

**SAAB**

Fastställt

SVAR PÅ REMISS

1 (5)

**Saab Digital Air Traffic Solutions AB**

Utfärdad av

Erik Bäckman

Informationsklass exportkontroll

**NOT EXPORT CONTROLLED**

Datum

2022-03-18

Utgåva

1.0

Dokumentidentitet

OPTDO-2022-0028

Informationsklass företagssekretess

**ÖPPEN**

Säkerhetsskyddsklass (Sverige)

**NOT CLASSIFIED**

Svar på remiss avseende

**Trafikverkets delrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter och Trafikverkets slutrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter****1 Inledning**

Saab bedriver verksamhet inom flygtrafikledning genom bolaget Saab Digital Air Traffic Solutions AB, hädanefter SDATS. Det är bland annat utifrån dessa erfarenheter som Saab AB utarbetat dessa synpunkter på utredningen om Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga transporter (NN2021/I2021/02082).

SDATS är en aktör som tillhandahåller flygtrafikledningstjänster (ATS) och meteorologiska tjänster (MET) till flygplatser. Detta sker på den nationella svenska avreglerade marknaden till privata och kommunala flygplatser.

Tjänsten utförs från centralen för fjärrstyrda torn i Sundsvall där det för närvarande finns fyra (4) stycken anslutna flygplatser. Sundsvall/Timrå Airport, Örnsköldsviks Airport, Linköping/Saab Airport samt Scandinavian Mountains Airport. SDATS utvecklar och säljer även fjärrstyrda torn globalt.

Under pandemin har SDATS på direkt uppdrag av regeringen, genom flygplatsernas försorg, upprätthållit temporär beredskap på ytterligare två (2) flygplatser utöver ordinarie flygplats Sundsvall/Timrå Airport.

Efter att som bolag läst igenom rapporten inkommer vi härmed med följande remissvar.

Trafikverket har, i rapporten Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga transporter, värderat statens behov av att tillse att det finns en beredskap vid landets flygplatser i en omfattning som gör det möjligt att säkra samhällsviktiga transporter. Trafikverkets utredning har tagit sin utgångspunkt från myndighetens redovisning den 15 juni 2020, vilken kompletterats med erfarenheter från ordningen med temporära beredskapsflygplatser under pandemin samt hälso-och sjukvårdens och andra samhällsviktiga funktioners behov av tillgänglighet för samhällsviktiga flygtransporter i hela landet.

I detta remissvar har Saab AB valt att kommentera den föreliggande rapporten utifrån två perspektiv på rapporten och dess förslag.

- Saab AB förslag på justeringar som innebär att måluppfyllelse för verksamheten.



# SAAB

## Saab Digital Air Traffic Solutions AB

Utfärdad av

Erik Bäckman

Informationsklass exportkontroll

NOT EXPORT CONTROLLED

Fastställd

SVAR PÅ REMISS

2 (5)

Datum

Utgåva

Dokumentidentitet

2022-03-18

1.0

OPTDO-2022-0028

Informationsklass företagssekretess

ÖPPEN

Säkerhetsskyddsklass (Sverige)

NOT CLASSIFIED

- Saab AB bedömer att utredningen inte i tillräcklig utsträckning svarar på det övergripande uppdraget, dvs. hur beredskapsflygplatser bör organiseras [osäker på om det är uppdraget] för att säkra samhällsviktiga transporter.

## 2 Övergripande synpunkter på uppdragets utformning och begränsningar

**Förslag:** Flera myndigheter bedriver en verksamhet som innebär behov av en tillgänglig flygplatsinfrastruktur, och att det finns en anpassad beredskap för att kunna bedriva samhällsviktiga flygtransporter till och från dessa flygplatser. Saab menar att behoven av olika typer av samhällsviktiga flygtransporter inte vägs samman i en tillräcklig utsträckning. Saab föreslår därför att Trafikverket får ett nytt utredningsuppdrag där samtliga myndigheter som har behov av flygplatsberedskap för samhällsviktiga flygtransporter vägs samman. På så sätt kan samtliga samhällsintressen värderas och omhändertas när regeringen utformar en heltäckande och framtidssäkrad flygplatsberedskap. För att inte tappa tid föreslår Saab att regeringen går vidare och förstärker flygplatsberedskapen i enlighet med föreliggande utredningsförslag från Trafikverket då detta i allt väsentligt förstärker beredskapen i förhållande till dagens situation.

**Skälen för Saabs förslag:** När staten ska värdera behovet av beredskapsflygplatser för att kunna säkra samhällsviktiga transporter bör man utgå från vad som är de dimensionerande typsituationerna. Därefter bör man givetvis analysera kostnader och eventuell risktagning som kan behövas för att balansera kostnad mot behov och risk. Detta har varken gjorts i den nu föreliggande rapporten eller i Trafikverkets rapport från 2020 - Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna.

