

2023-05-23

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och planering
LI2023/01786

LFVs Remissvar "Ds 2023:3, Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet - För tillgänglighet och beredskap"

Luftfartsverkets ("LFV") huvuduppgifter är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart. Luftfartsverket är tillhandahållare av flygtrafikledningstjänst enligt 6 kap. 13 § andra stycket luftfartslagen.

LFV har tagit del av remissen. Med beaktande av LFVs huvuduppgifter enligt ovan vill LFV framföra följande synpunkter på densamma.

LFV ser positivt på att en utredning av statens ansvar för det svenska flygplatssystemet har initierats. Flera av de förslag som utredningen presenterar förtydligar och möjliggör styrning och samordning av det svenska flygplatssystemet på ett ändamålsenligt sätt, med fokus på tillgänglighet och beredskap, vilket LFV anser är värdefullt för utvecklingen av det svenska flygplatssystemet som helhet.

LFV bedriver civilmilitär integrerad tjänst och LFV är Försvarsmaktens leverantör av flygtrafiktjänst. Vidare är LFV beredskapsmyndighet och är härvid utpekad som en myndighet med ansvar inom en eller flera viktiga samhällsfunktioner och vars verksamhet har särskild betydelse för samhällets krisberedskap och totalförsvaret.

LFV vill vidare peka på att om basutbudet av statliga flygplatser utökas kommer detta att påverka LFV som leverantör när det gäller kostnader för övertagande. I utredningen nämns specifika belopp kopplade till LFV och identifierade behov av nyinvesteringar i infrastruktur samt kostnader för att stärka det civila försvaret, hämtade från MSBs slutrapport om civilt försvar. LFV vill här hänvisa till att dialog förs kring förslagen i MSB:s slutrapport inom ramen för beredningen av den rapporten.

I sammanhanget kan även nämnas att Swedavia och Försvarsmakten hanterar flygplatsteknik (navigation/kommunikation) på sina respektive flygplatser, medan LFV hanterar flygplatsteknik på ett mindre antal konkurrensutsatta flygplatser. LFV

Dokumentnummer

D-2023-330169

Ärendenummer

Ä-2023-018690

Ert datum

Er beteckning

LI2023/01786LI2023/01786

Handläggare

Bergenbrant, Sofia

T

sofia.bergenbrant@lfv.se

Godkänt av

Persson Grivas, Ann

Informationsklass

Offentlig

LFV

Koncernfunktioner

601 79 Norrköping

011-19 20 00 T, 011-19 25 75 F

lfv@lfv.se

www.lfv.se

Org nr. 202100-0795

noterar härvid att ett utökat basutbud sannolikt innebär en avveckling av LFVs kompetens på området "flygplatsteknik".

På sidan 22, i föreslagen förordning om beredskapsflygplatser 6 § återfinns en definition av "flygtrafikledningstjänst" som LFV noterar avviker från definition av densamma i TSFS 2019:126 som lyder: "Flygtrafikledningstjänst: (ATS, Air Traffic Services,) sammanfattande benämning på flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster." LFV efterfrågar ett förtydligande avseende vilken tjänst som avses.

På sidan 24 och i avsnitt 8.7.9 föreslås Sjöfartsverket utgöra nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser. LFV noterar att detta innebär ytterligare en myndighet på luftfartens ansvarsområde. Vidare benämns nätet av beredskapsflygplatser "det statliga nätet" trots att ett antal flygplatser i det föreslagna nätet inte är statliga. Möjligen skulle "det svenska nätet" vara en lämplig benämning.

