

Transportstyrelsen
luftfart@transportstyrelsen.se
Sjö- och luftfart
601 73 Norrköping

Datum: 2025-06-13

**Yttrande från AOPA Sweden avseende ansökan om tillstånd att
inrätta/ändra Säve flygplats (Dnr TSL 2025-229)**

AOPA Sweden tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på rubricerad ansökan. Vi har tagit del av underlaget och önskar härmed framföra våra invändningar mot den föreslagna förändringen.

Sammanfattande ståndpunkt

AOPA Sweden avråder från att bevilja ansökan i dess nuvarande utformning. Förslaget innebär i praktiken en nedläggning av Säve flygplats som infrastruktur för flygverksamhet med flygplan, genom omvandling till helikopterflygplats med banliknande FATO och samtidig avveckling av kontrollzon och flygtrafikledning. Vi anser att detta är ett oåterkalleligt ingrepp med negativa konsekvenser för både nuvarande och framtida samhällsbehov.

Huvudsakliga invändningar

1. Avveckling av värdefull flygplatsinfrastruktur

Säve är en av få kvarvarande flygplatser med kapacitet för varierad flygverksamhet i närheten av Sveriges andra största stad. En ensidig omställning till helikopterverksamhet försämrar regionens transportberedskap, särskilt i händelse av kris eller krig. Flygplatsen fyller en viktig funktion inte enbart för ambulans- och räddningsflyg, utan även för allmänflyg, pilotutbildning och testverksamhet kopplad till teknikutveckling.

2. Bristfälligt beslutsunderlag och felaktiga antaganden

Ansökan synes vila på antagandet att blandad trafik (helikopter/flygplan) är oförenlig ur ett säkerhetsperspektiv. Detta saknar stöd i både nationell och internationell praxis. Ett stort antal flygplatser, såväl i Sverige som utomlands, hanterar blandad trafik inom okontrollerat luftrum utan säkerhetsproblem, särskilt med stöd av modern teknik som ADS-B, digital lägesövervakning och förbättrad trafikinformation.

3. Oåterkallelig förändring med oklara framtida konsekvenser

Att permanent omvandla flygplatsens infrastruktur genom att ta bort banor för flygplan begränsar möjligheterna att i framtiden stödja nya former av luftfart såsom elflyg, drönartransporter och vertikal mobilitet. I en tid av snabb teknisk utveckling inom flygsektorn är det viktigt att bevara flexibilitet i infrastrukturen.

4. Avsteg från luftfartsförordningens samhällsperspektiv

Enligt 6 kap. 2 § Luftfartsförordningen (2010:770) får tillstånd att inrätta eller väsentligt ändra en flygplats endast medges om anläggningen är lämplig ur ett övergripande samhällsperspektiv. Förarbetena till förordningen betonar att beslut ska grundas på en helhetsbedömning, där faktorer som totalförsvaret, miljö, teknisk funktion och transportintegration vägs in. Den nu aktuella ansökan uppfyller enligt vår bedömning inte dessa krav.

5. Oklarheter kring RMZ och inflygning till okontrollerad flygplats

Ansökan hänvisar till införande av RMZ (Radio Mandatory Zone) för att möjliggöra instrumentinflygningar, trots att:

- Det inte finns något krav på RMZ i varken ICAO-dokumentation eller EASA-föreskrifter för detta ändamål.
- Transportstyrelsen, såvitt vi känner till, ännu inte publicerat föreslagna regler eller genomfört remissförfarande avseende RMZ i detta sammanhang.
- Flera europeiska länder tillämpar instrumentinflygning till okontrollerade flygplatser utan RMZ, istället används lokala procedurer och tekniska lösningar såsom ADS-B.
- Inom EASA och EUSPA pågår ett arbete för att utreda just dessa frågor, där RMZ ännu inte bedömts som en nödvändig lösning.

Att i detta skede införa ett nytt luftrumskoncept utan etablerat regelverk riskerar att skapa ett kostsamt och problematiskt prejudikat.

Förslag till åtgärder

Mot bakgrund av ovanstående föreslår AOPA Sweden att Transportstyrelsen:

- Avslår ansökan i dess nuvarande form.
- Initierar en bredare konsekvensanalys av omställningen, inkluderande framtida transportbehov, teknisk utveckling och regional samhällsnytta.
- Verkar för att Säve bibehålls som en mångsidig flygplatsmiljö för såväl helikopter- som flygplansverksamhet.
- Beaktar internationell praxis för inflygning till okontrollerade flygplatser, där RMZ inte är norm.
- Inväntar och integrerar pågående arbete inom EASA, EUSPA m.fl. vad gäller instrumentinflygning och luftrumskrav för icke-kontrollerade flygplatser. AOPA Sweden ställer sig till förfogande att medverka i fortsatt dialog i denna fråga.

Avslutande kommentar

AOPA Sweden anser att den föreslagna förändringen innebär ett betydande avsteg från ett långsiktigt och strategiskt synsätt på transportinfrastrukturens utveckling. För att Sverige även i framtiden ska kunna tillgodose både civila och samhällsviktiga behov inom luftfarten krävs att vi bevarar och utvecklar snarare än avvecklar värdefull infrastruktur. Vi uppmanar därför Transportstyrelsen att avvakta med beslut i ärendet tills ytterligare utredning och fördjupad dialog har genomförts.

Med vänlig hälsning

Johan Holm

AOPA Sweden

johan.holm@aopa.se

(Detta yttrande är elektroniskt framställs och ingen underskrift är nödvändig)