

RAPPORT

# Koordineringsfunktion beredskapsflygplatser

Uppdrag att förbereda inrättandet av en kontaktpunkt för att koordinera öppnande av svenska beredskapsflygplatser och ge information och service



**Trafikverket**

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: RAPPORT Koordineringsfunktion beredskapsflygplatser

Författare: Wigler Katarina, PLnpp

Dokumentdatum: 2024-01-26

Ärendenummer: TRV 2023/125568

Kontaktperson: Wigler Katarina, PLnpp

# Innehåll

<b>Uppdraget .....</b>	<b>4</b>
<b>Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>Allmänt om dagens modell med beredskapsflygplatser .....</b>	<b>7</b>
<b>Trafikverkets utredning .....</b>	<b>8</b>
Förutsättningar för inrättandet av koordineringsfunktionen.....	8
Kravställningar i det aktuella uppdraget .....	8
Tidigare förslag att beakta.....	8
Dialoger.....	9
Allmänna reflektioner kring samhällsviktig dygnet-runt-verksamhet .....	10
Om redundans- och totalförsvarsaspekter .....	10
Om förutsättningar för organisatorisk utformning och dimensionering och tidsaspekter för införandet .....	13
Om utformningen .....	13
Om dimensioneringen .....	15
Om information och service till utförare av samhällsviktiga flygtransporter .....	16
Särskilt om luftfartens informationsmodell .....	18
Särskilt om flygväder .....	19
Om tidsaspekter för införandet av funktionen .....	20
Om lämplig utförare av koordineringsfunktionen.....	20
För- respektive nackdelar med att Trafikverket bedriver funktionen operativt helt eller delvis i egen regi .....	21
Remissynpunkter på Ds 2023:3 som rör funktionen .....	22
Om beräknade kostnader.....	25
Beräknade kostnader för huvudförslaget .....	26
Beräknade kostnader för det alternativa förslaget .....	27
Om behov av författningsändringar.....	29
Författningsändringar utifrån huvudförslaget .....	29
Författningsändring utifrån det alternativa förslaget.....	30
<b>Bilaga 1 Preliminär implementeringsplan .....</b>	<b>31</b>
<b>Bilaga 2 Att beakta inför utvecklingen av koordineringsfunktionen .....</b>	<b>35</b>

# Uppdraget

Regeringen gav den 23 november 2023 Trafikverket i uppdrag<sup>1</sup> att förbereda inrättandet av en funktion som dygnet runt ska utgöra kontaktpunkt för att koordinera öppnande av svenska beredskapsflygplatser samt ge service och information till utförare av samhällsviktiga luftfartstransporter. Inriktningen är enligt uppdraget att Trafikverket ska ansvara för funktionen. Beträffade funktionens verksamhetsinnehåll bör Trafikverket utgå från bl.a. det som framförs i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3). Ambitionen är att funktionen ska kunna fungera fullt ut fr.o.m. den 1 februari 2025.

Med utgångspunkt från att Trafikverket ska ansvara för funktionen omfattar uppdraget att analysera förutsättningar för och lämna förslag till organisatorisk utformning, dimensionering, vilken information och service som behöver kunna ges till utförare av samhällsviktiga flygtransporter, tidsaspekter för införandet av funktionen och om vissa delar kan införas tidigare. För- respektive nackdelar med att Trafikverket bedriver funktionen operativt helt eller delvis i egen regi och eventuellt andra aspekter ska belysas.

Trafikverket ska med utgångspunkt från regeringens förslag i budgetpropositionen för 2024<sup>2</sup> redovisa beräknade kostnader för att bedriva funktionen samt eventuella behov av författningsändringar. Vid genomförandet av uppdraget ska redundans- och totalförsvarsaspekter beaktas.

Planen för förberedandet av koordineringsfunktionen återfinns som bilaga till denna rapport. Rapporten utgör redovisningen av uppdraget.

---

<sup>1</sup> LI2023/03643

<sup>2</sup> prop. 2023/24:1 utg.omr. 22, att öka anslaget 1:3 Trafikverket med 5 miljoner kronor per år

# Sammanfattning

Trafikverket förordar en lösning som består av två delar: dels en minut-operativ öppnandefunktion som är bemannad dygnet runt (främst under de tider då flygplatserna normalt har stängt) med personal som har tillräcklig kompetens för uppgiften och med lokaler som lämpar sig för uppdraget, dels en teknisk lösning för att tillhandahålla av sådan information som kan underlätta för utförarna av samhällsviktiga flygtransporter och som inte finns tillgänglig genom etablerade informationsmodeller för luftfarten.

Trafikverkets huvudförslag är att den nationella Sjö- och flygräddningscentralen (Joint Rescue Co-ordination Centre, JRCC) vid Sjöfartsverket uppdras att tillhandahålla den minut-operativa öppnandefunktionen. Skälen är i korthet att arbetet redan idag utförs av myndigheten med kompetent personal och med stöd av särskilt anpassade system och andra beslutsstöd. Genom uppdraget och att en delmängd av de budgetära medel som Trafikverket har tilldelats för koordineringsfunktion omfördelas till Sjöfartsverket möjliggörs att Sjöfartsverket får ett formellt ansvar och ekonomiska förutsättningar för uppgiften. Detta är särskilt viktigt om uppgiftens omfattning skulle öka, exempelvis vid ett större antal samhällsviktiga flygningar i framtiden eller om nätet med beredskapsflygplatser skulle utökas. Ett alternativ kunde vara att Trafikverket ingår en överenskommelse med Sjöfartsverket om att tillhandahålla öppnandefunktionen, men Trafikverket förordnar den mer renodlade lösningen.

Vad gäller den tekniska lösningen för att tillhandahålla information till utförarna av samhällsviktiga flygtransporter föreslås att Trafikverket ansvarar för att utveckla och förvalta den, efter samverkan med representanter för beredskapsflygplatserna, användarna av densamma och JRCC. Den tekniska lösningen ska möjliggöra att aktuell information om beredskapsflygplatserna som inte tillgängliggörs på annat sätt ska kunna återfinnas samlad på en plattform som är åtkomlig för såväl utförarna av samhällsviktigt flyg som öppnandefunktionen hos JRCC. Så snart det finns sådan information som efterfrågas av utförarna, inbegripet akuta ändringar, ska flygplatsernas företrädare kunna lägga in den själva i systemet.

Ansvarsfördelningen motiveras av att Trafikverket redan har ett informationsansvar för nätet av beredskapsflygplatser och att det finns tekniska lösningar på myndigheten som bör kunna nyttjas inom ramen för tilldelade medel. JRCC saknar motsvarande system och den information som det handlar om har eller kan få kopplingar mot beredskapsavtalen med flygplatserna och uppföljningen av desamma. Därtill är det endast flygplatserna som förfogar över den information som är av vikt för utförarna av samhällsviktiga flygtransporter.

Om regeringen inte skulle föredra huvudförslaget föreslår Trafikverket som ett alternativ att ansvaret för såväl den minut-operativa öppnandefunktionen som den

tekniska lösningen för att tillhandahållande information som kan underlätta för utförarna av samhällsviktiga flygtransporter åläggs Trafikverket.

Det bör särskilt noteras att Sjöfartsverkets ståndpunkt fortsatt är den som framfördes i remissyttrande över promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3) och att de därmed inte står bakom förslaget att JRCC uppdras att tillhandahålla den minut-operativa öppnandefunktionen.

Mot bakgrund av genomfört uppdrag har Trafikverket tagit fram en preliminär implementeringsplan som ska förbereda inrättandet av en grundläggande funktion under 2024 utifrån i första hand de budgetära förutsättningar som ges i regeringens förslag i budgetpropositionen för 2024 och de minimikrav som Trafikverket har föreslagit i rapporten till regeringen 2021 samt därutöver tidsmässiga och andra relevanta förutsättningar. En sammanfattning av planen återfinns i bilaga 1.

Trafikverket har vidare påbörjat arbetet med att identifiera behov av utveckling av funktionen. Dessa framgår av bilaga 2.

# Allmänt om dagens modell med beredskapsflygplatser

Enligt 2 § femtonde punkten förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska myndigheten genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras. Skrivningen i Trafikverkets instruktion är oförändrad sedan den fördes in i förordningen 2012. Som en följd av de överenskommelser Trafikverket tecknar med flygplatserna möjliggörs att flygplatserna efter stängning har personal i jour som på begäran kan öppna upp särskilt för samhällsviktigt flyg. Med uppdraget från regeringen följer ett årligt anslag på för närvarande 70 miljoner kronor som Trafikverket fördelar mellan de beredskapsflygplatser som inte har öppet dygnet runt.

Fram till 2020 bestod nätet av tio flygplatser spridda över landet, både statliga och icke-statliga. Under pandemin uppkom ett stort behov av ytterligare flygplatser i systemet och regeringen beslutade i omgångar att Trafikverket skulle ingå överenskommelser med vad som slutligen uppgick till ytterligare 17 flygplatser. Även efter pandemin har det utökade nätverket med totalt 27 beredskapsflygplatser bestått, även om det var varierat något mellan åren exakt vilka som har ingått.

Inför varje nytt år får Trafikverket ett regeringsuppdrag som pekar ut vilka flygplatser som myndigheten ska teckna avtal med för kommande år. Överenskommelserna ingås på frivillig basis med flygplatshållarna. I överenskommelsen förbinder sig flygplatsen att under året hålla beredskap dygnet runt för att på begäran ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter, räddningsinsatser, uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Åtagandet innebär att berörd personal vid respektive flygplats i princip ska infinna sig på flygplatsen inom en timma för att ta emot ovan nämnda transporter på de tidpunkter då flygplatsen normalt inte är öppen.

Trafikverket har på uppdrag av regeringen utrett systemet 2020<sup>3</sup> och 2021<sup>4</sup>. Det senaste av uppdragen omfattade att belysa systemets funktionalitet under pandemin och analysera erfarenheter och eventuella behov av förändring mot bakgrund av pandemins effekter. Denna slutrapport lämnade Trafikverket in i november 2021, och den omfattar bland annat förslaget att regeringen uppdrar åt lämplig myndighet att, i form av ett utpekat operativt funktionsansvar, ansvara för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna.

