

Datum
2023-05-15Dnr/Beteckning
TSG 2023-1242Ert datum
2023-02-16Er beteckning
LI2023/01786

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och planering
Ämnesråd
Göran Roos

Remissvar: Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Sammanfattning

Transportstyrelsen (TS) tillstyrker i huvudsak utredarens förslag men önskar lämna ett antal synpunkter.

Transportstyrelsen har även mer i detalj preciserat myndighetens synpunkter och kommentarer i bilaga till remissvaret.

Synpunkter och kommentarer

Transportstyrelsen ställer sig positiv till utredarens förslag att ett villkor för stöd till icke statliga flygplatser är att verksamheten vid flygplatsen ska bedrivas i aktiebolagsform.

Transportstyrelsen delar utredaren åsikt om vikten av robusthet i nätet av beredskapsflygplatser.

Transportstyrelsen stödjer, i sammanhanget av ny nationell kontaktpunkt för beredskapsflygplatser, utredningens utlåtande att totalförsvarsaspekterna behöver utredas vidare. I detta sammanhang är det viktigt att belysa behovet av samordnade funktioner för att säkerställa tydligt ansvar, uppdrag och befogenhet i den komplexa situation som kan uppstå vid större störningar av svensk infrastruktur.

Transportstyrelsen delar utredaren ståndpunkt att beredskapsavtalen bör tecknas med en längre giltighet än dagens avtal.

Transportstyrelsen delar utredarens ståndpunkt att reservflygplatser ska få ersättning att tillhandahålla inflygningshjälpmedel samt kompletterande ersättning för att hålla beredskap med ytterligare personal om så krävs. Transportstyrelsen vill i det här sammanhanget även lyfta behovet av en finansieringsmodell för de radionavigationshjälpmedel för områdesnavigering (en-route) som ska utgöra det nationella nätverket av reservutrustning.

Transportstyrelsen ser positivt på utredarens förslag att tillsätta en ”bränslekommission”.

Utredaren anger att senast 2025 bör de icke statliga flygplatserna ha den infrastruktur och kapacitet som krävs för en effektiv och hållbar flygplatsdrift inklusive bränsle- och energiförsörjning för flygtrafiken. Transportstyrelsen stödjer inriktningen, men vill lyfta att om de icke statliga flygplatserna endast får två år på sig att tillhandahålla hållbar energiförsörjning för flygtrafiken, så kan det bli svårt att hinna med att installera ladd-möjligheter för elflyg och också en ekonomisk börda under kort tid.

Utredningen föreslår att Swedavia AB och beredskapsflygplatser senast år 2030 ska tillhandahålla laddningsutrustning som möjliggör laddning av elflyg samt infrastruktur som möjliggör tankning av fossilfritt flygbränsle. Transportstyrelsen anser att detta är en rimlig målsättning. Dessutom behöver hänsyn tas till det nyligen överenskomna EU-regelverket om Fit for 55 inklusive RefuelEUAviation och AFIR.

Transportstyrelsen delar utredarens syn på att ett statligt investeringsstöd för svensk produktion av fossilfria flygbränslen behöver värderas vidare.

Transportstyrelsen delar utredarens förslag om en nationell flygbränsleplan men anser det angeläget att även el- och vätgasdrift beaktas i planen, som därför kan behöva ges ett annat namn.

Transportstyrelsen ser positivt på att pröva om det är möjligt att anpassa miljöbalkens prövning med hänsyn till betydelsen av att ha beredskap att öppna upp flygplatser utanför ordinarie öppettider för samhällsviktig luftfart.

Transportstyrelsen stödjer utredarens synpunkt om ett stabilt och robust nätverk av beredskapsflygplatser och reservflygplatser som kan tillgodose Sveriges behov av tillgängliga flygplatser. Ett tillgängligt nätverk av beredskapsflygplatser och reservflygplatser är särskilt viktigt med hänsyn till det nya säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde. Ett stabilt och robust nätverk av beredskapsflygplatser och reservflygplatser som har en förmåga att tillgodose tjänster som är nödvändiga för det svenska totalförsvaret är av största vikt ur ett krigs-, kris- och räddningstjänstperspektiv samt i höjd beredskap och krig. Beredskapsflygplatser och reservflygplatser måste ha en god förmåga att hantera olika typer av kriser och därför är flygplatsernas infrastruktur av stor vikt, dvs. ban- och plattkapacitet, öppettider, utrustning för kommunikation, konventionella navigationshjälpmedel och övervakning samt flygtrafikledning mm. Det är därför viktigt att flygplatsernas kontinuitet, tillgänglighet och funktion beaktas i den framtida utvecklingen.

Transportstyrelsen konstaterar att utredarens förslag om vilka tjänster som ska tillhandahållas på en beredskapsflygplats kommer i vissa fall vara kostnadsdrivande för flygplatsoperatören och leverantören av flygtrafikledningstjänst. Vissa av förslagen kommer även att bli kostnadsdrivande för SMHI.

Transportstyrelsen är fortsatt bekymrad över mycket långtgående krav på buller från flygplatser i samband med prövningar enligt Miljöbalken, som i mycket hög grad baseras på att flygplatsgrannar anser sig vara störda – krav som är extremt mycket högre än de krav Sverige har på buller från andra trafikslag och, enligt vår kännedom, saknar motstycke internationellt.

Efter den 6 juni 2030 ska de konventionella navigationshjälpmedlen enbart finnas kvar som reserv om de satellitbaserade navigationssystemen inte är tillgängliga eller ger tillräcklig noggrannhet samt vid bortfall av radartäckning. Skulle en sådan situation uppstå ska det enligt förordning (EU) 2018/1048 finnas ett minimalt nätverk av reservflygplatser och konventionella navigationshjälpmedel för inflygning och områdesnavigation. Förordningen är inte framtagen i syfte att tillgodose flygplatser och tjänster som är nödvändiga för det svenska totalförsvaret ur ett krigs-, kris- och räddningstjänstperspektiv samt i höjd beredskap och krig vilket bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Övrigt

Transportstyrelsen önskar upplysa att utredningen innehåller vissa begrepp som är felaktiga eller som har blandats ihop. Vidare innehåller vissa tabeller felaktiga uppgifter, vilket uppmärksammas i remissvarets bilaga.

Jonas Bjelfvenstam

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog ställföreträdande generaldirektör Ingrid Cherfils, enhetschef Andreas Holmgren, enhetschef Lars Haglund, sektionschef Staffan Söderberg samt utredare Henrik Sandén, den senare föredragande.

Bilaga

Transportstyrelsens synpunkter

Författningsförslag (1 pkt) (s. 9)

Transportstyrelsen stödjer, i sammanhanget av ny nationell kontaktpunkt för beredskapsflygplatser, utredningens utlåtande att totalförsvarsaspekterna behöver utredas vidare. I detta sammanhang är det viktigt att belysa behovet av samordnade funktioner för att säkerställa tydligt ansvar, uppdrag och befogenhet i den komplexa situation som kan uppstå vid större störningar av svensk infrastruktur.

