att få köpa flygplatsen för samma belopp. Det har gjorts ett antal värderingar av flygplatsen med hjälp av anlidade konsulter som landat på belopp kring 30-60 miljoner. Utan miljöbelastning. Vissa värderingar ligger betydligt lägre då flygplatsen, som gränsar till en grundvattentäkt, har för höga halter av PFAS. Man kan jämföra detta med de försäljningar som skett nyligen av Storuman/Gunnarn och Åmsele, från kommun/privat ägande till Fortverket. Beloppen har då legat kring 18-22 miljoner. Dessa båda baser är mer kompletta som baser för FV än vad Gävle flygplats är. Landningsbanan i Gävle har högsta bärighet men det är en avsaknad av klargöringsplatser i Gävle. Det finns en platta som kan användas för detta. Det hör till saken att det är staten i form av Fortverket som gjort den största delen av investeringarna då flygplatsen byggdes.

KS ordförande har också yttrat sig i miljöfrågan och sagt att man kan inte sälja marken med aktuell miljöbelastning.

Den senaste iden kring flygplatsen som kommunen har, är att göra flygplatsen samt intilliggande fastigheter till en gigantisk solcellsanläggning. Man har erbjudit fastighetsägare att hyra deras mark samt att i sin tur hyra ut mark över stort antal år. Det sägs att det inte behövs någon detaljplan för solcellspark. Vid en uthyrning kan man få in pengar utan att sälja marken.

Gävle flygplats står inför ett akut hot. Redan år 2016 gjorde Gävle kommun ett försök att lägga ned flygplatsen(se ovan). Samtliga remissinstanser i en utredning som gjordes 2015, sa nej till en nedläggning. Den risk- och konsekvensanalys som genomfördes var inte tillfyllest enligt MMD i Östersund. Bl a hade inte FM tillfrågats innan beslut togs att ta fram detaljplan för serverhallar på flygplatsen. Så FM ställdes inför fullbordat faktum. MMD upphävde detaljplanen och flygplatsen blev kvar som icke godkänd flygplats = "vackert väder flygplats".

De två första åren efter nedstängning av instrumentflygplatsen så hade kommunen en operativt ansvarig för verksamheten gentemot Transportstyrelsen. Efter två år så upphörde ansvaret för den ansvarige inom Gävle kommun, utan att man meddelade detta till Transportstyrelsen. Därefter har verksamheten skött sig själv utan att man varit medveten om detta. Våren/sommaren 2023 så skrev Gävlebygdens flygklubb till Transportstyrelsen för att fråga vem som var ansvarig. Då uppdagades att en viss person på papperet (hos Transportstyrelsen)var ansvarig men att han inte haft det i sin arbetsbeskrivning (inom kommunen). Transportstyrelsen avkrävde då Gävle kommun att meddela vem som var/är ansvarig. Under hösten 2023 meddelade helt sonika Gävle kommun att flygning på Gävle flygplats inte var tillåten då man inte hade för avsikt att utnämna någon ansvarig. Sedan dess har ingen flygning kunnat genomföras.

Flygklubben har erbjudit sig att vara operativt ansvarig men kommunen har avböjt. Vidare har flygklubben begärt av kommunen att få nyttja marken till att starta och landa för brandflyget med eget ansvar för verksamheten (med en markägares tillstånd är det möjligt upp till 500 rörelser per år).

Kommunen har nekat detta. Under hösten 2024 så beslöt Gävle KF att lägga ned flygplatsen. Denna gång är avsikten att hyra ut marken till ett solcells företag samt dra en kraftledning tvärs landningsbanan. Flygklubben m fl har överklagat nedläggningsbeslut till **Falun förvaltningsrätt**, kraftledningsdragning till **MMD i Nacka**. Den dragning av kraftledning tvärs landningsbanan som Vattenfall och Sweco som entreprenör har kommit fram till är *anvisad av kommunen*. Detta för att säkert kunna stänga flygplatsen, då det inte går att kombinera en instrumentflygplats med en kraftledning tvärs banan. Kunnigt lantmäterifolk har tagit fram alternativ dragning av kraftledning som inte interfererar med flygplatsen. Detta har presenterats för MMD i Nacka.