---

<sup>3</sup> [Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, slutrapport \(diva-portal.org\)](#)

<sup>4</sup> [Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser \(slutrapport\) \(diva-portal.org\)](#)

# Trafikverkets utredning

## Förutsättningar för inrättandet av koordineringsfunktionen

### Kravställningar i det aktuella uppdraget

Med utgångspunkt från att Trafikverket ska ansvara för funktionen omfattar det här aktuella uppdraget

- att analysera förutsättningar för och lämna förslag till organisatorisk utformning och dimensionering,
- vilken information och service som behöver kunna ges till utförare av samhällsviktiga flygtransporter,
- tidsaspekter för införandet av funktionen och om vissa delar kan införas tidigare, där ambitionen är att funktionen ska kunna fungera fullt ut fr.o.m. den 1 februari 2025,
- för- respektive nackdelar med att Trafikverket bedriver funktionen operativt helt eller delvis i egen regi och eventuellt andra aspekter,
- en redovisning av beräknade kostnader för att bedriva funktionen, med utgångspunkt från regeringens förslag i budgetpropositionen för 2024 ,och
- eventuella behov av författningsändringar.

Vid genomförandet av uppdraget ska redundans- och totalförsvarsaspekter beaktas.

### Tidigare förslag att beakta

I sin rapport 2021<sup>5</sup> lade Trafikverket efter samverkan med Sjöfartsverket, Socialstyrelsen, Region Västerbotten och Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA) och mot bakgrund av vunna insikter fram förslaget att en myndighet uppdras att inrätta och upprätthålla ett operativt funktionsansvar för systemet med beredskapsflygplatser. Då flera andra myndigheter i Sverige kan ha olika data eller förutsättningar som behövs för att fullgöra rollen kunde det enligt Trafikverket bli nödvändigt att dessa identifieras så att de kan bidra i den omfattning som krävs. Förslaget tog utifrån de inspel som Trafikverket hade erhållit under arbetet med det dåvarande regeringsuppdraget även hänsyn till totalförsvarsaspekter på systemet. Vid framtagningen av förslaget lades särskild vikt vid att förslaget skulle motsvara statens roll i förhållande till andra aktörers. En alternativ lösning till ett utpekande skulle enligt rapporten kunna vara att staten handlar upp en utförare av tjänsten.

---

<sup>5</sup> Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – Kompletterande underlag osv.



Ett antal krav för ett operativt funktionsansvar identifierades som minst skulle behöva vara uppfyllda för att tillgodose de grundläggande behoven hos utförare av samhällsviktiga flygtransporter (kraven redovisas i avsnitt *Information och service till utförare av samhällsviktiga flygtransporter*).

I promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)<sup>6</sup> gör utredaren bedömningen att det finns behov av att inrätta en operativ funktion med ansvar för att tillhandahålla service och aktuell information om systemet med beredskapsflygplatser till utförare av samhällsviktig luftfart under alla tider på dygnet. Förslaget i departementsskrivelsen är att regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att vara nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser. Den nationella kontaktpunkten för nätet ska enligt utredarens förslag inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga flygplatser som ingår i nätet samt från övriga berörda myndigheter och aktörer för att driva och förvalta nätet av beredskapsflygplatser samt sprida kunskap och information om nätet till utövare av samhällsviktig luftfart.

Trafikverket har även undersökt hur Sjöfartsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Försvarmakten, länsstyrelserna och regionerna har yttrat sig över förslaget om funktionen vid remissen av promemorian Ds 2023:3. Av de senare har såvitt Trafikverket kunnat utröna enbart Länsstyrelsen Norrbotten och regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västmanland och Örebro län yttrat sig i ämnet. I den mån instansernas ståndpunkter har bäring på denna utredning adresseras de under berört avsnitt.

## Dialoger

I arbetet med uppdraget har Trafikverket dels fört dialog med företrädare för externa koordineringsfunktioner med dygnet-runt-verksamhet av vikt för samhället, dels undersökt såväl omfattning och förutsättningar inom myndighetens egen dygnet-runt-verksamhet. Vad gäller verksamhet utanför Trafikverket har dialoger om dygnet-runt-verksamhet förts med JRCC, Koordineringscentralen (FKC) vid Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg och SOS Alarm.

Särskild dialog har även förts om upphandlingsrelaterade aspekter med såväl sakkunniga inom myndigheten som andra myndigheter och ovan nämnda organisationer.

I syfte att utröna vilka tjänster och information som efterfrågas respektive vad som skulle kunna tillhandahållas har en referensgrupp använts bestående av representanter för ett antal beredskapsflygplatser (såväl statliga som icke-statliga), representanter för utförare av samhällsviktiga flygtransporter som använder

---

<sup>6</sup> [Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet - Regeringen.se](https://www.regeringen.se/491000/2023/03/2023-03-03-statens-ansvar-for-det-svenska-flygplatssystemet/)

beredskapsflygplatserna oftast och representanter från JRCC. Trafikverket har vidare fört dialog med SMHI i frågor som rör flygväder.

Slutligen för Trafikverket en dialog med Transportstyrelsen med avseende på regleringen av publicering av aeronautisk information, för att säkerställa att den lösning som tas fram är i överensstämmelse med regelverket.

## **Allmänna reflektioner kring samhällsviktig dygnet-runt-verksamhet**

Av dialogerna framgår att det inte går att inrätta och bedriva en ny, fristående och robust dygnet-runt-funktion med de budgetära förutsättningar som föreligger i det aktuella fallet. Företrädare för Trafikverkets dygnet-runt-verksamheter gör den preliminära bedömningen att det schemamässigt krävs en operatörsstyrka på som minst 7 årsarbetskrafter, och till det kommer arbetsledning, lokal- och systemkostnader, förvaltningskostnader m.m. Man gör vidare bedömningen att kostnaderna för lokaler och systemstöd inbegripet utbildningsmaterial och checklistor m.m. överstiger personalkostnaderna. Grunden för detta är bland annat de höga säkerhetskrav med avseende på robusthet och resiliens som följer med en dygnet-runt-funktion.

Trafikverket bedömer vidare att det inte vore en effektiv användning av skattemedel att inrätta en funktion som enbart har att hantera öppnande av beredskapsflygplatser och ge service och information om dem utifrån att verksamheten är liten. Det krävs inte heltidstjänster dedikerade enbart för den uppgiften.

Vidare gör såväl myndigheten som externa aktörer med motsvarande verksamhet bedömningen att det inte är lämpligt att handla upp samhällsviktig dygnet-runt-verksamhet. Det grundar sig framför allt på att det ställs allt högre säkerhetskrav på denna typ av samhällsviktiga funktioner och den information de hanterar vilket bland annat kan medföra ökade behov av statlig kontroll.

## **Om redundans- och totalförsvarsaspekter**

I Trafikverkets uppdrag 2020 och 2021 om systemet med beredskapsflygplatser efterfrågades en belysning av totalförsvarsaspekter. Dessa kunde dock inte fullt ut utredas av bl.a. tidsskäl. Trafikverket förde likväl fram förslag i rapporterna som har bäring på såväl redundans- och totalförsvarsaspekter, och motsvarade gällande vissa förslag i promemorian Ds 2023:37. I den mån sådana förslag skulle leda till nya krav på systemet skulle det också kunna få en påverkan på den efterfrågade koordineringsfunktionen. I inriktningsunderlaget för planperioden 2026-2037,

---

<sup>7</sup> Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap

underlagsrapporten Luftfart<sup>8</sup>, har Trafikverket vidare belyst ett antal åtgärdsbehov vad gäller såväl ett utvecklat system med beredskapsflygplatser som ett stärkt civilförsvaret. Dit hör att infrastrukturen och berörda aktörer behöver ha rätt förutsättningar att svara upp mot de behov som finns med beredskap och ett stärkt civilförsvaret så att de kan bidra till ett mer uthålligt och robust system. Att behoven behöver utredas med avseende på totalförsvarsperspektivet när det gäller luftfartens infrastruktur förs också fram, liksom i vad mån totalförsvarets behov ska omhändertas av systemet med beredskapsflygplatser och vilka krav som därmed kan behöva uppfyllas av flygplatser. Trafikverket ser fortsatt ett stort behov av samverkan med Försvarmakten och andra viktiga aktörer för totalförsvaret för att kunna identifiera och vid behov hantera redundans- och totalförsvarsaspekter kopplade till systemet med beredskapsflygplatser och koordineringsfunktionen.

I sitt remissyttrande över Ds 2023:3 för MSB fram att ett utpekande av beredskapsflygplatser inte per automatik innebär en förbättring av totalförsvaret. Beredskapsflygplatsers uppgifter avser framför allt beredskap under fredstid och medför inte per automatik att Sveriges totalförsvaret skulle vara tillräckligt robust för att klara en krigssituation, då det som nämnts ofta är andra åtgärder än nattligt öppethållande för lyft och landning i fredstid som är avgörande. Trafikverket delar MSB:s uppfattning och av de utredningar som har genomförts av systemet framgår att modellen har stark civil prägel i dagsläget.

MSB lyfter i ovan remissyttrande även fram att det är viktigt att användningen av force majeure bör noggrant beaktas i kommande avtalsförhållanden. Myndigheten menar därvid att det fortsatt behöver vara möjligt att åberopa force majeure men att force majeure-klausuler kan behöva förtydligas avseende vad som gäller i vilket scenario för att klargöra förutsättningarna, liksom att avtalsrelationen kan kompletteras med mer ingripande åtgärder enligt fullmaktslagstiftningen för att skapa ett sömlöst koncept för alla skeden och beredskapsnivåer. Trafikverket delar uppfattningen att force majeure-klausulen fortsatt sannolikt behövs men att det kan förtydligas vad den kan omfatta, exempelvis genom en tydliggörande bilaga till avtalet liknande den bilaga om nationell säkerhet som bifogats kontraktet för tjänstekoncession som avser färjetrafik till och från Gotland. Trafikverket gör preliminärt bedömningen att denna fråga inte berör koordineringsfunktionen eftersom ansvaret för densamma föreslås åligga statliga aktörer.

Flera av utförarna av samhällsviktiga flygtransporter är involverade i olika insatser för en ökad flexibilitet och tillgänglighet när det gäller luftfarten och dess infrastruktur. Hit hör ökade möjligheter till tankning för främst Polisflygets helikoptrar liksom Sjöfartsverkets projekt SOLO<sup>9</sup> som syftar till att etablera möjligheten att kunna starta och landa under instrumentflygförhållanden på initialt sex platser i Sverige, bl.a. genom proceduren Point in Space (PinS) i okontrollerad

---

<sup>8</sup> [Luftfart, Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026 - 2037 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/)

<sup>9</sup> 5 Start Och Landning till/från Obemannade platser

luft. Projektet SOLO syftar i förlängningen till att etablera en nationellt samordnad infrastruktur som förbättrar krisberedskapen för samhällsviktig helikopter- verksamhet. I Ds 2023:3 föreslås bland annat att nätet med PinS-platser ska läggas till Trafikverkets ansvar för ett nät med beredskapsflygplatser. En sådan utvidgning skulle påverka koordineringsfunktionen både med avseende öppnandet av beredskapsflygplatser som tillgängliggörandet av samlad aktuell information.

