



Transport- og Energiministeriet

Notat

Dato 21. marts 2006
J.nr. 229-2
Sagsbeh. ANC, lokalf. 2 43 87
Org. Enhed 3. Kontor

Notat om etablering af beslutningsgrundlag om udbygget dansk-svensk samarbejde om luftrafiktjeneste

Under det danske formandskab i EU i 2002 blev der opnået politisk enighed om, at der skulle arbejdes for at få etableret et såkaldt ”fælles europæisk luftrum” (Single European Sky), hvor hovedsigtet er at sikre en mere effektiv udnyttelse af luftrummet over Europa, således at der også fremover vil være tilstrækkelig kapacitet i luftrummet til den stigende flytrafik. Et andet væsentligt formål er at få nedbragt luftfartsselskabernes udgifter til luftrafiktjenester og få gennemført en højere grad af standardisering og harmonisering.

Samlet set er der i dag i Europa ca. 50 kontrolcentraler, som kontrollerer luftrafikken i luftrummet over de europæiske lande. I USA kontrollerer halvt så mange centraler dobbelt så megen trafik.

Et effektivt ”fælles europæisk luftrum” forudsætter øget samarbejde mellem flyvesikringstjenesterne i de europæiske lande, herunder formentlig også konsolideringer i et vist omfang.

I dag varetager Naviair udøvelsen af luftrafiktjeneste i dansk luftrum. I en europæisk sammenhæng er det danske luftrum af en begrænset størrelse og udgør således mindre end 2 % af luftrummet over Europa.

Som det fremgik af den luftfartspolitiske redegørelse ”Dansk luftfart 2015” er den danske udøver af luftrafiktjeneste - Naviair sammen med den svenske udøver af luftrafiktjeneste – LFV/ANS gået i gang med at undersøge forskellige muligheder for forstærket samarbejde om luftrafiktjeneste i dansk og svensk luftrum.

Et dansk-svensk samarbejde om udøvelse af luftrafiktjeneste kan være væsentligt i forhold til flere af de strategiske indsatsområder i ”Dansk luftfart 2015”, herunder særligt i forhold til sikring af gode økonomiske rammebetingelser, øget effektivitet og reduktion af trængsel i luften.

Der er en række interessante perspektiver ved et udbygget dansk-svensk samarbejde om udøvelsen af luftrafiktjeneste, herunder ikke mindst muligheden for på sigt at sikre dansk indflydelse på udviklingen af luftrafik-

tjenesterne i Skandinavien, Baltikum og Nordeuropa, og i udmøntningen af det ”fælles europæiske luftrum” (Single European Sky).

Analysen omhandler en række aspekter af et forstærket samarbejde med henblik på, at der i 2006/2007 kan præsenteres et samlet politisk beslutningsgrundlag om udbygget dansk-svensk samarbejde om udøvelsen af lufttrafiktjeneste. Undersøgelserprogrammet betegnes i den nuværende fase som ”NUAC-Programme” (NUAC- navnet er bevaret fra et tidligere projekt fordi det er kendt af EU-Kommissionen og står for Nordic Upper Area Control Centre).

Som led i undersøgelserne analyseres tre forskellige scenarier, der adskiller sig med hensyn til, hvor udbygget det dansk-svenske samarbejde kan være. De tre scenarier er:

- *Fusions-scenariet,*
En mulig fusion mellem LFV/ANS og Naviair til én virksomhed, som driver de 3 kontrolcentraler i hhv. København, Malmø og Stockholm, hvorfra der så udøves flyvekontrolltjeneste i dansk og svensk luftrum. Virksomheden kunne eksempelvis være organiseret som en privat virksomhed eller en offentlig virksomhed (enten dansk eller svensk).
- *Arbejdsdelings-scenariet,*
Hvor Luftfartsverket/ANS i Sverige overtager udøvelsen af lufttrafiktjenesten i det øvre luftrum i Danmark (over 28 500 fod), mens Naviair overtager udøvelsen af lufttrafiktjenesten i det nedre luftrum i Sydsverige. LFV/ANS og Naviair vedbliver at være selvstændige organisationer, som i fællesskab ejer NUAC selskabet.
- *Det virtuelle scenarie,*
Tættere samarbejde mellem LFV/ANS og Naviair i en slags virtuel organisation,¹ som f.eks. kan indebære, at LFV/ANS og Naviair samarbejder om fælles luftrumsstyring og hvor Naviair og LFV/ANS i et vist omfang trækker på fælles tekniske systemer og samarbejder om løsning af konkrete opgaver.