Villkor för stöd till icke statliga flygplatser (1.1 Kap. 16 §, Effektivitet) (s. 14)

Förslag att reglera att verksamheten ska bedrivas i aktiebolagsform ser Transportstyrelsen som positivt. Detta då förordning (EU) 2017/373¹ ställer krav på organisationernas finansiella styrka, ansvarsförsäkring och ekonomisk redovisning (ATM/ANS.OR.D.015 – D.025)

Inrättande av beredskapsflygplatser (1.3 Kap.) (s.19)

Rubriken kan vara missledande då begreppet 'inrättande' används i luftfartslagen (2010:500) och i Transportstyrelsens föreskrifter när ett mark- eller vattenområde ska prövas mot samhället om platsen är lämplig för att anläggning av flygplats. Därför bör rubriken ändras till "Beslutande av beredskapsflygplatser".

Bemyndiganden (1.3 Kap. 10 §) (s. 20)

Det är oklart vad utredaren avser eftersom det inte i den föreslagna Förordning om beredskapsflygplatser (Ds 2023:3 sid 21ff) tydligt framgår/föreslås vilken myndighet som ska få bemyndigandet att meddela föreskrifter om beredskapsflygplatser.

När det kommer till flygplatsernas 'ordinarie' verksamhet, inklusive tillhandahållandet av flygtrafiktjänster för flygplatsen, med avseende på personal, utrusning och anläggningar så finns detta reglerat i förordningarna (EU) nr 139/2014² respektive (EU) 2017/373³, samt i nationella föreskrifter meddelade av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen utövar tillsyn mot dessa regelverk.

¹ KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011

² KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

³ KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011

Skyldigheter för flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser (1.4 Kap. 6 §) (s. 22)

Kapitlet anger de tjänster som en beredskapsflygplats förväntas tillhandahålla, däribland flygtrafikledningstjänst och väderobservationer.

I anslutning till flygtrafikledningstjänst nämns 'radarledning'. Radarledning för flygning på sträcka (mellan två flygplatser) tillhandahålls av LFV under dygnets 24 timmar (H24). Radarledning för ankommande och avgående flygtrafik vid flygplats utförs av lokal flygtrafikledningsenhet genom inflygningskontrolltjänst (APP) och flygplatskontrolltjänst (TWR) som utgör delar av flygkontrolltjänst (ATC). Det finns inget krav på att en lokal enhet för flygtrafikledningstjänst som tillhandahåller inflygnings- och/eller flygplatskontrolltjänst också ska tillhandahålla radarledning. Radarledning tillhandahålls istället i mån av resurser. Om det ska vara krav på radarledning för beredskapsflygplatser kan detta bli kostnadsdrivande med hänsyn till eventuellt behov av utökad bemanning. Flygkontrolltjänst utövas av flygledare.

Utredarens förslag på totalt 22 beredskapsflygplatser (Ds 2023:3 sid 185) innefattar tre flygplatser som inte tillhandahåller flygkontrolltjänst (ATC). Vid flygplatserna i Gällivare, Mora och Lycksele tillhandahålls istället flygtrafikledningstjänst i form av flyginformationstjänst vid flygplats (AFIS). AFIS utövas av AFIS-tjänstemän.

Utredarens förslag att kräva radarledning vid samtliga beredskapsflygplatser skulle för dessa tre flygplatser innebära kostnadsökningar i samband med utbildning och utbyte av personalkategorin AFIS-tjänsteman till flygledare, utökad kravbild till att gälla ATC samt uppdatering av befintliga certifikat enligt förordning (EU) 2017/373 för tillhandahållande av ATC.

Vidare anges i 6 § krav på 'väderobservationer'. Det framgår inte vilken typ av väderobservationer som avses men på flera ställen i Ds 2023:3 omnämns METAR och det antas därför vara avsikten.

Samtliga föreslagna beredskapsflygplatser tillhandahåller meteorologisk observationstjänst i egen regi eller genom avtal med annan leverantör av flygvädertjänst.

För meteorologisk observationstjänst för luftfarten och distribution av observationer i form av METAR krävs certifiering för flygvädertjänst enligt förordning (EU) 2017/373 samt enligt kompletterande krav i Transportstyrelsens föreskrifter om flygvädertjänst (TSFS 2019:95). Benämningen 'väderobservationer' i 6 § bör därför omformuleras till 'Meteorologisk observationstjänst, flygvädertjänst (MET)'

Transportstyrelsen kommenterar om radarledning och METAR gäller även för följande kapitel i utredningen.

- *Beredskapsavtalets innehåll (6.2.3 Kap.) (s. 175)*
- *Trafikverkets redovisning 15 juni 2020 (6.2.3 Kap.) (s. 181f)*

Kapitlet anger att räddningstjänst ska tillhandahållas när luftfartygets startmassa så kräver det. När räddningstjänst ska tillhandahållas på flygplats avgörs inte av luftfartygets startmassa. Beroende på flygplatsens certifieringsgrund så ska antingen räddningstjänst tillhandahållas för kommersiella flygtransporter med undantag för

flygningar som definieras som ambulansflygningar (nationell certifieringsgrund) eller för alla typer av flygningar (europeisk certifieringsgrund).

Transportstyrelsen rekommenderar att texten ändras till: *Räddningstjänst*: När föreskrifterna så kräver

Transportstyrelsen kommentarer om räddningstjänst gäller även för följande kapitel i utredningen.

- *Nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgas och förutsättningarna utvecklas (2 Kap.) (s. 35f)*

Verkställighetsföreskrifter (1.4 Kap. 4 §) (s. 24)

Det är oklart om 14 § är det bemyndigande som omnämns i förslag till Lag om beredskapsflygplatser, 10 §, s 24.

Om så är fallet behöver Trafikverkets kommande föreskrifter för beredskapsflygplatser samordnas med Transportstyrelsen i förhållande till gällande EU-reglering och Transportstyrelsens föreskrifter inom flygplats- respektive flygtrafiktjänstområdet.

Statens rådighet över flygplatssystemet (2 Kap.) (s. 29)

Transportstyrelsen delar utredarens syn på att staten bör öka sin rådighet över det svenska flygplatssystemet.

Frågan är viktig för att möta våra säkerhetspolitiska mål som är under förändring i dessa nya tider som vi bör anta gäller i mer än tio år framöver.

Det nationella basutbudet bör utökas (2 Kap.) (s. 30)

I tredje stycket anges att luftfartens tillgänglighet till fler regioner kommer att säkerställas genom statens övertagande av huvudmannskapet.

Regionerna har redan idag tillgänglighet genom befintliga flygplatser, om än med andra huvudmän än staten. Förslag på övergång till annat huvudmannskap borde snarare hänföras till totalförsvarsintresset än tillgänglighetsperspektivet. Detta framgår också av Ds 2023:3 s 59 sista stycket, där utredaren refererar till Trafikverkets slutrapport från 2021.

Nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgas och förutsättningarna utvecklas (2 Kap.) (s. 33)

Avsnittet nämner vid flertal ställen om vikten av robusthet, vilket Transportstyrelsen starkt understryker.

Transportstyrelsen stödjer utredarens synpunkt om ett stabilt och robust nätverk av beredskapsflygplatser och reservflygplatser som kan tillgodose Sveriges behov av tillgängliga flygplatser. Ett tillgängligt nätverk av beredskapsflygplatser och reservflygplatser är särskilt viktigt med hänsyn till det nya säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde. Ett stabilt och robust nätverk av beredskapsflygplatser och reservflygplatser som har en förmåga att tillgodose tjänster som är nödvändiga för det svenska totalförsvaret är av största vikt ur ett krigs-, kris- och räddningstjänstperspektiv samt i höjd beredskap och krig. Beredskapsflygplatser och reservflygplatser måste ha en god förmåga att hantera olika typer av kriser och

därför är flygplatsernas infrastruktur av stor vikt, dvs. ban- och plattkapacitet, öppettider, utrustning för kommunikation, konventionella navigationshjälpmedel och övervakning samt flygtrafikledning mm. Det är därför viktigt att flygplatsernas kontinuitet, tillgänglighet och funktion beaktas i den framtida utvecklingen.

Transportstyrelsen delar även synen på att Swedavias flygplatser ska ingå i sammanställningen över beredskaps- och reservflygplatser, och att bolagsordningen uppdateras i enlighet därmed.

Nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgas och förutsättningarna utvecklas (2 Kap.) (s.34)

Det som anges i sista stycket att längre framförhållning vid utformning av beredskapsavtal samt längre giltighetstid för avtalen bedöms vara positivt för parterna.

Begreppet ”reservflygplatser”. har tidigare inte omnämnts i rapporten vilket kan skapa förvirring. Begreppet omnämns och förklaras först på sidan 86.

Om inte begreppet ”reservflygplatser” ska förklaras bör en hänvisning till sidan 86 göras.

Nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgas och förutsättningarna utvecklas (2 Kap.) (s. 35f)

Första stycket anger vilka tjänster som ska tillhandahållas av beredskapsflygplatser, se kommentar ovan till sid 22: Förordning om beredskapsflygplatser - Skyldigheter för flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser, 6 §

I sista stycket anges att reservflygplatser ska få ersättning att tillhandahålla inflygningshjälpmedel samt kompletterande ersättning för att hålla beredskap med ytterligare personal om så krävs. Transportstyrelsen ställer sig positivt till förslaget

Transportstyrelsen vill i det här sammanhanget även lyfta behovet av en finansieringsmodell för de radionavigationshjälpmedel för områdesnavigering (en-route) som ska utgöra det nationella nätverket av reservutrustning då de satellitbaserade navigationssystemen inte är tillgängliga eller ger tillräcklig noggrannhet samt vid bortfall av radartäckning. Utrustningen är per definition inte flygplatsutrustning men krävs bland annat för att kunna navigera mellan flygplatser. Transportstyrelsen har i rapport TSL 2019-7957 angett vilka radionavigationshjälpmedel för en-route navigering som ska utgöra reservutrustning. Denna utrustning hanteras och underhålls av LFV.

Luffarten bör ställa om (2 Kap.) (s. 37f)

Transportstyrelsen anser att Luftfarten *måste* ställa om, för att hjälpa till med att nå klimatmålen. Ett framtida flygplatssystem behöver ställa om i närtid för långsiktig hållbarhet.

Transportstyrelsen ser positivt på tillsättande av en ”bränslekommission”, dock föreslås att en sådan kommission skulle benämnas ”drivmedelskommission för flyget”, och att utöver hållbara bränslen även el- och vätgasdrift borde ingå i kommissionens uppdrag. Motivering: den föreslagna kommissionen föreslås konkretisera och genomföra en plan för produktion och distribution av fossilfri

energi, och el/vätgasdrift kan också möjliggöra fossilfri energi för flyget i en framtid.

I stycket sägs också: ”Senast 2025 bör de icke statliga flygplatserna ha den infrastruktur och kapacitet som krävs för en effektiv och hållbar flygplatsdrift inklusive bränsle- och energiförsörjning för flygtrafiken”. Om utredaren avser att alla ickestatliga flygplatser redan om två år ska ha möjlighet att erbjuda även vätgas och el för elflyg tror vi att detta är ett för ambitiöst mål. Det kan bli svårt att hinna med att installera ladd-möjligheter för elflyg och det innebär också en ekonomisk börda under kort tid. Transportstyrelsen bedömer att elflygplan som kan ta mer än 19 passagerare inte heller kommer att vara säkerhetscertifierade innan 2025. Däremot ser Transportstyrelsen inget problem med att ställa krav på möjlighet att tillhanda hålla hållbara bränslen på flygplatser, eftersom de hållbara bränslena bedöms komma levereras med likvärdig infrastruktur som konventionellt bränsle för den stora merparten av flygplatser i Sverige. Problemet för hållbara bränslen är snarare tillgång från raffinaderier samt kostnader. Det bör också noteras att det för närvarande endast är tillåtet att blanda in upp till 50% SAF i tanken. Tester pågår att flyga med 100% SAF, men det är en process som tar tid och kräver ytterligare dataunderlag innan det kan godkännas av ansvariga certifieringsorgan.

Miljöprovning för flygplatser med samhällsviktig luftfart (2 Kap.) (s. 38)

Transportstyrelsen ser positivt på att pröva om det är möjligt att anpassa miljöbalkens provning med hänsyn till betydelsen av att ha beredskap att öppna upp flygplatser utanför ordinarie öppettider för samhällsviktig luftfart. I en sådan provning bör även flygplatsernas miljövillkor hanteras i relation till en ändring av öppettider. Exempel på miljövillkor som innebär kostnader för flygplatserna är krav på bullerisolering av bostäder, där Miljödomstolarna på senare år skärpt kraven främst nattetid. Skulle flygplatserna åläggas att bullerisolera fler bostäder på grund av behov av ökat behov av samhällsviktig luftfart innebär det ökade direkta kostnader för dem.

Transportstyrelsen anser visserligen att det är viktigt att svenska flygplatser bedriver verksamhet som är hållbar ur ett miljöperspektiv, men vad gäller flygbuller är vår erfarenhet att flygplatsgrannar i hög utsträckning inte störs av buller från samhällsviktig luftfart i lika hög grad som från kommersiellt flyg och nöjesflyg. I dagens geopolitiska läge är beredskap angelägen. Vi noterar, men delar därför inte, Naturvårdverkets uppfattning (på sid 196 i utredningen) gällande att beredskapsflyg måste innefattas i *gällande* miljötillstånd, utan anser att flygningar som genomförs i beredskapssyfte inte ska räknas till den trafik som utgör grund för bedömningen av miljötillståndet.