Tekniska lösningar och andra investeringar som används i ovan beskrivna projekt skulle om de användes även vid beredskapsflygplatserna kunna öka tillgängligheten och skulle framledes kunna leda till ett minskat behov av flygplatser med beredskap. Som ett resultat skulle statens ansvar när det gäller beredskap på luftfartsområdet kunna minska över tid, alternativt att insatserna med statliga medel skulle kunna koncentreras till platser där beredskapen behöver förstärkas.

Som framgår under avsnitt *Särskilt om flygväder* har Transportstyrelsen påbörjat ett regeländringsarbete<sup>10</sup> där man möjliggör uppföljning av TAF<sup>11</sup> grundat på automatiskt genererade observationer av rådande flygväder, s.k. AUTOMETAR, när enheten för flygtrafikledningstjänst (ATS) är stängd. Syftet är att ge bättre förutsättningar för en säkrare, miljövänligare och mer kostnadseffektiv flygplanering för flygoperatörerna samtidigt som tillgängligheten till flygplatsinfrastrukturen skulle öka. Enligt Transportstyrelsens konsekvensutredning kan bland annat flygplatser komma att påverkas om de inte tidigare haft TAF men, i och med regelförändringen, nu ges möjlighet att ha TAF, om de vill erbjuda TAF under längre period samt om de behöver utöka eller uppdatera sin meteorologiska utrustning. Dessutom kan regeländringen medföra en förändrad trafikbild på vissa flygplatser. Transportstyrelsen bedömer vidare att flygoperatörerna får tillgång till fler TAF:ar vilket underlättar planering av flygningar, samt att regelförslaget kan öka tillgången till vissa samhällsfunktioner, t.ex. akuta sjukvårdstransporter. Trafikverket delar bedömningarna och gör i tillägg till detta bedömningen att ändringen kan få positiva effekter för såväl redundans som totalförsvaret då såväl tillgängligheten som flexibiliteten i systemet kan öka.

SMHI är en viktig aktör inom luftfarten genom att institutet tillhandahåller flygvädertjänster som till stor del är nödvändiga för att såväl civil som militär luftfart ska kunna planera och genomföra sina flygningar. Försvarsmakten tillhandahåller även egen flygvädertjänst till militär luftfart. I underlagsrapporten<sup>12</sup> om luftfart till inriktningsunderlaget för planperioden 2026-2037 har Trafikverket som en följd av de begränsningar som råder kring finansiering av flygvädertjänster för samhällsviktigt flyg och beredskap fört fram att myndigheten ser ett behov av att frågan utreds om hur SMHI:s kostnader hänförliga till samhällsviktiga transporter,

---

<sup>10</sup> [Remiss av förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd \(TSFS 2019:95\) om flygvädertjänst \(MET\) - Transportstyrelsen](#)

<sup>11</sup> Terminal Area/Aerodrome Forecast (TAF) är en väderprognos för en specifikflygplats

<sup>12</sup> [Luftfart, Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026 - 2037 \(diva-portal.org\)](#)

beredskap och ett stärkt civilförsvaret ska hanteras. Trafikverket rekommenderar i underlaget att utredningen även omfattar en analys av i vad mån civil och militär flygvärdertjänst kan samordnas ytterligare för ökade synergier inom ramen för totalförsvarets behov.

## **Om förutsättningar för organisatorisk utformning och dimensionering och tidsaspekter för införandet**

Trafikverket har gjort en genomlysning av de uppdrag, krav och organisatoriska, tekniska och ekonomiska förutsättningar som ligger till grund för de olika dygnet-runt-verksamheter som finns inom myndigheten. Trafikverket har även hämtat in information från de organisationer som har erfarenhet av att tillhandahålla tjänster dygnet runt för samhällsviktigt flyg och där det i varierande grad finns gränssytor till den kommande koordineringsfunktionen, dvs. JRCC, Koordineringscentralen (FKC) vid Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg och SOS Alarm.

Trafikverket bedömer övergripande att en koordineringsfunktion för systemet med beredskapsflygplatser ska

- ha en bemannad dygnet runt-service (främst under de tider då flygplatserna normalt har stängt) med personal som har tillräcklig kompetens för uppgiften och med lokaler som lämpar sig för uppdraget
- kunna ta emot och besvara samtal utan fördröjning, med god redundans vid teknikstörningar eller systembortfall
- på begäran kontakta beredskapsflygplatser för öppnande utan egen fördröjning
- ha tillgång till samlad, lättillgänglig, kvalitetssäkrad och begriplig information för såväl de som utför den operativa dygnet-runt-verksamheten som för de som utför samhällsviktiga flygtransporter
- mot bakgrund av ovan information på begäran stötta med önskad information (se vidare avsnitt *Information och service till utförare av samhällsviktiga flygtransporter* nedan).

## **Om utformningen**

Trafikverket förordar en lösning som består av två delar: dels en minut-operativ öppnandefunktion som är bemannad dygnet runt (främst under de tider då flygplatserna normalt har stängt) med personal som har tillräcklig kompetens för uppgiften och med lokaler som lämpar sig för uppdraget, dels en teknisk lösning för att tillhandahålla av sådan information som kan underlätta för utförarna av samhällsviktiga flygtransporter och som inte finns tillgänglig genom etablerade

informationsmodeller för luftfarten (se om dessa under avsnitt *Särskilt om luftfartens informationsmodell*).

Idag ansvarar utförarna av samhällsviktiga flygtransporter själva för att öppna beredskapsflygplatserna i samband med att ett behov av en transport uppstår utanför öppettiden för berörd beredskapsflygplats. För Kommunalförbundets Svenskt Ambulansflyg (KSA) del sker öppnandet genom deras egen koordineringsfunktionens försorg. JRCC ombesörjer öppnandet för egen del, dvs. för Sjöfartsverkets SAR-helikopter. Övriga utförare använder normalt också JRCC, som omhändertar öppnandet som en extra tjänst till andra, dvs. utan formellt uppdrag och därmed också utan därtill knuten finansiering, när de har möjlighet. Förfarandet vid JRCC går i korthet till på så sätt att ett ärende öppnas i Sjöfartsverkets system (NILS) och flygplatsen rings upp genom funktioner i systemet. Öppnandet innebär att man ringer tills man får tag på någon.

Det är av största vikt att den koordineringsfunktion som ska inrättas fungerar bra, i bemärkelsen att den inte fördröjer eller hindrar möjligheten att utföra de samhällsviktiga flygtransporterna, och att den inte fungerar störande på JRCC:s eller KSA:s motsvarande verksamhet. Såväl JRCC som KSA har gjort den preliminära bedömningen att de efter inrättandet kommer att ombesörja öppnandet själva tills vidare, för att säkerställa upparbetad effektivitet och aspekter som patientsäkerhet m.m. i den egna verksamheten.

Användare som inte har en egen koordineringsfunktion har bekräftat ett behov av att funktionen kontaktar beredskapsflygplatserna för öppnande åt dem. De använder oftast JRCC idag, vilket också fungerar väl ur utförarnas perspektiv. Att besättningen själv börjar ringa för att aktivera en flygplats gör att de ofta måste vänta på återkoppling och därmed blir hindrad från att starta. Det skulle underlätta med en central funktion som hanterar detta parallellt med att uppdraget påbörjas, och som därefter återkopplar till utföraren på lämpligt sätt, såsom via Rakel<sup>13</sup>, när uppdraget är påbörjat. På så sätt undviks onödiga, och för exempelvis sjukvårdstransporter potentiellt hälsovådliga, förseningar för patienten.

Trafikverket gör vidare bedömningen att befintliga hjälpmedel, system och lokaler kan användas för den nya koordinatorfunktionen, oavsett om den införlivas i JRCC:s eller Trafikverkets verksamheter. Det handlar huvudsakligen om system och tekniska hjälpmedel för kommunikation (telefon samt Rakel och liknande kommunikationslösningar för redundans m.m.) och informationsinhämtning (via datorskärm) från de systemstöd man normalt arbetar i eller med. De lokal- och

---

<sup>13</sup> Rakel är ett statligt radiokommunikationsnät. Det utgör ett stödsystem för ledning och samverkan, särskilt viktigt vid olyckor och kriser, och utgör grunden för kommunikation mellan myndigheter och andra organisationer som har uppgifter som rör allmän ordning, säkerhet och hälsa. Såväl Sjöfartsverket, JRCC, som Trafikverket och utförarna av samhällsviktiga flygtransporter har tillgång till Rakel.

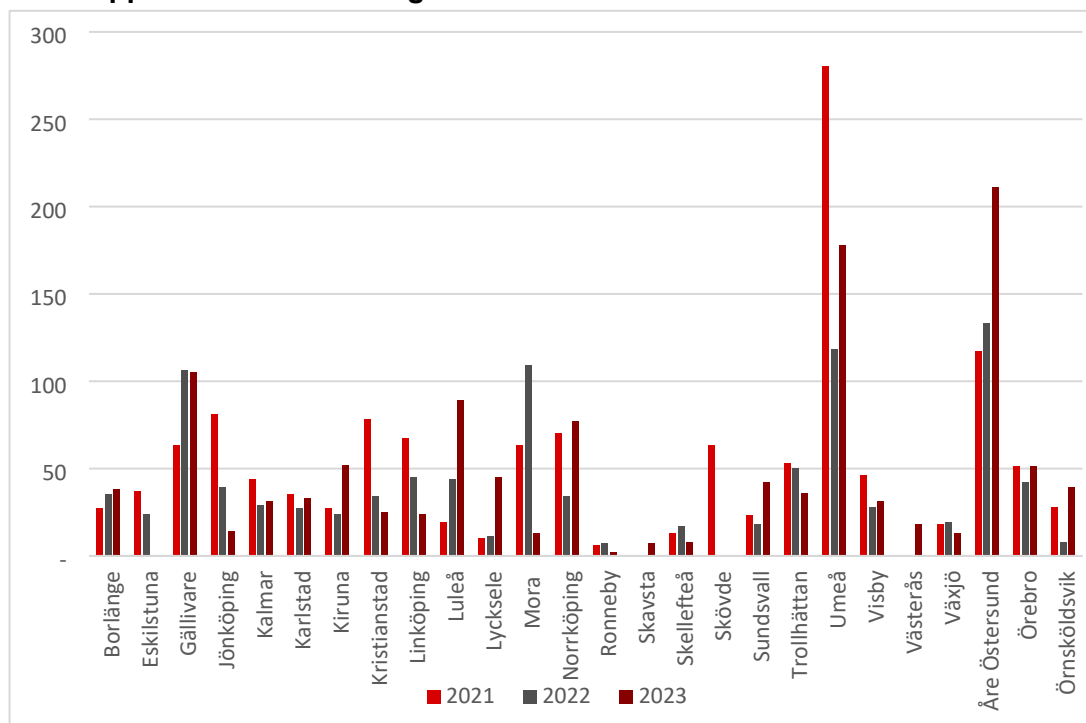
systemförvaltningskostnader m.m. som kommer i fråga hanteras troligen företrädesvis som over-head och bör kunna nycklas ut på den nya funktionen.

