

REMISSYTTRANDE

2024-04-19

Trafikverket  
Diarienummer: LI2023/03919

li.remissvar@regeringskansliet.se  
li.nationellplan@regeringskansliet.se

## Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Svensk Pilotförening har inkommit med remissyttranden på tidigare rapporter från Trafikverket. För att kunna förbereda och inkomma med yttranden i tid skulle vi gärna se att vi upptas på listan över remissinstanser. Vi uppskattar dock att tidsfristen förlängdes för oss veckan ut.

### **Sammanfattning**

Vårt yttrande fokuserar på flygets roll och utmaningar för luftfarten i relation till Trafikverkets rapport, eller snarare till underlagsrapporten för luftfart. Vi noterar att i stort sett samtliga väsentliga delar rörande luftfarten helt utelämnats i inriktningsunderlaget vilket är både märkligt och oroande. Frågan om Trafikverket är moget att axla det övergripande ansvaret för infrastruktur luftfart känns befogad.

Till skillnad från tidigare remissrunda 2021 med diarienummer I2020/02739 finns den här gången dock en underlagsrapport för luftfarten.

Vi bedömer den som väl underbyggd, och uppfattar att författarna gör en korrekt analys bland annat vad gäller att ansvarsfördelningen för infrastrukturen på luftfartsområdet förutsätter samverkan och en samordnad infrastrukturplanering, att klassificering av olika flygplatser bör förenklas, samt att Arlandas behov av bankapacitet inte handlar om en fjärde bana utan om en förlängning av bana 3, 01R/19L.

## **Infrastruktur – radarbilder och VOR-fyrar**

Den snabba nedmontering av infrastruktur som sker idag genom LFV:s stopp för överföring av radarbilder till flera flygplatser samt beslut om nedläggning av samtliga VOR-fyrar skulle inte varit möjlig om det funnits en tydlig ansvarsfördelning. Om nu det övergripande ansvaret för upprätthållande av kritisk infrastruktur för luftfarten fallit mellan stolar, skulle varje ansvarskännande myndighet självklart upprätthållit denna infrastruktur tills dess att ansvarsfrågan utretts. Dessa båda beslut har en negativ inverkan på flygsäkerheten, och övergripande tillgänglighet och kapacitet inom svensk luftfart har kraftigt försämrats.

## **Flygplatser**

Vi stöder rekommendationen om ett samordnande utpekande av beredskapsflygplatser, riksintresseflygplatser och reservflygplatser, vilket blir en viktig åtgärd för att upprätta ett mer uthålligt och robust system för det samlade svenska flyget.

## **Arlanda**

Vi gillar rekommendationen att en investering i bankapacitet bör ligga på en förlängning av bana 3 istället för att bygga en fjärde bana. En ny rullbana bedöms ligga ca 20 år in i framtiden och Arlandas operationella akilleshäl är idag tveklöst att flygplatsen har de i särklass kortaste banorna i Europa. Problemen förstärks av att den enda längre banan på grund av brister i bankonstruktionen varit stängd ett flertal långa perioder de senaste 10 åren, med konsekvensen att interkontinental trafik har tvingats lämna betalande last kvar på Arlanda. Ingen annan jämförbar flygplats har den här problematiken och det är vår bestämda uppfattning att just denna unika brist kraftigt hämmar Arlandas attraktionskraft. Vi förordar en förlängning av bana 3 söderut med bibehållen inflygningsbana, en etablering av oberoende parallella operationer på banorna 1 och 3 samt en investering i snöröjningsmaskiner så att bägge dessa banor kan hålla öppet även på vintern. Tillsammans med en etablering av två avisningsanläggningar i anknytning till dessa banor är det vår bedömning att Arlanda kommer kunna möta de operativa kapacitetskraven för lång tid framöver.

## **Flygtrafikledning på distans – Remote Towers**

Vi ställer oss tveksamma till konstaterandet i underlagsrapporten att flygtrafikledning på distans innebär en sänkning av driftkostnader. Tvärtom innebär en implementering av tekniken en avsevärd fördyring då den utlovade effektiviseringen har uteblivit. De tidiga utfästelserna om en besparing har tagit grund i en orealistisk förväntan på att en flygledare ska kontrollera mer än en flygplats samtidigt.

En befogad fråga är hur länge LFV ska tillåtas dölja de egentliga kostnaderna för Remote Towers.

Vi noterar också att åtta flygplatser idag styrs på distans, medan inriktningsunderlaget hävdar att det handlar om nio flygplatser.

Tomas Gustafsson

Flygsäkerhetskommittén  
Svensk Pilotförening

