

Svar till Per Andrén

Tack för dina frågor. H  r följer mina svar.

Region Västmanland har för närvarande ingen beslutsprocess om flygplatsen.

Västerås stad äger frågan och vi måste agera efter deras beslut.

Om du har funderingar över hur politisk styrning fungerar kan du med fördel gå in på regionens hemsida.

1. Det jag skrev var att utifrån att Västerås stad fattar/har fattat beslut om nedläggning så måste vi som region hantera hur bibehålla ambulanshelikoptertransporter.

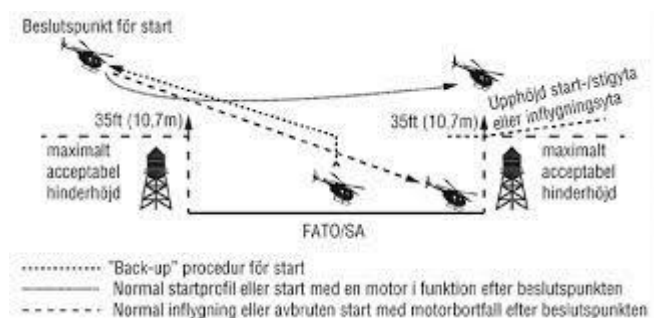
Det finns nu en helikopterplatta på sjukhusområdet att "uppgradera" denna alternativt hitta annan plats för regionens behov   r något som regionen måste ta ställning till och läsa.

Att flytta, eller uppgradera, en helikopterflygplats b  r av bl.a. samhällsekonomiska skäl vara av engångskaraktär. Att stå för drift av en hel flygplats och dess övriga verksamheter över tid   r inte av engångskaraktär.

2. TSFS tillämpades bland annat när beslut om ambulanshelikopterflygplats i M  lnvik, Värmdö kommun, fattades. Du nämner regelverk i dina frågor bland annat EASA och TSFS (se ovan) det förstnämnda regelverket gäller certifiering av helikoptrar tillsammans med till exempel JAR29/CS29.

3. Placering av en helikopterflygplats har jag varken nämnt eller planerat f  r. Jag skrev att i händelse av nedläggning av flygplatsen måste vi hitta en l  sning. Det kommer redan inom kort att bli aktuellt med flytt p.g.a. byggnationer och då bör det bli en l  sning som kräver en investering av engångskaraktär f  r en hållbar l  sning.

Du lyfter frågan om v  derminima och hinder bl.a. nämner du rivning av Klockartorpet, vilket jag finner märkligt. Det känns rimligare att placera helikopterflygplatsen där den kan fungera. "För att möjliggöra in- och utflygning till en helikopterflygplats som har en svår hindersituation kan ett virtuellt FATO etableras ovanför det verkliga FATO:t".



Vad gäller v  derminima så får du gärna utveckla frågan. TSFS 2014: 3 kap.

Visuellflygregler (VFR) V  derminima 1    Flygning enligt VFR i okontrollerat luftrum får ske i flygsikt ner till 1 500 m på följande villkor: 1. Farten ska inte överstiga 140 kt IAS och den ska ge möjlighet för piloten att upptäcka annan trafik eller hinder i tillräckligt god tid för att undvika kollision. 2. Sannolikheten för konflikt med annan trafik ska vara låg, exempelvis i områden med liten trafikvolym eller vid bruksflyg på låga n  v  r. 2    Helikoptrar f  r i okontrollerat luftrum, enligt VFR, flyga i flygsikt ner till 800 m. Helikoptrar som används i särskild verksamhet som sjuktransporter, SAR-operationer och brandbekämpning f  r flyga i flygsikt lägre än 800 m. Farten ska inte

överstiga 140 kt IAS och den ska ge möjlighet för piloten att upptäcka annan trafik eller hinder i tillräckligt god tid för att undvika kollision

4. Vad gäller inflygningsljus finns det nog samt redovisat i bilagorna till TSFS 2012:78.

5. Eftersom beslut om nedläggning inte formellt har trätt i kraft, så får tillståndsfrågor skötas under en ev. avvecklingsperiod.

6. Att säkerställa flygledning måste givetvis finnas med i en planering.

7. Att helikoptrar behöver bränsle känner även jag till och det måste i så fall lösas. Kanske det finns några tips att få från Region Dalarna där plattan finns på sjukhuset i Falun och uppställningsplatsen för helikoptrar i Mora. Det är 86 km däremellan.

8. Frågan om start- och landningsmöjligheter för ambulanshelikopter verksamhet är den fråga jag diskuterat.

Generellt känns det som att det inte spelar någon roll vilka svar du får eller vilka argument som lyfts, du har bestämt att flygplatsen ska vara kvar. Om Västerås stad lägger ned flygplatsbolaget så ska regionen gå in. Nu är det inte riktigt så enkelt, det känns ytterst tveksamt att regionen ska gå in och ta ansvar för helheten inklusive den icke vinstdrivande flygtrafiken. Det är ju inget åtagande av engångskaraktär.

Hans Jansson

Regionråd i opposition (V)