Mina reflektioner kring bestämmelser om statligt stöd (4.3.2 Kap.) (s. 63)

Enligt Sammanfattning sid 30, fjärde stycket bör det nationella basutbudet av flygplatser utökas genom förhandlingar mellan flygplatsernas huvudmän å ena sidan och (enligt förslaget) Swedavia AB som företrädare för staten å den andra sidan. Efter förhandlingar föreslås att regeringen beslutar om utvidgning av det nationella basutbudet av flygplatser.

Enligt moment 4.3.2, tredje stycket, anges att överlämnande från berörda flygplatsägare bör ske på frivillig basis samt att det sker på strikt affärsmässig grund.

Det bör här förtydligas att överlämnandet sker först efter förhandling med statens företrädare och regeringens beslut.

Verksamhetsmässig översikt (5.3.1 Kap) (s. 83)

Tabellen anger att antalet militära/civila godkända instrumentflygplatser är 4. Antalet militära/civila godkända instrumentflygplatser är 5 (LULEÅ/Kallax, RONNEBY, SÅTENÄS, LINKÖPING/Malmen, UPPSALA).

Reservflygplatser (5.3.3 Kap.) (s. 87)

Beträffande reservflygplatser hänvisar Ds 2023:3 till EU-bestämmelser som ska tillämpas från den 6 juni 2023. Texten bör kompletteras med referens till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1048 av den 18 juli 2018 om krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden avseende prestandabaserad navigation

Översiktlig bild (5.3.5 Kap.) (s.90)

Det som anges i andra stycket att flygbolagen, via systemet för undervägsavgifter, betalar för den kostnad som uppstår för att tillhandahålla flygtrafiktjänst är delvis korrekt.

Systemet för ersättning via undervägsavgifter är i första hand avsett att täcka flygtrafiktjänstens kostnader relaterade till tillhandahållande av tjänster som uppkommer vid flygning på sträcka (underväg / en-route) men också för att täcka den nationella flygsäkerhetsmyndighetens kostnader för tillsyn.

Sverige har valt att även inkludera delar av kostnaderna för flygtrafiktjänst i anslutning till flygplatsernas närområde i kostnadsbasen för undervägsavgiften istället för att lägga delar av dessa på terminalavgifter (TNC) som tas ut av flygplatserna, något som har uppmärksammats på europeisk nivå och som kan komma att behöva justeras. En sådan justering kommer troligen att medföra kostnadsökningar för flygplatserna och att tillföra ytterligare kostnader till systemet för undervägsavgifter kommer sannolikt inte att vara möjligt.

Detta kommenteras även av utredaren i Ds 2023:3 på sid 93 sista stycket.

Undervägsavgifter (5.3.5 Kap.) (s. 92f)

Meningen i fjärde stycket ” Enligt gällande riktlinjer bör avgiften fastställas så att balans uppnås i systemet vid utgången av aktuellt år givet ingående balans från föregående år...” behöver kompletteras eftersom den inte ger hela bilden. Om beräkning på justerade totala kostnader visar på ett över- eller underskott som är större än vad som betraktas som balans ska avgiften justeras. Justeringen ska göras så att balanskravet respekteras och en förväntad utveckling av avgiften ska fastställas för att nå till ett nollresultat över en treårsperiod. Denna avgiftsbana ska rullande uppdateras varje år givet de treårsprognoser som lämnas.

Vid väsentliga omständigheter som leder till exempelvis kraftiga trafikminskningar som får en betydande påverkan på avgiftsutjämnningssystemets ekonomiskt hållbara situation kan principen om balans i systemet inom en treårsperiod komma att justeras alternativt göras avsteg från.

Ersättning för flygvädertjänst, med undantag för meteorologisk utrustning på flygplatser, sker idag via undervägsavgifter. Bland annat utgår ersättning för produktion och uppföljning av flygplatserna Terminal Area Forecast (TAF) till SMHI.

Sveriges inkluderande av ersättning för TAF i systemet för undervägsavgifter har kritiserats av Permanent Commission (Eurocontrol) som fastställer staternas undervägsavgifter och kan komma att förändras så att flygplatsprognoserna behöver finansieras på annat sätt.

Att utöka antalet flygplatser som ska ha flygplatsprognoser (TAF) baserat på behov av beredskapsflygplatser (eller reservflygplatser) kommer med största sannolikhet inte att accepteras som tillkommande underlag för utbetalning via systemet med undervägsavgifter.

Samtidigt kommer utökade krav på flygplatsprognoser (TAF) att öka kostnaderna för SMHI flygvädersverksamhet. Kostnaderna för detta och vem som ska stå för dessa ökade kostnader behöver utredas.

Kostnadsstruktur (5.3.7 Kap.) (s. 99f)

Det som anges i tredje stycket stämmer att de senaste årens europeiska regelutveckling inom såväl flygplats- som flygtrafiktjänstområdet har blivit betydligt mer specifikt när det gäller regelefterlevnad.

Transportstyrelsens tillsynsverksamhet syftar till att kontrollera organisationernas regelefterlevnad, både före och efter de nya regelverkens krav. Genom kraven på att organisationerna själva ska säkerställa och följa upp kravuppfyllnad så finns en förhoppning att Transportstyrelsens tillsynsverksamhet kommer att upplevas som mindre resurskrävande för såväl flygplatsorganisationer som leverantörer av flygtrafiktjänst.

Transportstyrelsen kommentarer om europeisk regelutveckling gäller även för följande kapitel i utredningen.

- För- och nackdelar med stordrift (5.3.7 Kap.) (s. 101f)

Benämningen 'flyginformationstjänst' är i sammanhanget felaktig.

Flygtrafikledningstjänst i anslutning till flygplats tillhandahålls antingen som flygkontrolltjänst (ATC) eller som flyginformationstjänst vid flygplats (AFIS).

Flygkontrolltjänst tillhandahålls i Sverige av fyra organisationer; Luftfartsverket (LFV), Aviation Capacity Resources AB (ACR AB), Saab Digital Air Traffic Solutions AB (SDATS) samt Arvidsjaur flygplats AB.

Flertalet regionala flygplatser tillhandahåller flyginformationstjänst vid flygplats (AFIS) antingen i egen regi efter certifiering eller genom upphandling av annan organisation certifierad för flygtrafikledningstjänst (ATS)

Flygplatsernas intäkter (5.3.7 Kap.) (s. 100)

I tredje stycket anges att viktiga intäkter vara "ersättning för flygtrafikledning (CNS-ersättning)".

Troligen avses här intäkter kopplade till ersättning för kostnader avseende kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst, s k CNS-tjänster, ej att förväxla med flygtrafikledningstjänster (ATS).

För- och nackdelar med stordrift (5.3.7 Kap.) (s. 101f)

I andra stycket anges att ”En stor del av utrustningen är kopplat till flygledning och ...”