Om det inte blir möjligt för flygplatserna att kunna logga in i systemet och uppdatera information i realtid, så att den alltid är korrekt, i samband med den initiala driftsättningen behöver detta vara en del av utvecklingsplanen för koordinatorkonktionens systemtekniska informationsdel.

## Om dimensioneringen

Som framgår i avsnitt *Allmänna reflektioner i fråga om samhällsviktig dygnet-runt-verksamhet* är det inte möjligt att inrätta en fristående funktion utifrån tilldelade medel. Det är heller inte önskvärt utifrån ett effektivitetsperspektiv. Funktion måste därmed införlivas i en befintlig dygnet-runt-verksamhet. Det rör sig som nämnts inte om en särskilt omfattande uppgift för en sådan befintlig funktion: under 2023 öppnades beredskapsflygplatserna 1 200 gånger under stängning, enligt den statistik Trafikverket har att tillgå. Det innebär att beredskapsflygplatserna öppnas i snitt 3 gånger per dygn, utanför öppethållningstid. Av dessa 1 200 gånger var det KSA som själva för eget bruk öppnade merparten. JRCC uppger att de öppnade flygplatser 200-300 gånger under 2023. Omfattningen ger vid handen att det inte vore rimligt att inrätta en separat funktion för uppgiften.

### Antal öppnanden under stängda tider åren 2021-2023



Under avsnitt *Om beräknade kostnader* framgår vilken resursåtgång koordineringsfunktionen förväntas medföra vad gäller öppningsdelen.

## Om information och service till utförare av samhällsviktiga flygtransporter

När det gäller vilken information och service som behöver kunna ges till utförare av samhällsviktiga flygtransporter gör Trafikverket bedömningen att de grundläggande krav för ett operativt funktionsansvar som identifierades i Trafikverkets rapport 2021, som utgångspunkt fortsatt bör vara utgångspunkt. Den grundläggande information som efterfrågades vid den tiden var

- aktuell information som rör beredskapsflygplatserna,
- deras öppettider och tjänsteutbud,
- inom vilken tid efter utringning som flygplatsen kan vara öppen (vid behov),
- aktuellt och prognosticerat flygväder för rutten och flygplatsen,
- information om eventuella ersättningsflygplatser vid oplanerad akut stängning under beredskap, och
- annan aktuell information som är nödvändig för samhällsviktiga flygtransporter.

Trafikverket har hämtat in behov och synpunkter från en referensgrupp bestående av representanter för ett antal beredskapsflygplatser (såväl statliga som icke-statliga), representanter för några utförare av samhällsviktiga flygtransporter som använder beredskapsflygplatserna oftast och JRCC på Sjöfartsverket. I dialogen har det framkommit att behovet är relativt oförändrat, och man har i tillägg till detta gjort vissa konkretiseringar. Dessa rör

- i vad mån det är möjligt för utförare av samhällsviktigt flyg som bedrivs med helikopter att tanka själv, dvs. egentankning via kort eller nyckel,
- om landning är godkänd för utförare av samhällsviktigt flyg som bedrivs med helikopter när flygplatsen är stängd inbegripet om man får landa vid tankanläggningen inne på flygplatsen när flygplatsen är stängd,
- om RNP-inflygning<sup>14</sup> i okontrollerad luft är begränsad,
- om det finns information om flygväderprognoser inför flygningen tillbaka (till hemmabasen eller motsvarande), och

---

<sup>14</sup> En typ av inflygning utifrån en fastställd procedur som börjar vid det inledande inflygningsfixet (IAF) till ett läge varifrån landning kan utföras visuellt och därefter, om landning inte sker, till ett läge där kriterier gäller för hinderfrihet vid väntning eller på sträcka.



- att flygplatsen ger ut ett NOTAM<sup>15</sup> om något av ovanstående är tillfälligt begränsat.

Utförarna av samhällsviktigt flyg har även fört fram att det vore önskvärt att följande information finns tillgänglig på sikt:

- PLAF<sup>16</sup> vid de tider då TAF inte utfärdas vid beredskapsflygplatserna.
- Kamerasystem för egenprognostisering av väder (HemsWX<sup>17</sup> eller motsvarande).
- Grundkrav att alla beredskapsflygplatser ska tillåta RNP-inflygning i okontrollerad luft för 112-helikoptertrafik.

Trafikverket gör följande analys när det gäller vilken information och service som ur ett utförarperspektiv bör tillhandahållas för såväl utförare av samhällsviktiga flygtransporter som öppnandefunktionen. Den information som ska tillgängliggöras som en del av koordineringsfunktionen för beredskapsflygplatserna och deras öppnande ska inte också publiceras på annat sätt. Det innebär att sådan aeronautisk information som ska publiceras inom ramen för det integrerade flyginformationspaketet (IAIP)<sup>18</sup>, exempelvis NOTAM, fortsatt ska hanteras enligt gällande standarder och krav för sådan information. Den information och service som ska tillhandahållas kopplat till aktuellt uppdrag ska dels inte finnas tillgänglig för alla aktuella intressenter någon annanstans/på annat sätt, dels vara av särskild vikt för samhällsviktiga flygtransporter. De behov som tidigare lyfts och de konkretiseringar som har gjorts i dialogerna omfattar sådan information med några undantag: den information som finns tillgänglig i IAIP planerar Trafikverket inte att ha med det i kommande arbetet med att ta fram den samlade informationen. Samma gäller i den mån informationen inte finns tillgänglig i dagsläget. Ett sådant exempel är att det inte tas fram flygplatsprognoser (TAF) för ett par av beredskapsflygplatserna idag, detta då SMHI saknar det underlag för som krävs för detta. Trafikverket för dialog med SMHI för att gemensamt identifiera behov hos såväl samhällsviktiga flygtransporter som för totalförsvaret när det gäller hur

---

<sup>15</sup> (Notices to Airmen), ett meddelande som distribueras via telekommunikation och innehåller information om tillkomst, beskaffenhet eller förändring av anläggningar, tjänster, procedurer eller riskkällor, om vilket kännedom i tid är av väsentlig betydelse för flygtrafiken

<sup>16</sup> Ett planeringsunderlag i TAF-form som SMHI på begäran från utförare av samhällsviktiga flygtransporter för vissa flygplatser under de tider på dygnet då ordinarie flygplatsprognos (TAF) inte finns.

<sup>17</sup> En app som tagits fram och tillhandahålls av Norsk Flygambulans, och som används bl.a. av utförare av samhällsviktiga flygtransporter med helikopter i Sverige.

<sup>18</sup> (Integrated Aeronautical Information Package), ett paket som består av följande komponenter: a) luftfartspublikationer (AIP), inklusive ändringar b) supplement till AIP, c) NOTAM och informationsbulletiner inför flygning (PIB) d) informationscirkulär för luftfarten (AIC) e) checklistor och listor med giltiga NOTAM

tillhandahållandet av flygvädertjänster kan säkerställas i framtiden (se vidare under avsnitt *Särskilt om flygväder*).

När det gäller i vad mån gällande regelverk ger utrymme för tillgängliggörande av den ovan angivna informationen är frågan komplex. Det handlar framför allt om var gränsen går mellan den önskade informationen och sådan aeronautisk information som ska tillhandahållas på ett föreskrivet sätt, men också att samma information av exempelvis ekonomiska skäl inte ska publiceras på flera ställen. Trafikverket för dialog med Transportstyrelsen i den första frågeställningen, då det är den senare myndigheten som har kompetens i frågan och därmed har förutsättningar att utreda rättsläget. Utredningen pågår fortsatt och var inte slutförd inför redovisningen av uppdraget.

Vad gäller den tekniska lösningen för att tillhandahålla information till utförarna av samhällsviktiga flygtransporter föreslås att Trafikverket ansvarar för att utveckla den, efter samverkan med representanter för beredskapsflygplatserna och utförarna samt JRCC. Den tekniska lösningen ska möjliggöra att aktuell information om beredskapsflygplatserna som inte tillgängliggörs på annat sätt ska kunna återfinnas samlad på en plattform som är åtkomlig för såväl utförarna av samhällsviktigt flyg som öppnandefunktionen. Så snart det finns sådan information som efterfrågas av utförarna, inbegripet akuta ändringar, ska flygplatsernas företrädare kunna lägga in den själva i systemet. Ansvarsfördelningen motiveras av att Trafikverket redan har ett informationsansvar för nätet av beredskapsflygplatser, att det finns tekniska lösningar på myndigheten som bör kunna nyttjas inom ramen för befintliga medel, att Sjöfartsverket saknar motsvarande system och att den information som det handlar om har eller kan få kopplingar mot beredskapsavtalen med flygplatserna och uppföljningen av desamma och att endast flygplatserna förfogar över den information som är av vikt för utförarna av samhällsviktiga flygtransporter.

## **Särskilt om luftfartens informationsmodell**

Enligt internationella standarder som tagits fram i den Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) ska aeronautisk information publiceras som ett integrerat flyginformationspaket (IAIP), bestående av Aeronautical Information Publication (AIP)<sup>19</sup>, inklusive ändringar och tillägg till denna samt NOTAM, PIB (Pre-flight Information Bulletin) och Aeronautical Information Circular (AIC). På uppdrag av den svenska staten tillhandahåller LFV denna information, även kallad flygbriefingtjänst (AIS), genom den digitala tjänsten AROWeb. Förutom AIS så tillhandahålls även väderinformation (MET) och färdplanering via AROWeb.

NOTAM är en tjänst som löpande publicerar aeronautisk information som antingen ändras innan AIP har uppdaterats, eller när det gäller information med tillfällig

---

<sup>19</sup> (Aeronautical Information Publication), en publikation som ges ut av en stat eller på uppdrag av en stat och som innehåller varaktig information av betydelse för luftfarten

varaktighet, till exempel en stängd landningsbana på en flygplats. Därför är just NOTAM av särskild relevans för dem som ska använda en beredskapsflygplats.

