

LFV remissvar Trafikverkets delrapport och slutrapport avseende Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart.

LFV har tagit del av remissen och har följande synpunkter.

LFV vill inledningsvis lyfta, utifrån det förslag som läggs fram med angivande av ytterligare beredskapsflygplatser, att LFV på dessa tillhandahåller tjänst på Försvarmaktens och Swedavias flygplatser. LFV erhåller inget förvaltningsanslag utan huvuddelen av LFVs intäkter kommer från ett EU-reglerat prestationssystem. Sveriges nationella prestationsplan för referensperioden 2022-2024 har redan lämnats in till kommissionen, så för åren fram till 2024 har LFV ingen möjlighet att få ersättning för tillkommande kostnader från detsamma.

LFV noterar att MSB har avböjt att lämna synpunkter rörande totalförsvarets behov av beredskapsflygplatser. Från ett totalförsvarsperspektiv hade det varit intressant att ta del av MSBs synpunkter. LFV stödjer Trafikverkets bedömning att den nationella översynen av beredskapsflygplatser även bör omfatta totalförsvarsaspekter, vilka kan komma att ställa ytterligare krav på flygplatserna vad gäller t. ex. robusthet. LFV delar Trafikverkets bedömning att en bred samverkan bör initieras för att utreda totalförsvarets behov av beredskapsflygplatser och krav på systemet som sådant, och LFV ser härvid en naturlig roll för LFV i en sådan samverkan.

Vad gäller de kostnadsberäkningar som redovisas i rapporterna vill LFV lyfta följande. För att LFV ska kunna tillhandahålla beredskap (24/7/365) som kan garantera flygtrafikledningstjänst på de föreslagna flygplatserna behöver ytterligare ca 5-6 flygledare utbildas och tillföras flygplatserna. Att utbilda en flygledare tar ca 3 år, så innan dess kan inte LFV garantera beredskapsbemanning på tillkommande flygplatser. Att utbilda en flygledare medför dels en engångskostnad, sedan tillkommer en löpande kostnad för att vidmakthålla densamma. LFV kan härvid konstatera att LFV idag inte har någon finansiering för att utöka antalet flygledare. Ett sätt att ersätta LFVs kostnader för detta vore att Trafikverket får anslag som är avsedda att användas för kostnader föranledda av krav på beredskap.

Beredskapsersättningen på 430 kr för flygledare täcker enbart kostnad för själva beredskapen. Om flygplatsen behöver öppnas utanför ordinarie öppettid räcker inte 430 kr som ersättning. Detta blir en ersättningsfråga som får hanteras i avtal med flygplatsen, men är ändå värt att nämnas här från ett generellt kostnadsberäkningsperspektiv.

Vidare avseende bemanning vill LFV lyfta att det utöver flygledare och ”tre alternativt fem i marktjänst” så kan det behövas teknisk beredskap för flygtrafiktjänst. En beredskapsflygplats utan fungerande teknik, eller utan tekniker i beredskap som kan åtgärda trasig teknisk utrustning, är inte en tillräckligt robust beredskapsflygplats. Här ska

också noteras att det inte går att enbart ha en tekniker i beredskap detta då tekniker har olika kompetenser vid flygplats såsom för navigations- eller övervakningsutrustning.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Ann Persson Grivas efter föredragning av biträdande chefsjurist Sofia Bergenbrant. I handläggningen av ärendet har även totalförsvvarssamordnare Liselotte Oberger, biträdande EC Försvarsmakten Klas Ögren, EC RTC Stockholm Jacob Edholm, En Route Stabschef Michael Fingalsson och chefsjurist Petra Sernulf deltagit.