I avsnitt 5.3.3 samt 6.2.3 förs resonemang om navigationshjälpmedel som ska utgöra reservutrustning för en route-navigering. Transportstyrelsen har i sin rapport "Planeringsförutsättningar för övergång till prestandabaserad navigering" angivit att ett antal VOR-stationer ska utgöra reservutrustning för en-route navigering, vilket utredningen hänvisar till och instämmer i. LFV vill här förtydliga att LFV använder DME som reservutrustning för en-route-navigering, inte VOR-stationer. VOR kan användas men är betydligt dyrare och dess huvudsakliga användningsområde är för flygplatstjänster då dessa till exempel används i många inflygningsprocedurer till flygplats. LFV äger och förvaltar huvuddelen av VOR-stationerna i Sverige. Ett flertal av de VOR-stationer som ägs och förvaltas av LFV idag är gamla och behöver bytas ut om sådan navigering fortsatt ska vara tillgänglig. Med hänsyn till att LFV inte har behov av VOR-stationer för en-route-navigering saknar LFV såväl skäl som finansiering för att byta ut stationerna. Mot den bakgrunden avser LFV att avveckla dessa.

Utredningens internationella utblick när det gäller navigationshjälpmedel återspeglar inte de geografiska skillnader som finns mellan långsmala Sverige med ett fåtal flygplatser och flera kompakta centraleuropeiska länder med betydligt högre flygplatstäthet, där befintliga VOR-stationer vid flygplats medför att kompletterande utrustning såsom DME:er inte är nödvändiga i någon större utsträckning. En sådan jämförelse låter sig mot bakgrund av detta inte göras, eller ger i vart fall inte en rättvisande bild.

I avsnitt 6.2.2 sid. 168 anges att Gällivare flygplats utför flygtrafikledning, men det torde vara Arvidsjaur flygplats som avses.

Utredningen resonerar kring att privat kapital ska bjudas in som delägare till hela Swedavia-koncernen, i syfte att finansiera investeringar och att undvika kapitaltillskott från nuvarande ägaren, staten eller obligationslån på den privata marknaden. LFV konstaterar här att LFVs uppdrag enligt LFVs instruktion (2 a §) är att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst enligt 6 kap. 13 § andra stycket luftfartslagen (2010:500). Av detta följer att LFV är den myndighet som tillhandahåller flygtrafikledningstjänst vid flygplatser som ägs eller drivs av staten.

I avsnitt 8.7.11 anges förutsättningar för att få ta del av statliga bidrag eller för att kunna utnämnas till beredskapsflygplats. LFV ser positivt på att flygplatsernas roll i såväl krisberedskap som i totalförsvårshänseende tydliggörs detta då LFVs flygplatsnära tjänst har ett beroende till flygplatsens verksamhet.

I avsnitt 8.8.1 föreslår utredningen att regeringen bör ta fram en ny strategi för luftfarten. LFV har tidigare i remissvar avseende Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037 anfört bland annat att *”LFV anser att det behövs ett infrastrukturellt nivålyft för att möta utvecklingen inom luftfarten och framtidens krav i fråga om flygsäkerhet, effektivitet och miljö, liksom robusthet. En modernisering av den infrastruktur för flygtrafikfiktjänst som LFV ansvarar för är en förutsättning för att flyget på bästa sätt ska kunna bidra till att uppnå de transportpolitiska målen.”*¹ LFVs uppfattning i detta hänseende har inte förändrats utan kvarstår.² LFV ser positivt på att en ny strategi för luftfarten arbetas fram och bidrar gärna i arbetet med framtagande av densamma.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Ann Persson Grivas efter föredragning av biträdande chefsjurist Sofia Bergenbrant. I handläggningen av ärendet har även överdirektör Magnus Corell, direktör Operations Anna Granberg, direktör En Route Petter Eklund, direktör Juridik, Kvalitet, Flygsäkerhet, Miljö tillika chefsjurist Petra Sernulf, direktör Styrning och ekonomi Boel Enjin, direktör System och utveckling Niklas Ferm, Teknisk direktör Ulf Thibblin, direktör Gemensamma tjänster Jan Berggren samt HR- och kommunikationsdirektör Fredrik Henning deltagit.

¹ Se LFVs remissvar D-2021-230754, er referens I2020/02739.

² LFV hänvisar här till remissvar enligt ovan i relevanta delar.

Norrköping,

Ann Persson Grivas
Generaldirektör