Dialogen med utförare ger vid handen att det skulle underlätta om den samlade informationen om beredskapsflygplatserna innehöll information om aktuella NOTAM för respektive beredskapsflygplats. Trafikverket har förståelse för att utförare kan ha ett sådant behov, särskilt under pandemin fanns en stor mängd aktiva NOTAM om bland annat ändrade öppettider för flygplatserna som blev svår att överblicka. Trafikverket bedömer emellertid inte att denna service är möjlig då den skulle ställa stora krav på antingen flygplatser eller den operativa personal som skulle behöva hålla ordning på vilka NOTAM som kommer in dygnet runt och sedan koppla dem till eventuella beredskapsflygplatser i den nya informationslösningen. På sikt, när den initiala koordineringsfunktionen har inrättats, skulle dock Trafikverket i samverkan med LFV kunna undersöka om det är möjligt att exempelvis tekniskt koppla sådana NOTAM i LFV:s publikationslösning AROWeb till Trafikverkets informationslösning. En sådan undersökning skulle även kunna omfatta möjligheten att använda exempelvis appen HemsWX för en sådan funktion.

Det är av största vikt att utförare av samhällsviktiga flygtransporter får snabbast möjliga kännedom om vilka begränsningar en beredskapsflygplats har, i händelse av ett akut transportbehov. Trafikverket kommer att se över i vad mån det kan behövas skrivningar i beredskapsavtalen där vikten av att NOTAM publiceras när behov föreligger tydliggörs. Trafikverket gör vidare bedömningen att i den mån berörda myndigheter efter samverkan med aktörer inom samhällsviktigt flyg skulle komma fram till att systemet med och kraven på NOTAM inte skulle vara tillfyllest ligger ansvaret på dessa myndigheter att bedöma i vad mån åtgärder kan behöva vidtas.

## **Särskilt om flygväder**

I Sverige är SMHI utpekad att bedriva reglerad flygvädertjänst i enlighet med förordning (EU) 2017/373 samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2019:95) om flygvädertjänst. Transportstyrelsen är den myndighet som reglerar, tillståndsprövar och utövar tillsyn över flygvädertjänsten. Flygvädertjänsten vid SMHI består av tre delar med olika upplägg för finansiering. Största delen, reglerad flygvädertjänst, finansieras genom EU:s system för undervägsavgifter. Detta system omfattar i sin tur kommersiell luftfart. För de kunder inom luftfarten som inte täcks av de reglerade vädertjänsterna producerar SMHI skräddarsydda prognoser. Prognoser riktar sig till flygningar som sker på lägre höjder och huvudsakligen inom svenskt territorium. Mottagargruppen utgörs normalt av det samhällsviktiga flyget, här inbegripen statsluftfart, och allmänflyg. Denna verksamhet vid SMHI omfattar de två övriga delarna, som finansieras via antingen särskilt anslag eller genom direktfinansiering av den som har beställt tjänsten eller produkten.

Idag saknas flygplatsprognos (TAF) helt på två av de 27 beredskapsflygplatserna, Lycksele och Mora. Utförarna av samhällsviktiga flygtransporter som använder helikopter har vidare framfört till SMHI att de önskar planeringsunderlag i TAF-form (populärbetecknat PLAF) för flygplatserna Säve (Göteborg), Mora, Visby, Karlstad och Kristianstad under de tider på dygnet då ordinarie TAF inte finns, tillfälligt eller permanent, vid dessa flygplatser. Att TAF inte finns alls eller saknas under de tider på dygnet då flygplatsen är stängd är begränsande för det samhällsviktiga flyget. Aktörer som ambulansflyg, polisflyg och flygande enheter inom räddningstjänst har önskemål om att få tillgång till en aktuell TAF dygnet runt för vissa flygplatser, även när flygtrafikledningstjänsten (ATS) eller flygplatsen är stängd. Eftersom antalet flygplatser med TAF nattetid är få i Sverige idag tvingas flygoperatörer inom såväl samhällsviktig som övrig luftfart ofta planera med alternativa flygplatser som ligger längre från destinationen vilket ger ökade kostnader och större miljöpåverkan. Även beredskapsflygplatserna kommer sannolikt behöva TAF utanför flygplatsernas öppethållningstid. Som en följd har Transportstyrelsen påbörjat ett regeländringsarbete där man möjliggör uppföljning av TAF grundat på automatiskt genererade observationer av rådande flygväder, s.k. AUTOMETAR, när flygplatsens enhet för flygtrafikledningstjänst (ATS) är stängd. Syftet är att ge bättre förutsättningar för en säkrare, miljövänligare och mer kostnadseffektiv flygplanering för flygoperatörerna samtidigt som tillgängligheten till flygplatsinfrastrukturen skulle öka. Föreskriftsförslaget sändes på remiss under våren 2024 och planeras träda i kraft den 2 september 2024.

## **Om tidsaspekter för införandet av funktionen**

För de användare som har en egen koordineringslösning, dvs. JRCC och KSA, är tillgängligheten till den aktuella koordineringsfunktionen inte tidskritisk. Utförare av samhällsviktiga flygtransporter som inte har en egen koordineringsfunktion har bekräftat ett behov av att funktionen kontaktar beredskapsflygplatserna för öppnande åt dem, men de använder oftast JRCC idag vilket i dagsläget fungerar väl ur utförarnas perspektiv.

Trafikverket gör mot bakgrund av ovan bedömningen att det inte finns någon anledning att påskynda införandet av själva öppnandefunktionen. Vad gäller den tekniska lösningen för att tillhandahålla information till utförarna bedömer Trafikverket att den kan underlätta inhämtningen av information för såväl utförarna av samhällsviktiga flygtransporter som öppnandefunktionen. Det bedöms dock inte som nödvändigt att den finns på plats tidigare än andra delar av funktionen.

## **Om lämplig utförare av koordineringsfunktionen**

Av det aktuella uppdraget framgår att inriktningen är att Trafikverket ska ansvara för funktionen. Med utgångspunkt från detta ska bland annat för- respektive

nackdelar med att Trafikverket bedriver funktionen operativt helt eller delvis i egen regi och eventuellt andra aspekter belysas.

Trafikverket har som ovan angetts främst i dialoger undersökt de olika sätt på vilket öppnandet sker idag, hur utförarna upplever att detta fungerar, vilka förutsättningar Trafikverket själv har att bedriva funktionen operativt helt eller delvis och vilka möjliga externa utförare som skulle kunna finnas i den mån detta skulle vara lämpligt med avseende på utförarnas behov och ur ett säkerhets- och effektivitetsperspektiv. För- respektive nackdelar med att Trafikverket bedriver funktionen operativt helt eller delvis i egen regi framgår under egen rubrik nedan.

Myndigheten har gjort bedömningen att det inte är lämpligt att handla upp samhällsviktig dygnet-runt-verksamhet. Det grundar sig framför allt i att det ställs allt högre säkerhetskrav på denna typ av samhällsviktiga funktioner och den information de hanterar vilket bland annat kan medföra ökade behov av statlig kontroll. Utöver säkerhetsläget och en utveckling där statliga aktörer snarare hämtar hem utlokaliserade uppgifter finns en risk för att tilldelade medel kan verka begränsande vad gäller upphandlingens omfattning. Därmed bedömer Trafikverket att det som grundförutsättning enbart finns ett fåtal möjliga utförare när det gäller koordineringsfunktionens uppgifter.

## **För- respektive nackdelar med att Trafikverket bedriver funktionen operativt helt eller delvis i egen regi**

Trafikverkets analys ger vid handen att fördelarna med att myndigheten bedriver hela funktionen operativt i egen regi överskrider av nackdelarna.

Fördelar som Trafikverket har identifierat med att bedriva funktionen i egen regi är att hanteringen kan öka beredskaps- och civilförsvarsförmågan inom den egna organisationen genom att myndigheten successivt kan lära av att vara en operativ del av systemet. Då operativ verksamhet på luftfartsområdet saknas helt inom myndigheten idag skulle Trafikverket dock behöva starta med en grundläggande lösning och utveckla den successivt i takt med att vi mognar med uppgiften. Genom den nya operativa verksamheten kan beredskapsfrågorna integreras ytterligare i "ordinarie" verksamhet. En styrka för Trafikverkets del kunde vara att den operativa öppnandedelen, eftersom den skulle behöva integreras i befintlig dygnet-runt-verksamhet på väg- och järnvägsområdena, sprids ut på flera orter vilket minskar sårbarheten. Ett operativt ansvar i sin helhet för en delmängd av den operativa verksamheten på luftfartsområdet skulle i viss mån ge Trafikverket ökad kontroll över funktionen och därtill kopplade kostnader m.m.

De nackdelar Trafikverket har identifierat med att bedriva funktionen i egen regi rör för det första att operativ verksamhet på luftfartsområdet saknas helt inom myndigheten idag. Trafikverkets specifika uppgifter kopplade till luftfartsområdet, utöver ansvaret för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för luftfart, är i

grunden administrativa och förvaltningsmässiga. Det finns vidare redan en annan myndighet som har kunskap, system och, med dagens låga omfattning, resurser för att utföra det operativa arbetet med att öppna beredskapsflygplatser. Det finns vidare redan en annan myndighet som har kunskap och system och, med dagens låga omfattning av verksamheten med öppnanden, bedöms den behöva ett relativt begränsat ökat anslag för att utföra det operativa arbetet med att öppna beredskapsflygplatser. Att inrätta en parallell lösning bedömer Trafikverket vore en ineffektiv lösning för staten. Trafikverket skulle behöva bygga upp en verksamhet som myndigheten inte har idag, lära upp den egna organisationen och skapa tekniska förutsättningar för det minut-operativa arbetet. Trafikverket ser vidare en risk för att myndighetens befintliga dygnet-runt-verksamhet på väg- och järnvägsområdena kan få svårt att prioritera den nya minut-operativa luftfartsrelaterade uppgiften. Utredningen ger visserligen vid handen att samma risk kan uppstå för JRCC, men den hanteras redan idag i denna myndighets verksamhet och den personal som hanterar frågorna har redan god kunskap om de behov som utförarna av samhällsviktiga flygtransporter har. Risken bedöms därför lägre för JRCC jämfört med för Trafikverket, och denna risk bör kunna hanteras genom att JRCC får de finansiella och regelmässiga förutsättningar som föreslås för att ta sig an uppdraget.

## **Remissynpunkter på Ds 2023:3 som rör funktionen**

**Försvarsmakten** bejakar utredningens förslag att Sjöfartsverket bör ges i uppdrag att vara nationell kontaktpunkt för det statliga nätet av beredskapsflygplatser mot bakgrund att Sjöfartsverket ansvarar för svensk sjö- och flygräddning enligt förordning (2003:789) om skydd mot olyckor.

