

## Angående regionens hantering av Västerås flygplats

I en interpellation angående regionens hantering av Västerås flygplats ställer Tomas Högström (M) följande frågor:

- **Vilka initiativ har tagits från regionledningen (S, L och C) för att få till stånd ett möte angående Västerås flygplats framtid?**
- **Utifrån regionens ansvar för regional utveckling, vilka analyser har tagits fram hur nedläggningen av flygplatsen påverkar det regionala utvecklingsarbetet?**
- **Hur mycket ökar Region Västmanlands kostnader och transporttider för patienttransporter med ambulansflyg om Hässlö flygplats inte kan användas?**
- **Hur påverkas patienterna av förlängd transporttid om ambulansflyg via Hässlö inte blir möjligt?**

I slutet av januari hade jag, regiondirektören, kommunstyrelsens ordförande och stadsdirektören i Västerås ett möte. Vid detta möte avhandlades ett par gemensamma frågeställningar. Under mötet ställdes frågan om Regionen kunde vara med och finansiera flygplatsen i Västerås i någon form. Vi bad då att få återkomma när vi undersökt vilket behov vi som region har av flygplatsen och vad i övrigt vi kunde se som föranleder en medfinansiering för regionens del. I slutet av februari hade jag och kommunstyrelsens ordförande ett nytt möte där jag meddelade att vi som region nyttjar flygplatsen för ambulansflyg transporter och att vi under byggnationen av nytt akutsjukhus har behov av en helikopterplatta förlagd till flygplatsområdet. För att kunna svara på frågan om medfinansiering ser regionen behov av en utredning kring samhällsskydd och beredskapsperspektivet ur många aspekter, flera berörda aktörer så som regionen, länsstyrelsen, försvarsmakten och länets övriga kommuner kan vara delaktiga i en sådan utredning, men det är bara ägaren Västerås stad som kan initiera en utredning. Kommunstyrelsens ordförande var mycket tydlig med att en utredning av detta slag inte kommer göras av Västerås stad. Därmed har varken regionen eller andra aktörer tillräckligt med faktaunderlag för att göra den bedömning som behövs för en medfinansiering eller annan delaktighet i flygplatsen. Vi har respekt för att länets kommuner äger sin egen verksamhet därav har vi visat vår vilja att

vara delaktiga men vi kan inte som region gå in och styra över andra kommuners angelägenheter.

Några större analyser har inte tagits fram med anledning av flygplatsfrågan i Västerås. Vi vet att företag som bedriver sin verksamhet i anslutning till eller på flygplatsområdet har i olika grad en påverkan om en nedläggning genomförs. Pilotutbildning som bedrivs i Västerås har en stor påverkan. Det kan påverka möjligheten att ha en flyginfrastruktur om behov uppstår så som nationell resurs i kris, gråsonsläge eller krig, att flygtransporter kan vara ett reservtransportmedel. Flygplatsen har varit och kan i framtiden vara en bas för brandflyget eller en alternativ landningsplats i olika situationer. Eftersom trafiken på Västerås flygplats är ganska begränsad så har näringslivet så vitt jag vet inte signalerat några större behov av persontransporter, men utveckling av ny teknik inom transportsektorn skulle kunna vara en framtida utvecklingsmöjlighet för företag i regionen och tillgång till en flygplats av Västerås storlek och läge. Samarbetet inom Mälardalsrådet och framtagande av en systemanalys har de senaste 10 åren prioriterat Arlanda som ett nav till de internationella flygförbindelserna för Norden.

Antal lufttransporter som berör Västmanlänningar är mellan 80-100 de två senaste åren. 2018 hade vi ca 100 sådana transporter där fördelningen är 60 helikoptrar och 40 flyg, av dessa lyfte eller landade 38 i Västerås. Motsvarande siffror för 2019 var ca 80 lufttransporter varav och 45 med helikopter och 35 med flyg, av de 35 lyfte eller landade ca 20 på Västerås flygplats. Region Västmanland har inte så stora volymer av transporter med ambulansflyg via Västerås. För att kunna bedöma merkostnaden har antal flygtransporter under åren 2018 och 2019 beräknats utifrån funna fakturor i redovisningen. För nämnda period har antalet flygtransporter till och från Västerås legat på 38 respektive 20. Västerås sjukhus har inom en radie av ca. 10 mil tillgång till flera flygplatser, såsom Örebro, Borlänge och Arlanda. Om transportererna sker till flygplats inom 10 mil skulle det innebära en ökad kostnad med 20 tkr per patient. (1tkr per mil enligt avtal i Sjukvårdsregionen Uppsala-Örebro). Utöver ökad transportkostnad antas den fasta flygplatskostnaden öka om ambulanstransporterna sker till Arlanda flygplats där det är en känd högre kostnad, i beräkningen är kostnaden därför fördubblad till ca 25 tkr extra per resa jämfört med Västerås eller annan likvärdig flygplats inom 10 mils radie. Med givna förutsättningar om vi räknar på ett snitt om 30 transporter per år så skulle merkostnaden per år ligga i ett spann mellan 600 000 kr och 1 350 000 kr för Region Västmanland. Vägtransport till alternativa flygplatser ökar ambulanssjukvårdens insats till tre timmar per uppdrag jämfört med en timme för Västerås flygplats. Vid dessa tillfällen kan tillgången på ambulansresurser påverkas negativt om det sammanfaller med högbelastning hos Region Västmanland.

Svaret är indelat i olika perspektiv. Stabil patient vuxen, påverkan för denna patientkategori av stabila vuxna patienter bedöms som begränsad. Akuta tillstånd vuxen ombesörjs så gott som uteslutande med vägambulans eller helikopter. Påverkan om ambulansflyg via Hässlö inte blir möjligt bedöms som liten. Akuta tillstånd barn och unga. Den specialistvård för barn och unga vid väldigt

---

akuta tillstånd finns i Stockholm samt Göteborg och transporterna sker så gott som uteslutande med helikopter, detta inkluderar även behov av högspecialiserad vård under nyföddhetsperioden. Diagnosen på svårare hjärtfel ställs oftast när barnet är kvar inne i livmodern. De blivande föräldrarna åker till specialistklinik i god tid innan förlossning, barnet förlöses där och akuta transporter kan på så sätt undvikas. Att flyga barn innebär fler omlastningar från ambulans till flygplan, riskerna ökar och det kan till och med ta längre tid från dörr till dörr. Regionens transportteam förordar därför helikopter för transport av barn med hjärtfel.

Påverkan för akuta tillstånd barn och unga bedöms som liten.

Organdonationer. Inom Region Västmanland sker endast organtransport till andra sjukhus då transplantationer ej sker inom regionen. För organtransport används flygplatsen mycket sällan, kanske enstaka gånger per år. Under de 4 senaste åren har ca 24 donatorer funnits i Västerås och av dessa har 3 – 4 donatorer använts med organ från bröstorg. Det är oftast i dessa lägen som tillgång till flyg behövs oavsett om det är inom Sverige, Skandinavien eller Europa. Det primära är att mark-transporten går så snabbt som möjligt när organen ska transporteras till flyget och den specialistenhet som utför operationerna. Det mest optimala vore att ha en flygplats nära men det är inte avgörande för verksamheten just i Västerås då det finns andra flygplatser inom ca 10 mils radie. Påverkan för organtransport bedöms därför som begränsad.

Med detta anser jag interpellationen besvarad.

**Denise Norström (S)**

**Regionstyrelsens ordförande**