Risk- och konsekvensanalys mm är inte bättre denna gång, jämfört med 2016, varför rimligen flygplatsen inte borde gå att läggas ner. För den som utreder Gävle flygplats ur flera aspekter så borde det vara ett krav att läsa igenom domen från MMD i Östersund. Däremot kanske inte prövningen nu sker på samma sätt i förvaltningsrätten kontra MMD. Detta är en osäkerhet.

Denna gång har FM fått beslutet om nedläggning på remiss. Man har då svarat att det är synnerligen olyckligt att lägga ned flygplatsen då den är byggd enligt militär standard och kan ta emot flygplan som kräver högsta bärigheten. Man har även yttrat sig om kraftledningsdragningen då den i sig självt gör att banan blir obrukbar. FM säger att man inte har möjlighet att begära riksintresse för Gävle flygplats. Innan nedläggning av instrumentflygplatsen så användes flygplatsen sparsamt av FV. Hemvärnsflyg i regi av FFK har dock varit verksamt ända fram till kommunen lät utfärda flygförbud på flygplatsen. Redan tidigare i fredstid (i samband nedläggning av instrumentflygplatsen) så upphörde sjöbevakning i FFK regi då man inte ville vara utan en instrumentflygplats att komma hem till efter uppdrag över Bottenhavet. Kuststräckan mellan tvärs Arlanda flygplats och Sundsvall flygplats kallas av JRCC i Göteborg för "ett stort svart hål" ur uppföljnings- och räddningssynpunkt.

Redan i fredstid så behövs flygplatsen i Gävle för att kunna vara den "beredskapsflygplats" som hela systemet med beredskapsflygplatser, är tänkt att fungera. Det finns heliports vid tre sjukhus men den i Gävle har höga masker kring sig varför man bygger en ny på toppen av sjukhuset. Det innebär i sig att då ligger landningsytan närmare molnbasen med följd att man inte kommer ner vid låga molnbaser. Ett system med GPS-stöttning (PinS) för inflygning till sjukhuset kan aldrig komma ner till de minima som man kan åstadkomma vid Gävle flygplats med en riktig instrumentinflygning med ILS+ inflygningsljus. Vid ambulansflygningar på lite längre sträckor används ambulansflygplan och inte helikoptrar. Vidare när det råder isbildningsförhållanden i moln så kan inte ambulanshelikoptrarna flyga i moln vilket många gånger är nödvändigt. Det kan däremot ambulansflygplanen. Flygplanen kräver då en landningsbana. Vidare så finns det inte tankningsmöjlighet vid sjukhuset i Gävle. Sjukhuset står på en grundvattentäkt. Ambulanshelikoptrarna har då tankat vid Gävle flygplats fram till september 2018 då Gävle kommun helt sonika stängde tankningsanläggningen med motiveringen att anläggningen inte uppfyllde säkerhetskraven, varvid ägaren till anläggningen AirBP blev synnerligen upprörd. Gävle flygplats står inte på den utpekade grundvattentäkten men på mark som klassas att gränsa till grundvattentäkt. Flygplatsen har under alla år inte haft något bränsleutsläpp enligt tidigare flygplatschef.

Sammanfattningsvis för sjukhuset behövs flygplatsen för både helikoptrar och flygplan. Vården har ett behov av flygplatsen för akuta transporter patienter/organ. **Det är en jämställdhetsfråga att patienterna i Gävleborgs Län skall ha samma tillgång till "jämlig vård" som alla andra län.**

Behov av hjälp från olika statliga organisationer

Tydligt så utfärdas "riksintresse" i enlighet med vissa regler. FM har sagt att man inte kan göra detta då denna flygplats inte ingår initialt i deras planer för luftförsvaret. **FM syn på Gävle flygplats kan komma att förändras med anledning av att kraven på flygplatsen klarnar inte bara ur NATO-synpunkt utan även för hemvärnsflyg.** Civilt sett så borde det ingå i någons plan att se till att beredskapsflygplatsen Gävle flygplats kan vara beredskapsflygplats. Varje existerande och tilltänkt "beredskapsflygplats" borde vara åtföljt av ett riksintresse. Varje önskan om en beredskapsflygplats som inte ännu är det, borde vara föregånget av en utnämning som riksintresse så man kan genomföra utförandet till beredskapsflygplats. **Den organisation som är ansvarigt för systemet med ambulansflygplans utnyttjande av beredskapsflygplatser, borde som kravställare, meddela detta till den instans som får anmäla ett riksintresse.** Avståndet mellan Gävle sjukhus och Gävle flygplats är 14 km. Avståndet mellan Gävle sjukhus och Arlanda flygplats är 140 km. Tidsvinsten är uppenbar. Proceduren på själva flygplatsen är dessutom mycket snabbare på Gävle flygplats jämfört med Arlanda.

