|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| 2017-03-23 | N2017/02242/SUBTN2017/02281/SUBT |
|  |  |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
| Infrastrukturministern |
|  |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på skriftlig fråga 2016/17:1106 av Helena Lindahl (C) Fjärrstyrning av flygtrafik och skriftlig fråga 2016/17:1107 Fjärrstyrd flygledning av Saila Quicklund (M)

Helena Lindahl har frågat mig vilka åtgärder och initiativ jag är beredd att vidta med anledning av de i frågan anförda problemen och frågeställningarna kring fjärrstyrning av flygtrafiken.

De problem och frågeställningar som Helena Lindahl anför är centralisering av jobb till Stockholm, oro hos bl.a. flygledarnas fackliga organisation och att generaldirektören för Luftfartsverket vid sidan om sitt uppdrag är styrelseledamot för Saab Digital Air Traffic Solutions AB.

Saila Quicklund har frågat mig hur jag motiverar en flytt av flygledartjänster från Östersunds flygplats till Arlanda och att det inte längre ska finnas en fysisk flygledarfunktion på plats i Östersund.

Eftersom båda frågorna berör fjärrstyrd flygledning, väljer jag att besvara dem i ett sammanhang.

Jag svarade den 28 februari i år Edward Riedl på en interpellation i samma ämne att det är det statligt ägda bolaget Swedavia AB och dess ledning som fattar beslut om hur bolagets verksamhet ska bedrivas, både för Umeå flygplats och för bolagets övriga flygplatser. Det gäller därmed också Östersunds flygplats som Saila Quicklund frågar om.

Dessa beslut fattar bolaget utifrån sitt uppdrag från sin ägare, svenska staten, i syfte att främja bolagets verksamhet. Swedavia AB bekostar själv sin verksamhet, sin infrastruktur och sina investeringar.

Luftfartsverket är leverantör av flygtrafikledningstjänster till Swedavia AB. Den diskussion som förekommer mellan Swedavia AB och Luftfartsverket om fjärrstyrd flygtrafikledning är alltså inte föremål för regeringsbeslut utan ett avtal mellan beställare och leverantör. Regeringen redovisar årligen i en skrivelse till riksdagen hur förvaltningen av de statliga bolagen hanterats under året.

Vad gäller Luftfartsverkets roll i Saab Digital Air Traffic Solutions AB kan jag konstatera att Luftfartsverket är delägare i bolaget och att Luftfartsverket i kraft av sitt ägande har representation i bolagets styrelse. Enligt muntlig information från Luftfartsverket kommer man att säkerställa att inte samma personer som har en roll i Luftfartsverkets upphandlingar av den berörda tekniken för myndighetens räkning också sitter i intressebolagets styrelse.

Fjärrstyrd flygtrafikledning innebär att verksamheten vid en flygplats effektiviseras och förutsättningar ges för ökad säkerhet och samordning. Detta kan stärka och utveckla flygplatsen. Tekniken ger också en väsentlig potential för redundanskapacitet och skapar bättre förutsättningar att klara eventuella störningar. Det finns alltså stora fördelar med den nya tekniken, inte minst för att värna jobb i de berörda regionerna.

Ny teknik måste naturligtvis införas på ett säkert sätt och i dialog med dem som berörs. Ansvaret för att införande av fjärrstyrd flygledning kan ske på ett säkert sätt ligger på berörda bolag och myndigheter och är inom ramen för gällande regelverk föremål för Transportstyrelsens godkännande och tillsyn.

Jag har också fått muntlig information om att Luftfartsverket för sin del för en kontinuerlig dialog både med personalorganisationerna och med lokala myndigheter och intressenter i frågan om fjärrstyrd flygtrafikledning.

Stockholm den 31 mars 2017

Anna Johansson