Det framgår redan i rapporten från 2020 att såväl Totalförsvarets och Försvarmaktens som polisens behov inte har tillvaratagits. Dessa myndigheter återkommer med sina uppfattningar även i den nu föreliggande rapporten, men i detta fall är Trafikverkets uppdrag begränsat till behovet av beredskapsflygplatser utifrån vunna erfarenheter under pandemin. Trafikverket påpekar även att man inte har haft möjlighet att hantera Totalförsvarets behov i den utredning som ligger till grund för rapporten.

Utifrån dagens säkerhetspolitiska situation och Sveriges geopolitiska läge på den Skandinaviska halvön bedömer Saab att det finns synnerliga skäl för Sverige att ta ett betydligt större helhetsgrepp kopplat till flygplatsinfrastrukturen i allmänhet och beredskapsaspekterna i synnerhet.



# SAAB

## Saab Digital Air Traffic Solutions AB

Utfärdad av

Erik Bäckman

Informationsklass exportkontroll

**NOT EXPORT CONTROLLED**

Fastställd

**SVAR PÅ REMISS**

3 (5)

Datum

Utgåva

Dokumentidentitet

2022-03-18

1.0

OPTDO-2022-0028

Informationsklass företagssekretess

**ÖPPEN**

Säkerhetsskyddsklass (Sverige)

**NOT CLASSIFIED**

I en säkerhetspolitisk kris som involverar Sverige kommer tillförsel av förnödenheter vara av yttersta vikt. I och med Sveriges geografi kan vi i huvudsak då förlita oss på sjö och flygtransporter, vilket skiljer oss från länderna i övriga Europa. Vid ett väpnat angrepp accentueras dessa förutsättningar, vilket gör att varje hamn och varje flygfält som är operativt användbart är en tillgång. De 44 flygplatser, av olika storlekar och kapacitet, som finns idag i Sverige utgör därmed en strategisk tillgång för Sverige ur ett försörjningsperspektiv, men också utifrån ett försvarsoperativt perspektiv då flygstridskrafternas förmåga att verka bygger på möjligheten till spridd basering.

Sammantaget innebär detta att en satsning på att upprätthålla en robust och redundant beredskap på samtliga 44 flygplatser utgör ett strategiskt intresse för landet. Detta bör därför vara den dimensionerande utgångspunkten när Trafikverket utreder frågan vidare. Kostnaderna för en sådan satsning bör värderas i ljuset av de förstärkningar som nu planeras inom ramen för det civila försvarets återuppbyggnad.

Vad gäller den praktiska hanteringen av beredskapsflygplatserna som nämns i utredning, kan vi konstatera att Luftfartsverket är den myndighet som har 24/7 operationer och bör vara en lämpligt kandidat för att taktiskt samordna hantering av beredskapsflygplatserna.

Saab kan mot denna bakgrund konstatera att både polisen ambulansflyget och andra samhällsviktiga flygtransporters behov kommer rymmas inom en sådan robust flygplatsinfrastruktur.

### 3 Centraliserat koncept för flygtrafikledning

Med en digitaliserad och centraliserad flygtrafikledning skapas förutsättningar för att dels kunna upprätthålla tjänsten, men även likväl kunna utveckla och möta ökad efterfrågan som ställs på samhället i samband med kriser. Likväl för flygplatser som för utförare av flygtrafikledningstjänst är tillgången till anställda med rätt kompetens och behörigheter viktiga. Tillgången till denna kompetens ökar med ett centraliserat koncept där varje anställd flygledare, inom samma central, har flera behörigheter vilket därmed ökar möjligheten att öppna flygplatser samtidigt som sårbarheten, i form av tillgång, minskar.

Trafikverket har i sin rapport inte nämnt de olika flygplatsernas tillgänglighet i form av rådande öppethållningen. Öppethållning för respektive flygplats är basen i dimensioneringen för flygtrafikledning.