Det finns flera samverkande behov av att ha en instrumentflygplats vid Gävle flygplats.

- Ambulansflygplan måste kunna landa i dåligt väder "nära" akutsjukhuset.
- Ambulanshelikoptrar måste kunna göra moln genomgång "nära" akutsjukhuset.
- Ambulanshelikoptrar måste kunna landa på Gävle flygplats och lämna av patienter eller hämta patienter när vädret är för dåligt för att fortsätta till akutsjukhuset.
- Ambulanshelikoptrar måste kunna tanka på Gävle flygplats efter utfört uppdrag till Gävle sjukhus.
- Polishelikoptrar måste kunna tanka på Gävle flygplats oavsett tid på dygnet.
- Flyg- och sjöredningshelikoptrar måste kunna tanka och kvarligga i området så länge det går när man är på eftersökuppdrag. Det har redan hänt att man måste avbryta ett uppdrag i förtid och flyga till Arlanda för att tanka. En liten tankanläggning har etablerats vid lotsstationen i Bönan men den platsen är utsatt för dåligt väder oftare än en tankningsstation längre från havet.
- Skogsbränder kräver möjlighet för vattenbombare eller helikoptrar att kunna tanka jetbränsle. Vid bränderna kring Färila i Hälsingland så blev det kö i Sveg för att tanka. Då stod helikoptrar på kö även i Gävle. Kontentan är att det behövs tankningsställen på flera platser vid fullt utvecklad skogsbrand. Att flyga åt fel håll för att tanka jetbränsle gör att man förlorar halvtimmar-timmar för skarp vattenbegjutning av elden. De fyra skopande flygplan som finns på kontrakt i Sverige används alldeles för lite jämfört med helikopterresursen. Bränder hinner ta sig i onödan. Någon myndighet (MSB) måste se över detta.
- Tidigare har sjöbevakningsuppdrag inom FFK genomförts från Gävle flygplats. I samband med nedläggningen av instrumentflygplatsen så upphörde dessa flygningar då möjligheten att kunna landa vid dåligt väder minskade kraftigt utan instrumentflygningsmöjlighet.
- Vid de uppdrag (FFK) då man behövde starta med tung last så kunde man göra det från Gävle flygplats men inte från den enda andra flygplatsen i Gästrikland.

- Vid de FFK-flygningar då man blir utkallade för skarpa uppdrag så har man tidskrav på sig för att komma i luften. Om man då bor i en kommun och måste åka bil en längre sträcka jämfört med att åka till Gävle flygplats så får man problem att innehålla tiderna.
- Vid FFK-uppdrag så har man krav på sig att kunna starta oavsett årstid. Startbanan av asfalt medger detta men grässtråket kan ge problem.
- Den minskning av antalet baser/flygplatser från tvärs F16 i Uppsala och norrut är betydande. Det säger sig självt att det behövs fler flygplatser även för försvarsmaktens behov. Chefen för flygvapnet sade så sent som för ett år sedan att man kommer att nyttja civila flygplatser i takt med krigets utveckling.
- Hemvärnsdelen av FFK kan inte använda Gävle flygplats om kommunens planer förverkligas.
- Två sjöräddningsövningar (2023 och 2024) har inte FFK deltagit i p.g.a. det sk flygförbudet.
- År 2018 tvingades Värmlandsflygs flygningar för Lantmäteriverket, att flytta från Gävle flygplats, då operationen blev ohållbar utan en instrumentflygplats. Denna operation bör ju flytta tillbaka till Gävle. Lantmäteriets personal som deltar i flygningarna är bosatta i Gävle.
- Med den hantering som kommunen haft när det gäller flygplatsen kan man bara konstatera att man gjort allt för att sabotera verksamheten för flygklubben. Nyrekrytering och skolning av nya piloter vilket systemet är beroende av har i princip upphört redan 2016. Efterhand har antalet ideella piloter minskat i klubben så nu klarar vi inte vårt åtagande inom skogsbrandflyget. Om vi får verka från Gävle flygplats så kan vi kanske klara av vårt åtagande under 2025. Brandflygsäsongen 2024 (som inte var extrem) så lämnade GBFK bort sina flygningar vid sex tillfällen till de andra flygklubbarna. Vid ett tillfälle klarade inte vi sex flygklubbar att tillsammans få fram en besättning. De ideella krafterna som utför skogsbrandbevakningen från luften känner inte att vi har stöd från samhället i den omfattning som krävs för att det skall överleva i X-län. Skogsbrandflyget i Sverige startades av Gävlebygdens flygklubb i samverkan med räddningstjänsten.
- Antalet piloter till FFK har minskat drastiskt i X-län.