Begreppet flygledning (ATM) innefattar flygtrafikledning (ATS), luftrumshantering (ASM) och flödeshantering (ATFM)

Mer troligt är att det är flygtrafiktjänst (ANS) som avses vilket innefattar flygtrafikledning (ATS), kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst (CNS), flygvädertjänst (MET) och flygbriefingstjänst (AIS).

Sjätte stycket avslutas med ”... som exempelvis flygledning.”

Begreppet flygledning (ATM) innefattar flygtrafikledning (ATS), luftrumshantering (ASM) och flödeshantering (ATFM)

Mer troligt är att det är flygtrafiktjänst (ANS) som avses vilket innefattar flygtrafikledning (ATS), kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst (CNS), flygvädertjänst (MET) och flygbriefingstjänst (AIS).

Historik (5.4.1 Kap.) (s. 104)

I andra stycket nämns att flygplatsen i Enköping (bland andra) inte erhållit något statligt driftbidrag under 2006, troligtvis är fel flygplats omnämnd.

Trafikverkets process (5.4.6 Kap.) (s. 120)

I första stycket anges överenskommelser om att hålla beredskap innefattar att på begäran kunna ta emot luftfartyg genom att personalen kan infinna sig på flygplatsen inom en timme från begäran.

I gränsfall kan detta innebära att det vid inställelse i slutet av tidskravet på en timme kan medföra att ett luftfartygs ankomst eller avgång på grund av flygplatsens och flygtrafikledningens förberedelser inför öppning kan komma att ske med viss fördröjning, dvs överskrida en timme från det att beredskapen kallas ut.

Transportstyrelsen kommentarer om att öppning kan komma att ske med en viss fördröjning gäller även för följande kapitel i utredningen.

- *Beredskapsavtalets innehåll (6.2.3 Kap.) (s. 175)*

Hälsa och sjukvård (6.2.2 Kap.) (s. 162)

Enligt tredje stycket i Ds 2023:3 finns önskemål att operatörer ska ges möjlighet att använda inflygningshjälpmedel vid stängda flygplatser.

Om flygplatsen är stängd och/eller flygtrafikledningen inte är öppen finns ingen övervakning av inflygningshjälpmedlens funktion. Regelverket tillåter dock användning av inflygningshjälpmedel utanför flygplatsens och flygtrafikledningens öppethållning för icke-kommersiell luftfart, detta har av Transportstyrelsen beskrivits i MFL Ö 1-2022, se länk: [MFL Ö 1-2022 Använda instrumentflygprocedurer när flygtrafikledningen är stängd \(transportstyrelsen.se\)](https://www.transportstyrelsen.se/om-oss/utredningar/2022/05/mfl-1-2022-anvandna-instrumentflygprocedurer-nar-flygtrafikledningen-ar-stangd)”

Vidare finns önskemål om tillgång till ”heltäckande väderunderlag (utplacering av väderkameror)”. Exakt vad som avses är svårt att avgöra av den korta beskrivningen. Önskemålet tangerar förordnings- och föreskriftskrav för flygvädertjänst (MET) och behöver specificeras närmare.

Flygtrafikledningstjänst (6.2.2 Kap.) (s 168f)

Första stycket efter underrubriken Flygtrafikledningstjänst anger felaktigt att endast tre organisationer tillhandahåller flygtrafikledningstjänst (ATS) vilket inkluderar flygkontrolltjänst (ATC) och flyginformationstjänst vid flygplats (AFIS)

Flygkontrolltjänst tillhandahålls i Sverige av fyra organisationer; Luftfartsverket (LFV), Aviation Capacity Resources AB (ACR AB), Saab Digital Air Traffic Solutions AB (SDATS AB) samt Arvidsjaur flygplats AB.

Därutöver tillhandahåller ett flertal kommunala och regionala flygplatser flyginformationstjänst vid flygplats (AFIS) antingen i egen regi eller genom upphandling av annan organisation certifierad för flygtrafikledningstjänst (ATS).

Sedan riksdagens beslut om konkurrensutsättning och efterföljande beslut om återreglering av flygtrafikledningstjänst har Luftfartsverket pekats ut som den organisation som ska tillhandahålla lokal flygtrafikledningstjänst, samtidigt anger Luftfartslagen (SFS 2010:500) 6 kap 13 § tredje stycket:

”Flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till andra flygplatser än sådana som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande får dock ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som fått ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen.”

Genom Luftfartslagen kan flygtrafikledningstjänst vid sådana undantagna flygplatser upphandlas i konkurrens.

Gemensamt för samtliga organisationer som tillhandahåller flygtrafikledningstjänst är att de i enlighet med förordning (EG) nr 550/2005 ska vara utnämnda att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst med ensamrätt inom ett avgränsat segment av luftrummet.

Avsnittet om flygtrafikledningstjänst avslutas med ”Kostnader för flygtrafikledning betalas idag i huvudsak genom det nationella avgiftssystemet”. Detta stämmer med avseende på kostnader för lokal flygtrafikledningstjänst, dvs i anslutning till en flygplats.

Kostnader för flygtrafikledningstjänst som tillhandahålls för flygning på sträcka (en-route) ersätts via undervägsavgifter.

Utvecklingsverksamhet (SOLO-projektet) (6.2.2 Kap.) (s. 170), första punktsatsen respektive andra punktsatsen

Första punktsatsen

En namngiven ’ägare’ av en procedur, i det här sammanhanget en PinS-procedur baserad på satellitdata, behöver förutom det som anges i första punktsatsen på sidan 170 även ha ansvaret för övervakning av att information från aktuella satelliter är tillgänglig och tillförlitlig. Detta då satellitbaserad platsinformation nödvändig för

inflygningsproceduren kan förvanskas genom t ex solstormar och/eller avsiktliga fientliga handlingar i såväl fredstid som höjd beredskap och krig.

Andra punktsatsen

Anger krav på ”Information om aktuellt väder finns att tillgå, normalt genom att ett väderobservationssystem (väderkamasystem med molnbasmätare och barometer) installeras.”

Utformning och användning är svår att avgöra av den korta beskrivningen. Kravet tangerar förordnings- och föreskriftskrav för flygvädertjänst (MET) och behöver specificeras närmare.

Reservflygplatser (6.2.3 Kap.) (s.180) andra stycket

Av texten i andra stycket framgår att Transportstyrelsen har föreslagit LINKÖPING/SAAB som reservflygplats medan Trafikverket har föreslagit LINKÖPING/Malmen som reservflygplats. Transportstyrelsen har inga synpunkter på detta men önskar att framföra att det finns en fördel att låta en gemensam flygplats utgöra både reservflygplats och beredskapsflygplats då flygplatserna geografisk ligger mycket nära varandra. Fördelen är att ersättning enligt en finansieringsmodell enbart behöver betalas ut till en flygplats. Kravbilderna vad avser vilka tjänster som ska kunna tillhandahållas är högre för en reservflygplats jämfört med en beredskapsflygplats vilket bör beaktas vid val av flygplats.