**Länsstyrelsen Norrbotten** ställer sig frågande till förslaget att Sjöfartsverket föreslås tilldelas uppdraget som nationell kontaktpunkt, detta eftersom Länsstyrelsen menar att det borde vara ett uppdrag för Trafikverket som sektorsansvarig myndighet och ansvarig för beredskapssektorn transporter.

Trafikverket gör följande reflektioner kring Länsstyrelsen Norrbottens yttrande i för utredningen aktuella delar. Vare sig rollen som sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter eller rollen som beredskapsmyndighet innebär att Trafikverket har ett formellt uppdrag att utföra operativa uppgifter på luftfartsområdet. En beredskapsmyndighet är en myndighet med särskild betydelse för samhällets civila beredskap. Sådana utpekade myndigheter ska ha god förmåga att motstå hot och risker, förebygga sårbarheter, hantera fredstida krissituationer och genomföra sina uppgifter vid höjd beredskap. Av detta följer dock inte med automatik att Trafikverket ska ta ansvar för en operativ uppgift inom luftfart och Trafikverket har, som framgår ovan, inte heller haft sådana uppgifter hittills. Rollen som sektorsansvarig myndighet innebär att Trafikverket ska leda arbetet inom

sektorn med att samordna åtgärder både inför och vid fredstida krissituationer och höjd beredskap.

**MSB** noterar att utredningen föreslår att Sjöfartsverket bör vara den myndighet som inrättar en operativ funktion för systemet med beredskapsflygplatser till utförare av samhällsviktig luftfart. MSB menar istället att det bör vara Luftfartsverket, alternativt Trafikverket. Luftfartsområdet är centralt för den nationella beredskapen och över tid kommer många aspekter inom beredskapsområdet behöva hanteras, menar MSB, och uppdraget bör därför från början fördelas på en myndighet som har eller kan komma att ha en central roll utifrån perspektiv för just luftfart. Sveriges myndighetsrepresentation i Transport Group – Civil aviation under NATO Resilience Committee bör i detta hänseende beaktas. Även om Sjöfartsverket har en del flygande verksamhet anser inte MSB att de kan bedömas vara den mest lämpliga myndigheten för att hantera de många aspekter av beredskap inom luftfartsområdet som kommer att behöva hanteras inom beredskapssystemet totalt sett.

Trafikverket noterar vad gäller MSB:s remissyttrande att Trafikverket inte har någon operativ luftfartsverksamhet alls, än mindre flygande sådan. Vad gäller Luftfartsverket (LFV) som ansvarig anser Trafikverket att huvuduppgiften för en leverantör av flygtrafikledningstjänst, som består i att förhindra kollisioner inbördes mellan luftfartyg och mellan luftfartyg och fordon, löper stor risk att komma i direkt konflikt med ett uppdrag att säkerställa öppnandet av beredskapsflygplatser. Därmed gör Trafikverket bedömningen att det inte vore lämpligt att lägga en sådan uppgift på LFV.

**Region Norrbotten** samtycker till utredningens förslag med följande tillägg. Region Norrbotten ser ett särskilt behov av att tydliggöra beredskapsuppdraget hos utförare av samhällsviktig luftfart för ett effektivt och ekonomiskt hållbart nyttjande av flygplatsen. Region Norrbotten föreslår att detta kan inkluderas i uppdraget nationell kontaktpunkt.

Trafikverket noterar region Norrbottens förslag som rör behovet av att tydliggöra beredskapsuppdraget hos utförare av samhällsviktig luftfart. Myndigheten bedömer att detta ligger utanför Trafikverkets uppdrag och att det är en fråga som varken kan eller ska lösas av koordineringsfunktionen.

**Region Västerbotten** menar att styrning och övervakning av flygplatserna ska uppdras till Trafikverket. Det är dock oklart för Trafikverket om det är uppdraget som rör funktionen som avses, och regionen för heller inte fram några argument i yttrandet.

**Region Örebro län** för fram att det är mycket bra att utredaren hörsammat önskan om en nationell kontaktpunkt och föreslagit en myndighet som får ansvar för operativ drift, insamling av information och spridning av kunskap kopplat till

beredskap. Om Sjöfartsverket är rätt val av myndighet får utredas vidare. När det slutgiltiga valet av myndighet är genomfört bör regeringen se till att den nationella kontaktpunkten får förutsättningarna att bli aktiv så snart det är möjligt.

**Sjöfartsverket** förordar fortsatt utredning av förslaget att regeringen ska utse Sjöfartsverket till ansvarig myndighet för nationell kontaktpunkt för service och information till användare av beredskapsflygplatser, då myndigheten menar att det saknas belägg för slutsatsen att det vore mest samhällsekonomiskt effektivt. Sjöfartsverket menar att de krav som ställs på funktionen i stort innefattar många renodlade luftfarts-arbetsuppgifter och servicefunktioner som ligger utanför Sjöfartsverkets arbetsområde, som till exempel aktuellt och prognosticerat flygväder för rutten och flygplatsen, information om eventuella ersättningsflygplatser med mera. Samtliga krav som ställs i utredningen borde vara möjligt för LFV att leverera i sin roll som ansvarig för Flygbriefingtjänst/AIS. De flesta uppgifter som finns i kraven i utredningen publicerar LFV idag på sin plattform AROWeb. Om Sjöfartsverket skulle få uppdraget krävs ändringar i Sjöfartsverkets instruktion samt finansiering som ger förutsättningar för bland annat en ökad bemanning. Idag är JRCC dimensionerade utifrån de krav som finns i Transportstyrelsens föreskrifter samt tillämpliga delar i nationella och internationella regelverk. Det bygger enbart på möjligheten att bedriva en effektiv sjö- och flygräddningstjänst med slimmad organisation till dess att någon större händelse eller olycka inträffar. I händelse av att en sjö- eller flygräddningstjänst startas prioriterar räddningsledarna räddningstjänst framför en oreglerad icke specificerad uppgift som att "Öppna flygplats". Om nya uppgifter med ansvar för samordning av beredskapsflygplatser tillkommer behöver en sådan uppgift formuleras i lämpligt regelverk på samma nivå som räddningstjänst regleras och hur det prioriteras. Ser man specifikt på flygräddningstjänst där JRCC enligt TSFS 2015:51 ska klara av två flygräddningstjänstären med luftfartyg i storlek upp till turbulenskategori Medium saknas personella resurser att i tillägg administrera det operativa funktionsansvaret i uppgiften att "Öppna flygplats". Förslaget anger en trolig kostnadsökning för ett utökat myndighetsuppdrag till Sjöfartsverket och Trafikverket om 5 – 10 mkr årligen men att detta behöver utredas vidare. Sjöfartsverket är till stor del finansierat av handelssjöfarten genom farledsavgifterna. Redan idag föreligger stora ekonomiska utmaningar avseende finansiering av den service till sjöfarten som åligger myndigheten. Ett utökat uppdrag för Sjöfartsverket bör därför baseras på anslagsfinansierad verksamhet.

Trafikverket gör följande reflektioner angående Sjöfartsverkets yttrade i för utredningen aktuella delar. Trafikverket menar att den två-delade lösning som förs fram i den aktuella utredningen, med dels ett ansvar för en öppnandefunktion som föreslås uppdras åt JRCC, dels ett ansvar för samlad aktuell information till utförare av samhällsviktigt flyg och öppnandefunktionen som föreslås åläggas Trafikverket, utgör den mest samhällsekonomiska lösningen eftersom den vilar på befintlig verksamhet och upparbetad kunskap inom respektive delar av den offentliga



förvaltningen. Genom förslaget kan denna verksamhet och kunskap bevaras med i sammanhanget rimliga anpassningar genom adekvata uppdrag och med säkerställd finansiering för såväl anpassning som förvaltning och drift. Varför LfV inte bedöms vara en lämplig mottagare av uppgiften enligt Trafikverkets bedömning framgår ovan. De uppgifter LfV utför i rollen som uppdrag av den svenska staten (se avsnitt *Särskilt om luftfartens informationsmodell*) är dessutom standardiserade och reglerade av i EU-gemensamma regler och i nationella föreskrifter. Den information som ska tillhandahållas av koordineringsfunktionen är inte densamma som omfattas av LfV:s ansvarsområde. Avsikten är därmed inte att sådan information som andra ansvarar för, såsom flygväder där SMHI är ansvarig, ska vare sig tas fram eller hanteras om det inte handlar om information som inte omfattas av IAIP och som därmed kan tillgängliggöras genom annans försorg än genom den tekniska lösning som Trafikverket föreslås ansvara för. Vidare instämmer Trafikverket i att det krävs såväl ändring i Sjöfartsverkets instruktion som finansiering för att JRCC ska kunna ta ansvar för uppgiften (se avsnitten *Om beräknade kostnader* respektive *Om behov av författningsändringar*). Trafikverket delar likaså Sjöfartsverkets uppfattning att det utökade uppdraget för JRCC vid Sjöfartsverket bör baseras på anslagsfinansierad verksamhet. Trafikverket har inte kunskap om underlaget för de kostnadskattningar som förts fram i Ds 2023:, men gör reflektionen att utredningen eventuellt inte har tagit med i beräkningen hur sällan det är den aktuella funktionen kommer att öppna flygplatserna, liksom att det redan torde finnas system för information som kan användas. Vad gäller frågan om prioritering av uppgiften att öppna beredskapsflygplatser resonerar Trafikverket som följer. Då uppgiften att öppna beredskapsflygplatser inte omfattas av någon särskild reglering idag bedöms en ändring av Sjöfartsverkets instruktion vara tillfyllest, på samma grund som att Trafikverkets instruktion behöver ändras med avseende på ansvaret att tillhandahålla samlad och aktuell information. Oavsett var uppgiften placeras inom statlig verksamhet kommer den verksamhet som den ska införlivas i att behöva förhålla sig till den nya uppgiften i relation till andra viktiga uppgifter. De tilldelade medel som JRCC föreslås erhålla avser leda till en resurssättning som till rimlig nivå kan säkerställa öppnandefunktionen. Omfattningen i dagsläget när det gäller att öppna beredskapsflygplatser är liten. Om omfattningen skulle öka kan storleken på tilldelade medel, precis som när det gäller annan verksamhet, behöva ses över.

## **Om beräknade kostnader**

Mot bakgrund av budgetpropositionen för 2024<sup>20</sup> har Trafikverkets anslag 1:3 utökats med 5 miljoner kronor för 2024. Motsvarande belopp förväntas kunna disponeras för åren 2025 och 2026.