Sammanfattningsvis så behöver ansvariga statliga institutioner för de olika verksamheterna som kräver en instrumentflygplats gemensamt komma fram till utnämning av "riksintresse" för Gävle flygplats med instrumentinflygnings möjlighet i en gemensam värdering och helst av allt en värdering som säger att flygplatsen skall vara en beredskapsflygplats. Det är tydligt vid intervjuer med Regionens politiska ledning att man inte har en tydlig bild av vad som krävs från FM vad gäller civila samhällets stöd vad gäller vård av skadade. FM bedömning har varit densamma i flera år och har inte ändrats genom NATO-inträdet vilket pekar på att man inte gjort någon förnyad prövning. Via andra kanaler så får vi förståelsen att Gävle hamn kommer att spela roll i kris respektive krig. Därmed borde det också finnas resurser som snabbt kan avspaña näraliggande havsområden.

Förslagsvis bör FM i samverkan med MSB föreslå att Sverige inte kan lägga ned flygplatser just nu i avvaktan på utredningar som får visa på behovet av beredskapsflygplatser m fl funktioner för instrumentflygplatser i kris och krig. Aktuella departement får väl ge direktiv.

Ytterligare Sammanfattning

Gävle flygplats har tidigare varit en instrumentflygplats men stängdes för instrumenttrafik 2016. Sedan dess har kommunen successivt arbetat för att helt avveckla flygplatsen, bland annat genom att försöka sälja marken till serverhallsaktörer eller upplåta den till solcellsanläggningar. Detta har skett utan att nödvändiga remissförfaranden följts, och utan tillräckliga risk- och konsekvensanalyser, vilket bland annat resulterat i att detaljplanen har upphävts av Mark- och miljödomstolen.

Efter Sveriges inträde i NATO och förändrade säkerhetspolitiska förutsättningar har behovet av beredskapsflygplatser ökat. Gävle sjukhus är regionens största akutsjukhus och ligger endast 14 km från Gävle flygplats. I dag är Gävleborgs län det enda i Sverige utan en godkänd beredskapsflygplats.

Gävle flygplats har flera strategiska användningsområden:

- **Ambulansflyg och vård transporter**
- **Brandflyg och skogsbrandsbekämpning**
- **Polis- och sjöräddningshelikoptrar**
- **Hemvärnsflyg och FFK-uppdrag**
- **Reservflygplats vid kris och krig**

Kommunens försök att dra en kraftledning tvärs över landningsbanan är att betrakta som ett medvetet hinder mot fortsatt flygverksamhet. Flygplatsen har högsta bärighetsklass och goda utvecklingsmöjligheter för att åter bli en instrumentflygplats till en relativt låg kostnad (5–10 miljoner kronor).

Gävle flygplats måste snarast utredas och utnämnas som ett riksintresse för totalförsvaret och beredskapsflyg.

Vi uppmanar myndigheter såsom **Trafikverket, Försvarsmakten, MSB, Transportstyrelsen** och berörda **departement** att:

1. **Gemensamt ta ansvar** för att säkra tillgången till en fungerande instrumentflygplats i Gävleborgs län.
2. **Initiera en samlad värdering** av Gävle flygplats potential och roll som beredskapsflygplats i fred, kris och krig.
3. **Stoppa nedläggningsplanerna** i avvaktan på en nationell översyn av behovet av beredskapsflygplatser – i synnerhet utifrån NATO-åtaganden.
4. **Utnämna Gävle flygplats till riksintresse**, vilket är en nödvändig grund för att åter kunna certifiera flygplatsen och säkra dess långsiktiga roll för civil och militär luftverksamhet.

Med vänlig hälsning Anders Hellström för beredskapgavleborg.se