

Regeringen  
Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

kopia till:  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

Upprättad av	Datum	Dokumentnummer
Lars Rörick	2022-03-23	8516:1
Direkttelefon	Ert datum	Er referens
0768-51 92 27	2021-12-22	I2021/02082

**ACR AB med yttrande med anledning av Trafikverkets rapporter  
”Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter”  
(Del- och slutrapport nr 2021:152 och nr 2021:223)**

**Bakgrund**

ACR Aviation Capacity Resources AB (ACR) levererar idag flygtrafiktjänster vid 17 flygplatser och från 2023 vid 18. Av de 22 flygplatser som Trafikverket föreslår som beredskapsflygplatser kommer ACR att tillhandahålla flygtrafikledning och beredskap vid 9 av dessa. Vid två av flygplatserna har ACR varit leverantör sedan 2011.

**ACR håller för närvarande beredskap vid 9 tjänsteställen/flygplatser**

Beredskap, som hittills inte har funnits för samhällsnyttigt flyg, har under alla år efterfrågats av ACR flygledare i kontrolltornen. Dessa har i stort sett alltid kollektivt ställt upp (humanitärt) utan att ha beredskap, så att det samhällsnyttiga flyget kunna operera. Trafikverkets förslag innebär nu att flygplatserna under ordnade förhållanden och med framförhållning kan erbjuda personalen planerad beredskap. Detta är ett välkommet förslag för ACR medarbetare på flygplatserna även om beredskapen dock alltid kommer att upplevas som en begränsning av den individuella fritiden.

**Allmänt om beredskapen vid svenska flygplatser**

ACR har alltid haft en positiv vilja att medverka i samhällsplanering och beredskapsuppdrag. Genom åren har ACR deltagit i olika typer av räddningstjänstoperationer eller liknande där flygtrafikledningarna vid flygplatserna i många fall har haft/fått en viktig roll.

Utifrån ACR erfarenheter som aktör vid nuvarande beredskapsflygplatser är det ACR uppfattning att beredskapssystemet blir robustare ju fler flygplatser som ingår. Utifrån målet

att tillgodose hög operativ tillgänglighet och operativ kapacitet borde regeringen inkludera alla flygplatser som tillhandahåller certifierade flygtrafikledningstjänster (ATC eller AFIS).

Oavsett antalet flygplatser som kommer att beslutas att ingå i systemet med beredskapsflygplatser kan det även fortsättningsvis bli aktuellt att nyttja flygplatser för samhällsviktigt flyg trots att ingen planerad beredskap finns.

ACR har noterat att samhällets behov av beredskap för ambulansflygningar har ökat under covid-19 pandemin genom att flygtransporter mellan sjukhusen har ökat. Bidragande har även varit att regionerna har anskaffat egen flygkapacitet varvid behovet av ett flexibelt system av tillgängliga flygplatser har ökat vilket kan förutses fortsatt öka när sjukvården ska effektiviseras. De regionala flygplatserna har haft en större roll i samhället under pandemin samtidigt som flygplatser har varit föremål för avveckling (Västerås och Skövde) främst av ekonomiska skäl genom en kraftigt minskad flygtrafik.

Inom en nära framtid kommer drönare, eVTOL och elflyg att tillkomma vid flygplatserna med olika typer av samhällsviktiga uppdrag som också ställer ytterligare krav på beredskapsflygplatserna och varför ett löpande behov att anpassa systemet kan förutses.

### **Konkurrensen och upphandlingar**

ACR flygtrafiktjänster och verksamheter är i de flesta fall konkurrensupphandlade av flygplatserna. Kontrakt finns med olika längd och grundar sig på det kommersiella flyg som finns vid flygplatsen och finansieras delvis av ersättningar från det europeiska en route avgiftssystemet som inte kan/får finansiera beredskapskostnader för samhällsflyg. Den kommersiella verksamheten måste förbli oförändrad enligt upphandlade avtal.

### **Behov av långsiktighet i kraven mot flygplatserna och i finansieringen**

Beredskap för samhällstjänster kan förutsättas få full kostnadstäckning och normal intjäning. Flera olika faktorer påverkar kostnaderna för att hålla personal i beredskap. Dels har personalen olika lönenivåer som påverkar beredskapsersättningen i kollektivavtalen och dels av antalet timmar som beredskapen omfattar. Vid flygplatser (mindre flygplatser) med långa beredskapstider och stängt under semesterperiod och storhelger kräver anpassning av både antalet flygledare för att kunna innehålla kraven i kollektivavtal och för att kunna bemanna när flygplatsen ska öppnas. Detta gör att bemanningen och personalplaneringen måste anpassas, vilket kräver framförhållning i personalplaneringen. Mot denna bakgrund är det angeläget att flygplatsernas avtal med Trafikverket är långsiktiga. Vidare att flygplatsernas ersättning från Trafikverket fullt ut kan finansiera kostnaderna för den flygtrafikledning som leverantörerna av flygtrafikledning har att fakturera flygplatserna.

### **Regioner och samordning (JRCC)**

Inte självklart att samhället behöver upprätta en särskild planeringsfunktion för systemet med beredskapsflygplatser. Varje flygoperatör måste alltid göra sin egen planering enligt sina regelverk och sitt ansvar vilket inte görs av annan.

För att kunna leda flyg- och sjöräddningsoperationer finns hos Sjöfartsverkets vid JRCC både data om flygplatser, servicenivåer, kontaktlistor mm och den kompetens som krävs för bl.a. uppstart av flygplatser. Räddningsledare har vidare befogenheter att beordra öppning av flygplatser för räddningstjänstoperationer. Vidare finns kommunikationsnät och rutiner för samverkan med SOS Alarm. Räddningscentralen (JRCC) kan alltid vara behjälpliga i kontakter med flygplatser.

### **Försvarmakten borde ha separata avtal med varje flygplats**

Trafikverket har inte lyckats klarlägga totalförsvarets behov av att ingå och ställa krav på systemet med beredskapsflygplatser.

I propositionen 2020/21:30 om Totalförsvaret 2021–2025 pekat på behovet av beredskap och samordning med flygplatser och hamnar. Detta eftersom flera samhällsviktiga verksamheter inom transportområdet förvaltas och drivs av kommersiella aktörer, som privata och statliga aktiebolag eller kommunalt ägda flygplatser eller bolag ansåg Försvarsberedningen att olika former för samverkan och kravställningar gentemot de privata aktörerna borde analyseras och utvecklas och att näringslivet i ökad utsträckning borde inkluderas i totalförsvarsplaneringen.<sup>1</sup>

Vid ACR flygtrafikledning finns både organisation och kompetens för att kunna hantera militär luftfart på de flygplatser och i det luftrum ACR har ansvar för. I dagsläget saknas ännu en kravbild för hur Försvarmakten planerar att nyttja civila flygplatser, vilket aktualiseras nu i tider då försvaret ska stärkas.

Luftfartsverket har genom åren haft en roll i beredskapsplaneringen att förse Försvarmakten med flygtrafiktjänster vid olika grader av beredskap vid alla flygplatser, något som inte kan ske utan att använda ACR resurser och flygplatsernas anläggningar genom tillämpning av ”ansvarsprincipen”. ACR har inte getts någon roll i denna planering.

ACR har uppfattningen att Försvarmakten är den myndighet som är bäst lämpad för att genom individuella flygplatsvisa avtal ställa kraven på de flygplatser där flygning planeras ske och där beredskap behöver hållas.

Med vänliga hälsningar



Björn Eriksson

---

1