Flygledare som tjänstgör i ett centraliserat koncept medför att operativ behörighet kan nyttjas för fler anslutna flygplatser. *Ett effektivt utnyttjande av resurser.* Skulle, av olika skäl, tillgängligheten till en ansluten flygplats begränsas av väder, teknik eller annat kan tjänsten flyttas utan ökade kostnader till annan flygplats. *Minskad sårbarhet.*



# SAAB

## Saab Digital Air Traffic Solutions AB

Utfärdad av

Erik Bäckman

Informationsklass exportkontroll

**NOT EXPORT CONTROLLED**

Fastställd

SVAR PÅ REMISS

4 (5)

Datum

Utgåva

Dokumentidentitet

2022-03-18

1.0

OPTDO-2022-0028

Informationsklass företagssekretess

**ÖPPEN**

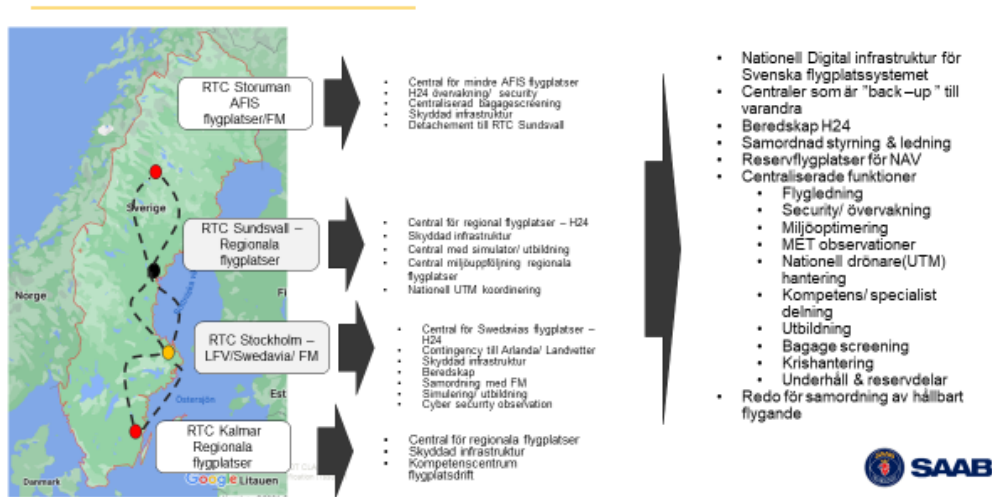
Säkerhetsskyddsklass (Sverige)

**NOT CLASSIFIED**

Tillgången till kompetenser är större i en central som har framtida möjligheter att *digitalt* låta en flygledare sköta fler flygplatser samtidigt. *Effektivt, minskad sårbarhet samt kostnadseffektivt för flygplatser och samhälle.*

Bilden nedan redovisar ett förslag på en nationell, digital flygledningsinfrastruktur som även kan stödja andra kritiska delar på en flygplats, inklusive access till kompetenser.

## RTC Sweden – hållbar, skalbar flyginfrastruktur i alla lägen



Copyright Saab Digital Air Traffic Solutions AB. All rights reserved.

## 4 Kostnader för flygtrafikledning

Omhändertar finansmodellen även utökad tillgång av flygledning i form av resurser? Varje leverantör av flygtrafikledning kan komma att behöva utbilda fler samt behöva anställa fler för att upprätthålla tjänsten. Kostnader betalas idag genom det nationella avgiftssystemet, skall detta ingå i detta? Dagens finansieringsmodell utgör hinder för att kunna säkerställa flygtrafikledning i enlighet med det behov utredningen redovisar.

Dagens flygledning i Sverige är avreglerad, med undantag av statliga samt av försvarsmakten (FM) ägda flygplatser. Marknaden bygger på en minimalistisk bemanning anpassad utifrån dagens öppethållning. Arbetstidslagar, semesterlagar med mera kommer troligt utöka behovet av anställda dvs utökad beredskap kräver fler personal och redundanta system.

Gällande kostnadstäckning anser SDATS att kostnadstäckning önskas även för flygledning då detta går utanför det ordinarie avtalet kring tillhandahållandet av ATS tjänst. Kostnadstäckning avser utbildning, samt mer personal och redundans.



# SAAB

## Saab Digital Air Traffic Solutions AB

Utfärdad av

Erik Bäckman

Informationsklass exportkontroll

NOT EXPORT CONTROLLED

Fastställd

SVAR PÅ REMISS

5 (5)

Datum

Utgåva

Dokumentidentitet

2022-03-18

1.0

OPTDO-2022-0028

Informationsklass företagssekretess

ÖPPEN

Säkerhetsskyddsklass (Sverige)

NOT CLASSIFIED

Här är dock en central för digital flygtrafikledning en möjliggörare för att hålla ner kostnaderna och utnyttja befintliga resurser bättre.

**Förslag:** Kostnadstäckning behövs i högre omfattning en täckning för de faktiska uppkomna kostnaderna. Efter överenskommelse med flygplats bör eget avtal tecknas med ATS organisation för att säkerställa kompetens, resurser, utbildning och kvalitet.

Modell med fördelningsprincip av kostnader för flygledning där brukarna (flygbolag och andra aktörer betalar) är inte anpassad för utökad beredskap för flygtrafikledning. Detta då utbildningskostnaden tas ur detta system