Trafikverkets redovisning 15 juni 2020 (6.2.3 Kap.) (s. 181f)

Krav på radarledning har kommenterats tidigare med referens till sidorna 22 och 176 ovan. På sidan 182 omnämns radarledning även tillsammans med tjänsteutbud om ’minst AFIS’ vilket inte är möjligt då radarledning inte ingår i AFIS-tjänstens verksamhet.

Utifrån hur den första meningen i tredje stycket på sidan 184 kan det tolkas att det är Transportstyrelsen rapport (TSL 2019-7957) som åsyftas utifrån texten i andra stycket. Rapporten som omnämns i det tredje stycket måste vara en annan rapport då Transportstyrelsen rapport inte innehåller några synpunkter från intressenter.

Ett förtydligande behöver göras vilken rapport som åsyftas.

Trafikverkets slutrapport (6.2.3 Kap.) (s. 189), s 189, sista stycket

I sista stycket anges minimikrav på beredskapsflygplatser för att tillgodose de grundläggande kraven hos utförare av samhällsviktiga flygtransporter till att omfatta både aktuellt och prognosticerat flygväder för rutten och flygplatsen. Aktuellt flygväder på sträcka (underväg) sammanställs av SMHI på grundval av väderobservationer bland annat från flygplatsernas meteorologiska observationstjänst.

Aktuellt flygväder på flygplatsen observeras och utfärdas av certifierad leverantör av flygvädertjänst (MET) på flygplatsen vilket sedan används som underlag för SMHI framtagande av TAF.

I detta stycke pekas även på service dygnet runt och tillgång till prognosticerat flygväder för flygplatsen i fråga. Prognosticerat flygväder ingår som en del i flygvädertjänsten (MET) med krav på certifiering enligt förordning (EU) 2017/373.

SMHI är idag den enda certifierade leverantören för prognostjänst, för flygplats gäller detta Terminal Area Forecast (TAF). SMHI är dessutom utnämnda att inom svenskt ansvarsområde för lufrummet tillhandahålla flygvädertjänst med ensamrätt i enlighet med förordning (EG) nr 550/2005.

SMHI utfärdande och övervakning av TAF bygger på att man kontinuerligt erhåller information om lokalt gjorda meteorologiska observationer i form av METAR. En TAF får endast övervakas med hjälp av automatisk METAR upp till 3 timmar. Den manuella meteorologiska observationstjänsten sammanfaller i hög grad med den lokala flygtrafikledningstjänstens öppethållning. Tider för utfärdande av TAF sker efter överenskommelse mellan SMHI och respektive flygplats.

En utökning av antalet beredskapsflygplatser som dessutom ska kunna tillhandahålla service, inklusive flygplatsprognoser (TAF), dygnet runt kommer att medföra att SMHI ska utfärda prognoser för fler flygplatser än i dag. För varje TAF krävs att denna övervakas och följs upp kontinuerligt för att ändrade TAF ska kunna utfärdas vid förändringar i väderläget. Övervakning och uppföljning dygnet runt av ett utökat antal TAF till flygplatser kommer att påverka SMHI resursbehov med ökade kostnader för flygvädertjänsten som följd.

Finansiering av utökat antal flygplatsprognoser för beredskapsflygplatser via undervägsavgifter kommer inte att kunna ske genom systemet för undervägsavgifter. Vem som ska stå för dessa kostnader behöver analyseras närmare.

Transportstyrelsen kommenterar om MET gäller även för följande kapitel i utredningen.

- Nationell kontaktpunkt – Service och information till användare av beredskapsflygplatser (8.7.9 Kap.) (s. 288)

Se även kommentar med anledning av finansiering av TAF, sidan 92f ovan.

Antal beredskapsflygplatser och vilka beredskapsflygplatser som bör ingå i ett nytt system (6.2.3 Kap.) (s. 192)

Meningen högst upp på sidan anger felaktigt benämningen flygtrafiktjänster.

Om det såsom fortsättningen anger endast avser ATC och AFIS så är korrekt sammanfattande benämning flygtrafikledningstjänster (ATS)

Internationella mål och initiativ (7.1.3 Kap.) (s. 202)

”Corsia kommer att gälla för flygningar mellan EU och tredjeländer som deltar i Corsia mellan 2022 och 2027”. Transportstyrelsen vill förtydliga att i dagsläget har EU beslutat att Corsia kommer att gälla för flygningar mellan EU och tredjeländer som deltar i Corsia från 2022 och fram till och med 2026 (den så kallade första fasen av Corsia).

Den svenska flygbranschens mål (7.1.5 Kap.) (s. 204)

Utredningen konstaterar att det går att minska höghöjdseffekter genom att anpassa flygvägarna. Transportstyrelsen vill i sammanhanget framföra att mycket arbete återstår innan en sådan anpassning kan göras optimal. Det återstår mycket forskning gällande atmosfärens egenskaper i realtid och det blir viktigt att undvika att en eventuell framtida anpassning av flygväg inte istället innebär en så stor förlängning

av flygväg (för att undvika vissa atmosfärsförhållanden) att det resulterar i mer koldioxidutsläpp från flygmotorns förbränning. Hänsyn till flygsäkerhet kopplad till separation måste också omhändertas. En lösning som skulle kunna införas på kortare tid är att undersöka möjligheterna att skärpa upp certifieringskraven för svavel- och aromatinnehåll i flygbränsle. Minskade utsläpp av dessa ämnen på hög höjd kommer att minska flygets höghöjdseffekter.

Svenska flygplatser (7.1.6 Kap.) (s. 205)

Utredningen föreslår att Swedavia och beredskapsflygplatser senast år 2030 ska tillhandahålla laddningsutrustning som möjliggör laddning av elflyg samt infrastruktur som möjliggör tankning av fossilfritt flygbränsle. Transportstyrelsen tycker detta är en rimlig målsättning, och utgår ifrån att synpunkter från berörda flygplatser beaktas. Dessutom behöver hänsyn tas till det nyligen överenskomna EU-regelverket om Fit for 55 inklusive RefuelEUAviation och AFIR.

En nationell plan för fossilfritt flygbränsle (7.4 Kap.) (s. 208)

Transportstyrelsen delar utredarens syn på att ett statligt investeringsstöd för svensk produktion av fossilfria flygbränslen behöver värderas vidare. Vi ser att ett stort hinder för en mer storskalig produktion av hållbara bränslen är just merkostnader. I samma avsnitt föreslås en ”nationell flygbränsleplan” för att nå klimatmålen 2045. Transportstyrelsen är positiva till en sådan plan, men anser det angeläget att även el- och vätgasdrift beaktas i planen, som därför kan behöva ges ett annat namn.

