

Yttrande från Svensk Pilotförening inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037

Flygsäkerhetskommittén i Svensk Pilotförening består av aktiva piloter verksamma inom svensk luftfart. Kommitténs övergripande mål är att verka för säkra flygoperationer.

Vårt yttrande fokuserar främst på flygets roll och utmaningar i relation till Trafikverkets rapport och uppdrag. Därtill berör vi specifikt tillgång till flygplatser och flygtrafikledning som bärande områden inom infrastruktur för flyget i Sverige.

Uppdraget och flygets förutsättningar:

Enligt rapporten är Trafikverkets uppdrag att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart, samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Vidare beskrivs att infrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att de transportpolitiska målen nås. Vi ser en utmaning i att uppdraget ska kunna slutföras då ett trafikslag knappt existerar i rapporten. Vi noterar också att den nationella planen för transportsystemet inte omfattar några investeringar i flygplatser eller i luftrummet fram till år 2029.

Flyget i Sverige befinner sig i ett vacuum. Infrastrukturen nedmonteras i rask takt och varken underhållsbehov eller brister som negativt kan påverka säkerheten berörs i rapporten.

Infrastrukturen för flyget är huvudsakligen användarfinansierad, vilket Trafikverket i rapporten påpekar kan innebära svårigheter att generera tillräckliga medel för att täcka investeringar och modernisering av grundläggande infrastruktur. Huvudet på spiken.

Trafikverket ger här förklaringen till varför Sverige inte når uppställda transportpolitiska mål kring tillgänglighet. Myndigheten visar också på varför Arlanda, med ett uttalat motto om att bli ledande flygplats i Skandinavien, istället ligger hopplöst efter sin omgivning vad gäller flygoperativ kapacitet och funktionalitet.

Arlanda har redan de i särklass kortaste banorna i Europa, och ett eftersatt underhåll har nu renderat i att Arlandas enda längre bana är stängd på grund av återkommande och allvarliga brister i banans fundament.

Konsekvensen är att Arlanda idag har två banor som bägge är endast 2500 meter. Interkontinental och annan tung trafik kan tvingas till viktreduktion eller mellanlandning för att nå sin destination. Även Europatrafik kan hamna i konflikt med startvikt vid vinteroperationer.

Ingen annan jämförbar flygplats i Europa har denna operativa begränsning, då man helt enkelt valt att investera i längre banor. Så, en "investering" omvandlas på grund av den svenska finansieringsmodellen till en kostnad som ingen är villig att ta.

Banlängd har en betydande inverkan på flygsäkerheten. Längre banor ger större marginaler och nyttan är väl dokumenterad.

Flygplatser:

Vi ser med oro på att det saknas ett centralt ansvar för svenska flygplatser. Trots ett övergripande ansvar för infrastrukturen hänvisar Trafikverket till regeringen när vi efterfrågar en hållbar och transparent flygstrategi för hela Sverige. Merparten av svenska flygplatser ligger inte under statlig kontroll, och en kommunledning eller privat ägare tar naturligt nog inte på sig ett nationellt ansvar.

Vad gäller flyget i Stockholmsregionen är vi också oroliga när vi följer debatten kring en eventuell stängning av Bromma och flytt av trafiken till Arlanda. Att flytta trafiken från Bromma till Arlanda kan låta enkelt. Det är det inte.

Vi oroas också över att "vårda det vi har" inte gäller för flyget. Istället för att fokusera på en förlängning av en bana på Arlanda, för att möta kravet från den tyngre trafiken, verkar huvudfokus ligga på en fjärde bana. Från vårt perspektiv är det mycket oroande att ansvariga inte verkar ha bättre koll på de operativa förutsättningarna för flyget.

Likaså är vi oroliga för en bristande förståelse för att flyget är beroende av ett nätverk av flygplatser. Tillgång till funktionella alternativflygplatser om vår destination blir indisponibel är en av grunderna för säkert flyg. Västerås är här en flygplats som definitivt fyller en viktig funktion för flyg till Stockholmsregionen. Om inte Trafikverket får fullt mandat att hantera "svårigheter att generera tillräckliga medel för att täcka investeringar och modernisering av grundläggande infrastruktur" är en viktig del av svensk infrastruktur riktigt illa ute.

Flygtrafikledning:

RATS, Remote Air Traffic Services, är ny teknik som innebär en omfattande förändring för flygtrafikledning.

Vi är inte motståndare till teknikutveckling, men det sätt på vilket implementeringen skett i Sverige är ett direkt hot mot flygsäkerheten. Idag är endast fyra flygplatser fjärrstyrda, men planerna är att betydligt fler flygplatser ska in under en färdigställd central vid Arlanda.

Det saknas idag ett internationellt regelverk, men ett dokument som beskriver hur en implementering av tekniken bör ske har tagits fram av EASA. Vi kan tyvärr konstatera att Sverige i vitala delar inte följer dessa rekommendationer. Detta trots att, eller snarare på grund av att, Transportstyrelsen aktivt verkat för en svag regelskrivning inom EASA.

Sårbarheten som följer med RATS är att tekniken bygger på en avbrottsfri förbindelse mellan flygplats och RTC, Remote Tower Centre, samt att ett RTC är en central som kontrollerar flera flygplatser.

Ett RTC som tappar sin funktion stänger samtliga involverade flygplatser. Med flygets krav på redundans efterfrågar vi ett regelverk som inte tillåter att både destination och alternativflygplats slås ut samtidigt. Då det saknas en oberoende utredning, samt då tekniken redan är i drift, efterfrågar vi en så kallad Pre Accident Investigation. Detta för att utreda ansvarsfrågan innan en incident eller olycka skett.

EASA dokumentation yrkar på en beredskapsplan för det fall ett RTC slås ut. LFV har i en rapport till regeringen istället valt att lägga över ansvaret på piloterna. Det är naturligtvis oacceptabelt och visar på en närmast total avsaknad av säkerhetsmedvetande hos affärsverket LFV.

Tomas Gustafsson
Ordförande Flygsäkerhetskommittén
Svensk Pilotförening