I alle scenarier er der en række hensyn, som spiller en hel central rolle. Det gælder ikke mindst hensynet til medarbejderne. Det er også afgørende, at udøvelsen af lufttrafiktjeneste sker på et fortsat meget højt sikkerhedsniveau og at de danske myndigheder fortsat har en effektiv kontrol med infrastruktur og aktiviteter i dansk luftrum.

For de tre ovennævnte scenarier gennemføres analyser af de økonomiske og strategiske aspekter samt de væsentligste risici. Der udarbejdes således også forretningsplaner og strategier for integrering af de relevante aktivite-

¹ En del af undersøgelserne går ud på nærmere at definere dette scenario, f.eks. hvad er en virtuel organisation og hvordan kan den opbygges og arbejde.

ter. Endelig udarbejdes en overordnet plan for, hvordan samarbejdet vil kunne realiseres i de tre scenarier.

Med udgangspunkt i de ovennævnte analyser, vil man blandt andet kunne få svar på følgende spørgsmål:

- Hvilket potentiale er der for reduktion af driftsomkostningerne ved at udføre lufttrafiktjeneste i forskellige scenarier for samarbejde?
- Hvad er de samfundsøkonomiske konsekvenser af forskellige samarbejds-scenarier?
- Hvilke potentialer er der for at effektivisere afvikling af lufttrafikken i de tre scenarier?
- Hvorledes opfyldes og sikres sammenhængen til forordningerne om det fælles europæiske luftrum?
- Hvilke implikationer vil forskellige scenarier for samarbejde have for de ansatte?
- Hvordan vil der kunne tages de fornødne hensyn til Forsvarets interesser (i såvel Danmark som i Sverige)?
- Hvad er de langsigtede udviklingsmuligheder i de tre scenarier?

Det kan i øvrigt oplyses, at NUAC-undersøgelserne betragtes som et pilotprojekt i relation til det ”fælles europæiske luftrum”, og derfor får økonomisk støtte fra EU Kommissionens TEN-T midler. Den økonomiske støtte fra EU finansierer halvdelen af omkostningerne ved undersøgelserne.

Et samarbejde med netop svenskerne (LFV/ANS) om udøvelsen af lufttrafiktjeneste vil være hensigtsmæssigt ud fra geografiske og kulturelle betragtninger. Dertil kommer, at de tekniske systemer, som lufttrafiktjenesterne i Danmark og Sverige benytter, er relativt ens og fremover ventes udviklet i fællesskab og dermed relativt let kan integreres.

Rundt om i Europa overvejer en række lufttrafiktjenester også at etablere forskellige typer af samarbejde. Eksempelvis overvejer lufttrafiktjenesterne i Tyskland og Benelux-landene at etablere et samarbejde om lufttrafiktjeneste i det øvre luftrum over Benelux-landene og det nordlige Tyskland. Og lufttrafiktjenesterne i Storbritannien og Irland har planlagt et samarbejde, hvor personalet i kontrolcentralerne skal se bort fra landegrænser ved afvikling af lufttrafikken.

Hvis Danmark er med som initiativtager og foregangsland på europæisk plan med hensyn til at få effektiviseret lufttrafiktjeneste, vil Danmark alt andet lige få større indflydelse på den videre udvikling af lufttrafiktjenester i Europa. Det er også muligt, at øvrige nordiske og eksempelvis baltiske lufttrafiktjenester på sigt vil ønske at tilslutte sig et dansk-svensk samar-

bejde. Der er derfor etableret kontakter til de øvrige lufttrafiktjenester i Norden og Baltikum, således at de kan holdes underrettet om programmets udvikling.

Dansk indflydelse på lufttrafiktjeneste over Danmark kan også bidrage til, at Københavns Lufthavn kan bevare sin status som international lufthavn med mange direkte forbindelser til Europa og verden i øvrigt. Også dette vil i sagens natur have positive beskæftigelseseffekter for Danmark.

Det er planen, at der i 2006/2007 vil foreligge et grundlag for politisk stillingtagen til, hvorvidt det vil være interessant at etablere et dansk-svensk samarbejde om lufttrafiktjeneste, herunder ikke mindst, hvilke perspektiver forskellige scenarier for samarbejde giver.

Trafikudvalget vil på baggrund af de igangværende undersøgelser i efteråret 2006 få en grundig orientering om de perspektiver, der er forbundet med forskellige scenarier for dansk-svensk samarbejde om lufttrafiktjeneste.