Nationellt basutbud av flygplatser (8.3 Kap.) (s. 228f)

Förslaget innebär att Skellefteå, Kalmar-Öland och Ängelholm-Helsingborg flygplatser bör ingå i det nationella basutbudet, liksom Sundsvall-Timrå flygplats på längre sikt.

Flygtrafikledningstjänsten vid de tre förstnämnda flygplatserna tillhandahålls idag av Aviation Capacity Resources AB (ACR AB) på uppdrag av respektive flygplats. Flygtrafikledningstjänsten vid Sundsvall-Timrå flygplats tillhandahålls av Saab Digital Air Traffic Solutions AB (SDATS AB) på flygplatsens uppdrag.

Nuvarande reglering i Luftfartslag (2010:550) 6 kap 13 § andra och tredje stycket anger:

”Flygtrafikledningstjänsten ska ombesörjas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till andra flygplatser än sådana som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande får dock ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som fått ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen.”

Förutom att flygplatserna enligt förslaget ska ingå (efter förhandling och regeringens beslut) i det nationella basutbudet så kommer även de kommersiellt upphandlade leverantörerna av flygtrafikledningstjänst att i enlighet med Luftfartslagen behöva överlåta tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänst till Luftfartsverket i enlighet med § 2 a i Instruktion för Luftfartsverket (SFS 2010:184) som anger att:

” Luftfartsverket tillhandahåller flygtrafikledningstjänst enligt 6 kap. 13 § andra stycket luftfartslagen (2010:500).

Förordning (2022:1845)

Beroende på tidpunkt för ’övergången’ kan eventuellt extra kostnader tillkomma för ersättning till nuvarande leverantörer av flygtrafikledningstjänst. Det bör analyseras och bestämmas vem som ska stå för eventuellt tillkommande kostnader.

Förändrade förutsättningar för Swedavia AB (8.4 Kap.) (s. 236f)

Enligt kommentar till sidan 228f (ovan) så innebär förslaget att förändra (utöka) det nationella basutbudet av flygplatser att Swedavia AB ges i uppdrag att förhandla med berörda flygplatsägare om ett statligt övertagande.

Därutöver behöver Luftfartsverket få i uppdrag att, för att i enlighet med Luftfartslag och Instruktion till Luftfartsverket, överta tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänsten från de privata aktörerna som idag bedriver tjänst på berörda flygplatser, en konsekvens som inte har beskrivits i Ds 2023:3.

Stöd till flygplatser utanför det nationella basutbudet (8.5 Kap.) (s. 241)

Utredaren föreslår att flygplatser med flyglinjer med allmän trafikplikt och beredskapsflygplatser ska tillse att det finns infrastruktur och anläggningar samt organisation vid flygplatsen som möjliggör en fossilfri luftfart, om de ska berättigas statligt bidrag. Transportstyrelsen förutsätter att denna möjlighet ska finnas även efter år 2025.

Flyglinjer med allmän trafikplikt (8.6 Kap.) (s. 242f)

Se kommentar till sidan 32 ovan.

Utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt behöver förändras (8.6.5 Kap.) (s. 254f)

Se kommentar till sidorna 32 och 242 ovan.

Transportstyrelsen noterar att utredaren önskar införa allmän trafikplikt på flyglinjerna Karlstad-Arlanda samt Sundsvall-Arlanda för att förbättra tillgängligheten.

Transportstyrelsen vill poängtera vikten av att ta hänsyn till alla delar av de transportpolitiska målen i den bedömningen. Transportstyrelsen vill dock lyfta att just de två flygplatserna i Karlstad och Sundsvall relativt nyligen fått mycket stränga miljövillkor rörande bullerisolering av bostäder nattetid vid provning enligt miljöbalken. Skulle trafiken öka kommer bullerisoleringskostnaderna för de två flygplatserna att öka och dessa kostnader kan komma att överföras till flygbolag, vilket i sin tur kan leda till höjda priser för passagerar- och godstransporter till och från flygplatserna. I förlängningen kan ökade kostnader leda till att flyglinjer läggs ned eller flyttas från flygplatsen, vilket är en utveckling som Transportstyrelsen anser olycklig och som går helt emot utredarens intention. Miljödömdomen och miljööverdomstolen valde dock att prioritera försiktighetsprincipen, och i en av provningarna strök de dessutom vår myndighets yttrande.

Transportstyrelsen är fortsatt bekymrad över mycket långtgående krav på buller från flygplatser i samband med provningar enligt Miljöbalken, som i mycket hög grad baseras på att flygplatsgrannar anser sig vara störda – krav som är extremt mycket högre än de krav Sverige har på buller från andra trafikslag och, enligt vår kännedom, saknar motstycke internationellt.

Statens rådighet över beredskapsflygplatser och nätet av beredskapsflygplatser (8.7.2 Kap.) (s. 268)

Utredaren anser att det kan finnas behov av att undersöka om befintliga miljötillstånd kan begränsa möjligheterna för föreslagna beredskapsflygplatser, och nämner Brommas nattstängning som ett sådant exempel. Transportstyrelsen anser att beredskap är en viktig fråga i dagens geopolitiska situation, varför vi ställer oss positiva till en genomlysning av befintliga miljötillstånd och villkor för dessa. I en sådan genomlysning bör även de stränga bullerisoleringskraven beaktas.

Framförhållning till överenskommets avtal och avtalslängd (8.7.4 Kap.) (s. 277)

Förslaget att beredskapsavtal ska tecknas med längre framförhållning och avse längre avtalstid ses som positivt.

Tjänster vid beredskapsflygplatser och reservflygplatser (8.7.5 Kap.) (s. 279)

Transportstyrelsen vill i det här sammanhanget även lyfta behovet av en finansieringsmodell för de radionavigationshjälpmedel för områdesnavigering (en-route) som ska utgöra det nationella nätverket av reservutrustning då de satellitbaserade navigationssystemen inte är tillgängliga eller ger tillräcklig noggrannhet samt vid bortfall av radartäckning. Utrustningen är per definition inte flygplatsutrustning men krävs bland annat för att kunna navigera mellan flygplatser. Transportstyrelsen har i rapport TSL 2019-7957 angett vilka radionavigationshjälpmedel för en-route navigering som ska utgöra reservutrustning. Denna utrustning hanteras och underhålls av LFV.

Förslagsvis adderas en ny rubrik som benämns ”Radionavigationshjälpmedel”.

Framförhållning till överenskommets avtal och avtalslängd (8.7.4 Kap.) (s.277)

Såsom påpekats i tidigare kommentarer med anledning av krav på väderobservationer, aktuellt och prognosticerat väder dygnet runt för beredskapsflygplatser bör förslaget att ge Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att analysera och bedöma de ekonomiska konsekvenserna flygplatserna, även omfatta motsvarande analys och bedömning gällande kostnader för SMHI att utöka tillhandahållandet av flygvädertjänst (MET).