Trafikverket beräknar att kostnaderna för arbetet med att inrätta koordineringsfunktionen under 2024 uppgår till de belopp som framgår av nedan tabell. Den

---

<sup>20</sup> prop. 2023/24:1 utg.omr. 22

preliminära uppskattningen av antal årsarbetskrafter har skett utifrån bedömningen att det i grunden schemamässigt krävs en operatörsstyrka på minst 7 årsarbetskrafter för en dygnet-runt-funktion (exklusive arbetsledning, lokal- och systemkostnader, förvaltningskostnader m.m.).

Det har bland annat av tidsskäl inte varit möjligt att inhämta Sjöfartsverkets synpunkter på beräkningarna. De beräkningar som rör JRCC:s verksamhet är därmed behäftade med stor osäkerhet.

Så länge tilldelade medel finns inom Trafikverkets anslag gör Trafikverket med avseende på huvudförslaget bedömningen att en interimslösning kan vara att Sjöfartsverket rekviderar medel från Trafikverket för finansieringen av öppnandefunktionen. I ett längre perspektiv bedömer Trafikverket att det vore rimligt att medel för förvaltning och drift av öppnandefunktionen flyttas till Sjöfartsverket. En lösning skulle därvid kunna vara att de medel som ska tilldelas Sjöfartsverket samlas som en egen anslagspost under ramanslaget för medel för civilt försvar.

## Beräknade kostnader för huvudförslaget

Kostnaderna är beräknade utifrån att JRCC vid Sjöfartsverket har i uppdrag, att under beredskapsflygplatsernas stängningstid, hantera samtal om att öppna en flygplats för samhällsviktiga flygtransporter dygnet runt alla dagar på året. I ett sådant uppdrag ingår att, med stöd av den samlade information som Trafikverket ansvarar för att tillgängliggöra, hantera frågor från utförarna av samhällsviktiga flygtransporter som har koppling till öppnandet.

Trafikverkets preliminära bedömning är att uppgiften som handlar om att ringa flygplatser för att öppna dem, kan lösas inom denna befintliga verksamhet med ett tillskott på cirka 2 årsarbetskrafter. Denna uppskattning är ytterst osäker och det behövs en djupare dialog med Sjöfartsverket för det fall regeringen beslutar i enlighet med denna utrednings förslag.

**Tabell 1. Alternativ Trafikverket + JRCC: Kostnader för förberedelser, tkr**

Aktivitet/åtgärd	2024	1- 31 januari 2025
Årsarbetskrafter operativ funktionalitet	0	0
Arbetsplatskostnader (SjöV)	100	0
Rekryteringskostnader (SjöV)	100	0
Utbildningsmaterial (Trafikverket)	50	0
Genomförande av utbildning (JRCC, Sjöfartsverket, vid behov med stöd av Trafikverket)	0 tkr	0 tkr
Utredning av informationsbehovet/kravställning på	150 (TrV) 80 (SjöV)	50 (TrV) 20 (SjöV)

applikation (Trafikverket + Sjöfartsverket)		
Utveckling av gränssnitt i befintligt system (Trafikverket)	200	50
<b>SUMMA</b>	<b>680</b>	<b>120</b>

Trafikverket beräknar att kostnaderna för att bedriva koordineringsfunktionen från och med den 1 februari 2025 och resten av samma år uppgår till de belopp som framgår av nedan tabell.

**Tabell 2. Alternativ Trafikverket + JRCC: Kostnader för uppstart och drift, tkr**

Aktivitet/åtgärd	1 februari-31 dec 2025	2026
Årsarbetskrafter operativ funktionalitet inklusive overhead-kostnader (Sjöfartsverket)	1 800	2 000
Arbetsplatskostnader (JRCC, Sjöfartsverket)	0	0
Förvaltning av arbetssätt, upprätthållande av rutiner och checklistor (JRCC, Sjöfartsverket)	30	40
Förvaltning av gränssnitt i befintligt system (Trafikverket)	100	110
<b>SUMMA</b>	<b>1 930</b>	<b>2 150</b>

Om regeringen fattar beslut i enlighet med Trafikverkets huvudförslag behöver Trafikverket i samverkan med Sjöfartsverket och andra berörda ta fram beräkningar av kostnaderna för drift, förvaltning och utveckling för koordineringsfunktionens delar och för perioden, i enlighet med implementeringsplanerna och de eventuella utvecklingsbehov för funktionen som myndigheterna identifierar.

### **Beräknade kostnader för det alternativa förslaget**

Kostnaderna är beräknade utifrån att Trafikverket hanterar funktionen operativt i sin helhet. Trafikverket har redan dygnet-runt informationshantering och beräkningarna är gjorda med utgångspunkt från att denna funktion införlivas i befintlig verksamhet.

Bedömningen är att uppgiften som handlar om att hantera frågor operatörerna har med stöd av det material som finns att tillgå om beredskapsflygplatserna och ringa flygplatser för att öppna dem, kan lösas inom denna befintliga verksamhet med ett tillskott på cirka 2 årsarbetskrafter. Denna uppskattning är ytterst osäker och det behövs en djupare dialog med ansvariga för dygnet-runt verksamheter inom

Trafikverket för det fall regeringen beslutar i enlighet med denna utredningsförslag.

**Tabell 3. Alternativ Trafikverket: Kostnader för förberedelser, tkr**

Aktivitet/åtgärd	2024	1- 31 januari 2025
Årsarbetskrafter operativ funktionalitet	0	0
Arbetsplatskostnader	100	0
Rekryteringskostnader	100	0
Utbildningsmaterial	50	0
Genomförande av utbildning	100	20
Utredning av informationsbehovet/kravställning på applikation (Trafikverket)	300	100
Utveckling av gränssnitt i befintligt system (Trafikverket)	400	100
<b>SUMMA</b>	<b>950</b>	<b>220</b>

Trafikverket beräknar att kostnaderna för att bedriva koordineringsfunktionen från och med den 1 februari 2025 och resten av samma år uppgår till de belopp som framgår av nedan tabell.

**Tabell 4. Alternativ Trafikverket: Kostnader för uppstart och drift, tkr**

Aktivitet/åtgärd	1 februari-31 dec 2025	2026
Årsarbetskrafter operativ funktionalitet inklusive overhead-kostnader	1 800	2 000
Arbetsplatskostnader	0	0
Utbildning, löpande och nya anställda	0	0
Förvaltning av arbetssätt, upprätthållande av rutiner och checklistor	30	40
Förvaltning av gränssnitt i befintligt system (Trafikverket)	150	160
<b>SUMMA</b>	<b>1 980</b>	<b>2 200</b>

Trafikverket kommer att ta fram beräkningar av kostnaderna för drift, förvaltning och utveckling för koordineringsfunktionen i enlighet med den implementeringsplan som myndigheten tar fram och de utvecklingsbehov som identifieras för funktionen.

## Om behov av författningsändringar

Systemet med beredskapsflygplatser regleras i dagsläget enbart genom förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Övrig styrning, såsom vilka flygplatser Trafikverket ska sträva efter att ingå överenskommelser med, principerna för hur ramanslaget som myndigheten har för beredskapsersättningen ska fördelas, vad myndigheten ska vidta för åtgärd om någon flygplats avböjer att ingå avtal och skälen för regeringens beslut, sker genom de uppdrag Trafikverket erhåller årligen från regeringen och som kompletterar skrivningen i myndighetsinstruktionen. Det ramanslag i budget som Trafikverket har för beredskapsersättningen framgår av Trafikverkets regleringsbrev för året.

Av 2 § femtonde punkten förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket framgår att myndigheten genom överenskommelser med flygplatshållare ska säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras. Mot bakgrund av innehållet i befintlig reglering och att samtliga medel för ändamålet som finns i Trafikverkets budget för beredskapsflygplatserna har gått till beredskapsersättningen har Trafikverket hittills tillämpat regleringen som ett ansvar för att ingå överenskommelser och att följa upp dem.

## Författningsändringar utifrån huvudförslaget

### Ändring i förordning med instruktion för Sjöfartsverket

I enlighet med huvudförslaget att JRCC vid Sjöfartsverket får i uppdrag att ansvara för en öppnandefunktion som är bemannad dygnet runt, inbegripet att på begäran tillhandahålla sådan information som kan underlätta för utförare av samhällsviktiga flygtransporter, föreslår Trafikverket en ändring i förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket, där följande bestämmelse (ny punkt i kursiv stil) ska läggas till.

2 § Sjöfartsverkets huvuduppgifter är att

1 – 18. ... (oförändrade)

*19. ansvara för öppnandet av beredskapsflygplatser på begäran av utförare av samhällsviktiga flygtransporter under de tider då flygplatserna har stängt.*

### Ändring i förordning med instruktion för Trafikverket

Ett utökat ansvar för att löpande tillhandahålla ett systemstöd för samlad aktuell information om beredskapsflygplatser som är av vikt för utförare av samhällsviktiga flygtransporter med särskilt tilldelade medel behöver framgå tydligt av förordningen. Trafikverket föreslår därmed en ändring i förordning (2010:185) med

instruktion för Trafikverket, där följande bestämmelse (ny punkt i kursiv stil) ska läggas till.

2 § Trafikverket ska

1 – 16. ... (oförändrade)

*17. tillhandahålla en teknisk lösning för informationsutbyte mellan Sjöfartsverkets nationella Sjö- och flygräddningscentral, Joint Rescue Co-ordination Centre (JRCC) och beredskapsflygplatserna.*

### **Författningsändring utifrån det alternativa förslaget**

Om regeringen skulle föredra det alternativa förslaget, med ett utökat ansvar för Trafikverket att inrätta och bedriva en koordineringsfunktion dygnet runt med särskilt tilldelade medel, behöver detta framgå tydligt av förordningen. Trafikverket föreslår i så fall en ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, där följande bestämmelse (ny punkt i kursiv stil) ska läggas till.

2 § Trafikverket ska

1 – 16. ... (oförändrade)

*17. ansvara för öppnandet av beredskapsflygplatser på begäran av utförare av samhällsviktiga flygtransporter under de tider då flygplatserna har stängt inbegripet att tillhandahålla en teknisk lösning för informationsutbyte mellan denna funktion och beredskapsflygplatserna.*

# Bilaga 1 Preliminär implementeringsplan

## Inledning

Trafikverket föreslår en lösning som består av två delar: dels en minut-operativ öppnandefunktion (härefter Öppnandefunktionen), dels en teknisk lösning för tillhandahållande av information som kan underlätta för utförarna av samhällsviktiga flygtransporter (härefter Informationslösningen).