Ersättningssystem och kostnadstäckning (8.7.7) (s. 287)

Med referens till texten i femte och sjätte stycket vill Transportstyrelsen i det här sammanhanget även lyfta behovet av en finansieringsmodell för de radionavigationshjälpmedel för områdesnavigering (en-route) som ska utgöra det nationella nätverket av reservutrustning då de satellitbaserade navigationssystemen inte är tillgängliga eller ger tillräcklig noggrannhet samt vid bortfall av radartäckning. Utrustningen är per definition inte flygplatsutrustning men krävs

bland annat för att kunna navigera mellan flygplatser. Transportstyrelsen har i rapport TSL 2019-7957 angett vilka radionavigationshjälpmedel för en-route navigering som ska utgöra reservutrustning. Denna utrustning hanteras och underhålls av LFV.

Nationell kontaktpunkt – Service och information till användare av beredskapsflygplatser (8.7.9 Kap.) (s. 288)

Krav på beredskapsflygplatser att tillhandahålla aktuellt och prognosticerat flygväder för rutten och flygplatsen har kommenterats i anslutning till sidan 189. Se kommentar avseende Skyldigheter för flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser (1.4 Kap. 6 §) (s. 22) samt kommentar med anledning av finansiering av TAF, sidan 92f ovan.

Kompletterande nät av helikopterflygplatser (8.7.13 Kap.) (s. 296f)

Transportstyrelsen bedömer att tillgången på alternativflygplatser för IFR-flygningar är bristfällig vissa tidpunkter på dygnet speciellt i norra Sverige. Detta gäller speciellt för helikopter som inte har så lång räckvidd. Det kan påverka de samhällsviktiga flygningarna som behöver utföras.

Med referens till kommentarer om ”Radionavigationshjälpmedel” adderas förslagsvis en ny rubrik/stycke som benämns ”Kompletterande nät av radionavigationshjälpmedel”.

En PinS-procedur baseras på satellitdata, och förutom att ägaren till den aktuella platsen är positiv till en etablering behövs dessutom ett uttalat ansvar för övervakning av att information från aktuella satelliter är tillgänglig och tillförlitlig. Detta då satellitbaserad platsinformation nödvändig för inflygningsproceduren kan förvanskas genom t ex solstormar och/eller avsiktliga fientliga handlingar i såväl fredstid som höjd beredskap och krig.

Enligt samma stycke förväntas information om aktuellt väder finnas tillgängligt för platsen. Vad detta innebär är oklart och det behöver klargöras vad som avses för att säkerställa omfattningen i förhållande till krav på flygvädertjänst (MET) enligt förordning (EU) 2017/373 och Transportstyrelsens föreskrifter om flygvädertjänst (TSFS 2019:95).

Miljöprovning av flygplatser med samhällsviktig luftfart (8.7.14) (s. 298)

Utredaren föreslår att det bör provas om det är möjligt att anpassa miljöbalkens provning med hänsyn till betydelsen av att ha beredskap att kunna öppna upp flygplatser för samhällsviktig luftfart utanför ordinarie öppettider. Transportstyrelsen ställer sig positiva till förslaget.

Strategi för luftfarten och nationell plan bör tydliggöra en långsiktig inriktning (8.8.1 Kap.) (s. 300f)

Utredaren önskar ökad förutsägbarhet och stabilitet för berörda aktörer. Transportstyrelsen stödjer denna önskan, och vill passa på att lyfta flygplatsernas provningar enligt miljöbalken som en utmaning vad gäller just förutsägbarhet och stabilitet. Transportstyrelsen yttrade sig därför i remissen ”Om provning och omprövning – en del av den gröna omställningen” och framförde att ”vi ställer oss positiva till att se över möjligheten att öka mängden generella föreskrifter. Ett

exempel på när denna möjlighet skulle kunna övervägas är buller kring flygplatser. I dagsläget utformas villkor för buller i det enskilda fallet i mycket hög utsträckning, vilket också orsakar en stor mängd överklaganden. Med en mer generell tillämpning bedömer Transportstyrelsen att miljöprövning av flygplatser skulle kunna effektiviseras. I sammanhanget önskar Transportstyrelsen dessutom framföra vår syn på att större flygplatser bör tillåtlighetsprövas av regeringen”.

Prövningar enligt Miljöbalken görs ”i det enskilda fallet” och Transportstyrelsen anser man kan ifrågasätta om det är rimligt att tillämpa det enskilda fallet enligt MB på flygbuller runt flygplatser. Det kan få till resultat att människor som bor nära en flygplats där åtgärderna blir dyrare kan riskera att få en sämre bullermiljö. I förarbetena till Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anges att ”en grundläggande förutsättning för en bättre samordning är att bedömningarna av vad som kan anses som godtagbart med hänsyn till risken för olägenhet för människors hälsa huvudsakligen görs på likartade grunder, vare sig det handlar om planläggning eller bygglovsprövning enligt plan- och bygglagen eller en prövning enligt miljöbalken”.

Ett sätt att öka stabilitet och förutsägbarhet för flygplatserna vore därför att utreda om tolkning eller uppdatering av förordning 2015:216 behövs, med syfte att sätta bullerkrav som ger en mer rimlig spelplan mellan flygbuller resp. övrigt trafikbuller och också beaktar de transportpolitiska målen.

Bilaga 4

Flygplatser (Bilaga 4) (s. 343ff)

VOLMET

Tabell 4 inkluderar uppgifter om vilka flygplatser som tillhandahåller VOLMET (flygväderinformation för luftfartyg under flygning). VOLMET utsänds endast från tre flygplatser; Jönköping, Stockholm-Arlanda och Sundsvall.

För operatörer som ska flyga på de tänkta beredskaps- och reservflygplatserna torde tillgången till TAF i planeringshänseende vara av större intresse än tillgång till VOLMET. Uppgifter om för vilka flygplatser SMHI utfärdar TAF och i vilken utsträckning under dygnet, har inte inkluderats i Ds 2023:3.

Flygtrafikledning

Flygtrafikledning vid Göteborg Säve flygplats är under avveckling och ’TWR’ bör därför redan här bytas ut mot ’Nej’

METAR

Uppgifterna angående METAR i tabell 1 i bilaga 4 anger i flera fall felaktigt ’nej’.

’Nej’ ska bytas ut mot ’Ja’ för följande flygplatser som tillhandahåller, i egen regi eller genom avtal med annan leverantör av flygvädertjänst (MET), certifierad enligt förordning (EU) 2017/373 för utfärdande av METAR:

Arvidsjaur, Borlänge, Gällivare, Göteborg Landvetter, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Tärnaby, Jönköping, Kalmar, Karlsborg, Karlstad, Kiruna, Kramfors- Sollefteå, Kristianstad, Linköping Malmen, Linköping Saab, Ljungbyhed, Luleå Kallax, Lycksele, Malmö, Mora Siljan, Norrköping Kungsängen, Pajala, Ronneby, Skellefteå, Stockholm Arlanda, Stockholm Bromma, Stockholm Skavsta.