Trafikverkets **huvudförslag** är att den nationella Sjö- och flygräddningscentralen (Joint Rescue Co-ordination Centre, JRCC) vid Sjöfartsverket uppdras att tillhandahålla Öppnandefunktionen. Vad gäller Informationslösningen föreslås att Trafikverket ansvarar för att utveckla och förvalta den. Om regeringen inte skulle föredra huvudförslaget föreslår Trafikverket som ett alternativ att ansvaret för såväl den minut-operativa öppnandefunktionen som den tekniska lösningen för att tillhandahållande information som kan underlätta för utförarna av samhällsviktiga flygtransporter åläggs Trafikverket.

Implementeringsplanens redovisar de aktiviteter som enligt Trafikverkets preliminära bedömning behöver genomföras under 2024 och 2025 i syfte att inrätta och - i relevanta delar för implementeringen - förvalta de delar av koordineringsfunktionen som följer av Trafikverkets huvudförslag. Planen ska, i avvaktan på att mottagande organisationer och organisationsdelar tar över, stödja arbetet med implementeringen.

## Utgångspunkter

### Styrning

En förutsättning för en faktisk och fullödig implementering är nödvändiga regeringsbeslut vad gäller uppdragsdelarna inbegripet därtill hörande fördelning av medel.

### Finansiering

Mot bakgrund av budgetpropositionen för 2024<sup>21</sup> har Trafikverkets anslag 1:3 utökats med 5 miljoner kronor för 2024. Motsvarande belopp förväntas kunna disponeras för åren 2025 och 2026. Se Rapporten för bedömningar kring fördelning av medel.

Trafikverket beräknar preliminärt att kostnaderna för arbetet med att inrätta koordineringsfunktionen under 2024 uppgår till de belopp som framgår av

---

<sup>21</sup> prop. 2023/24:1 utg.omr. 22

rapporten. De beräkningar som rör JRCC:S verksamhet är dock behäftade med stor osäkerhet.

## Övergripande kravbild

Öppnandefunktionen ska vara bemannad dygnet runt (främst under de tider då flygplatserna normalt har stängt) med personal som har tillräcklig kompetens för uppgiften och med lokaler som lämpar sig för uppdraget.

Informationslösningen ska möjliggöra att aktuell information som inte finns tillgänglig via redan etablerade informationsmodeller för luftfarten och som kan underlätta för utförarna av samhällsviktiga flygtransporter återfinns samlad på en plattform som är åtkomlig för såväl utförarna av samhällsviktigt flyg som öppnandefunktionen hos JRCC. Så snart det finns sådan information som efterfrågas av utförarna, inbegripet akuta ändringar, ska flygplatsernas företrädare kunna lägga in den själva i systemet. Den tekniska lösningen ska utvecklas i samverkan med representanter för beredskapsflygplatserna, användarna av densamma och JRCC.

## Omfattning

Implementeringsplanen ska stödja arbetet med implementeringen avseende såväl Öppnandefunktionen som Informationslösningen i avvaktan på att mottagande organisationer och organisationsdelar tar över arbetet. En kortversion av planen återfinns som bilaga till Rapporten.

En implementeringsprocess kan variera för olika typer av insatser men bör i vart fall omfatta följande faser:

1. Behovsinventering: säkerställande av resurser, kompetens, lokaler och beslutstöd, riskbedömning m.m.
2. Genomförandeplanering (ibland kallat installation): beskrivning av leveranser/mål, start- och slutdatum, delleveranser och inre beroenden för framdrift/målgång, beskrivning av roller och ansvar, säkerhetsanalys m.m.
3. Genomförande: inrättande/driftsättning
4. Vidmakthållande: fortsatt drift, förvaltning, kompetenssäkring och uppföljning
5. (Utveckling, om aktuellt)

Processen behöver omfatta en säkerhetsanalys, som uppdateras löpande, för att kunna säkerställa rätt nivå på informationens känslighet. Under implementeringen kan man komma fram till olika nivåer på informationen beroende av resultatets användningsområde.



Behov och upplägg behöver definieras av respektive organisation och organisationsdel utifrån rådande förutsättningar och behov och med avseende på berörs dellösning, dvs. Öppnandefunktionen eller Informationslösningen.

**Tabell 5. Implementeringsprocess**

Fas	När?	Vad?	Vem?
Behovsinventering	När beslut finnas.  Enligt uppdraget är ambitionen att funktionen ska vara inrättad den 1 februari 2025	Enligt beslut och att definiera per organisation.	Enligt beslut och att definiera per organisation.
Genomförandeplanering/ installation	Att definiera per organisation.	Att definiera per organisation.	Att definiera per organisation.
Genomförande	Att definiera per organisation.	Att definiera per organisation.	Att definiera per organisation.
Vidmakthållande	Att definiera per organisation.	Att definiera per organisation.	Att definiera per organisation.

## Aktiviteter

Aktiviteterna behöver definieras av respektive organisation och organisationsdel utifrån rådande förutsättningar och behov och med avseende på berörs dellösning, dvs. Öppnandefunktionen eller Informationslösningen.

## Resurser

Genomförandet av aktiviteterna resurssätts och bekostas av respektive organisation och organisationsdel inom ramen för tilldelade medel under Trafikverkets ramanslag 1:3 (5mnkr för 2024 och preciserad andel av 5 mnkr för 1/1-31/1 2025). Sjöfartsverket bedöms kunna rekvirera medel från Trafikverket för samma perioder.

## Uppföljning

Respektive organisation och organisationsdel ansvarar för att bevaka genomförandet av Implementeringsplanen för respektive dellösning. Utsedda ansvariga genomför respektive aktivitet och rapporterar framdriften till inom respektive organisationsdels utpekad mottagare.

## Relaterade dokument

Koordineringsfunktion beredskapsflygplatser, Uppdrag att förbereda inrättandet av en kontaktpunkt för att koordinera öppnade av svenska beredskapsflygplatser och ge information och service (TRV 2023/125568)

Uppdrag att förbereda en funktion för att koordinera öppnande av svenska beredskapsflygplatser (LI2023/03643)

Promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, Slutrapport 2020-06-15 (TRV 2019/140576)

Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter, Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (slutrapport) (TRV 2021/77081)

# Bilaga 2 Att beakta inför utvecklingen av koordineringsfunktionen

## Allmänt

Utvecklingsbehoven vad gäller koordineringsfunktionen bedöms till största delen vara förknippade med utvecklingsbehoven för systemet med beredskapsflygplatser i sin helhet, den förmågehöjning som efterfrågas vad gäller beredskap i allmänhet och, i ett bredare perspektiv, totalförsvarets behov.

I Ds 2023:3 skriver utredaren bland annat att ”Samhällsviktig luftfart bör definieras som luftfart som stödjer hälso- och sjukvård, spanings- och räddningsverksamhet, brandbekämpning samt övriga insatser från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, länsstyrelser, Försvarsmakten samt uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet.” Även om Trafikverket inte ser ett direkt behov av att definiera samhällsviktig luftfart delar myndigheten bilden av att systemet, som idag med anledning av dess primära användning, är en till stor del sjukvårdsanpassad lösning för civilt bruk. MSB för i sitt remissyttrande över Ds 2023:3 fram att ”Totalförsvaret är under uppbyggnad och det pågår fullskaligt krig i vår nära omvärld. Det framtida Nato-medlemskapet innebär tillkommande behov. För att kunna försvara Sverige kommer dessa behov att involvera tillgång till flygplatser i många delar av landet. Det är därför viktigt att Sverige kan upprätthålla en stor handlingsfrihet för start, landning och snabb transport av såväl civila som militära resurser.” MSB för vidare fram att ur ett krigs-, kris- och räddningsperspektiv är önskvärt att så många som möjligt av landets flygplatser kan göras landningsbara dygnet runt. Trafikverket delar bilden och har bland annat i inriktningsunderlaget för planperioden 2026-2037, underlagsrapporten Luftfart<sup>22</sup>, Trafikverket belyst ett antal åtgärdsbehov vad gäller såväl ett utvecklat system med beredskapsflygplatser som ett stärkt civilförsvaret, att behoven behöver utredas med avseende på totalförsvarsperspektivet när det gäller luftfartens infrastruktur och det behöver utredas i vad mån totalförsvarets behov ska omhändertas av systemet med beredskapsflygplatser och vilka krav som därmed kan behöva uppfyllas. Trafikverket ser fortsatt ett stort behov av samverkan med Försvarsmakten och andra viktiga aktörer för totalförsvaret för att kunna identifiera och vid behov hantera redundans- och totalförsvarsaspekter kopplade till systemet med beredskapsflygplatser och den här aktuella koordineringsfunktionen.

Trafikverket bedömer att pågående utvecklingsinsatser, inom projekt såsom SOLO, och ändringar i regelverk, såsom Transportstyrelsens pågående arbete med föreskrifterna för flygvädertjänst, framledes skulle kunna minska behovet av

---

<sup>22</sup> [Luffart, Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026 - 2037 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

flygplatser med beredskap för samhällsviktiga flygtransporter och samtidigt öka tillgängligheten till viktig infrastruktur för samhällsviktiga flygtransporter. Som ett resultat skulle statens operativa ansvar när det gäller beredskap på luftfartsområdet kunna minska över tid, och insatserna med statliga medel skulle därmed kunna koncentreras till platser där beredskapen behöver förstärkas. Om tillgängligheten till flygplatser blir mer och mer oberoende av att dessa öppnas vid behov kan detta leda till en minskad betydelse av en koordineringsfunktion. Å andra sidan kan en utökad modell med beredskapsflygplatser där även s.k. PinS-platser<sup>23</sup> ingår leda till ett behov av ökad information om status för utrustningen och därtill kopplade väderdata som i sin tur skulle kunna påverka koordineringsfunktionen.

## **Preliminära utvecklingsbehov**

När koordineringsfunktionen har inrättats och implementeringen har utvärderats bedömer Trafikverket att ett utvecklingsarbete bör starta i samverkan med Försvarsmakten, Sjöfartsverket, MSB och andra lämpliga aktörer. Arbetet bör i vart fall omfatta grundläggande behov och ambitionsnivåer vad gäller kapacitet och resiliens vid olika beredskapsnivåer samt utvecklingsbehov kopplade till totalförsvarsaspekter med hänsyn taget till såväl tidigare identifierade behov som möjligheter utifrån nya rön.

Utförarna av samhällsviktigt flyg har under utredningen även fört fram att det vore önskvärt att viss information finns tillgänglig på sikt (se avsnitt *Om information och service till utförare av samhällsviktiga flygtransporter*).

---

<sup>23</sup> Platser där det finns särskilda procedurer för inflygning, landning och start med helikopter som flyger enligt instrumentflygregler men där det inte krävs någon bemanning.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)**