

Seminarium för luftrumsanvändare

Datum	2023-11-07
Tid	09:00 – 16:00
Plats	Transportstyrelsen, Norrköping, rum Bron
Närvarande	Enligt lista

1. Inledning och presentation av deltagare

Jörgen Andersson öppnar seminariet och hälsar alla välkomna. Alla i rummet presenterar sig.

Totalt var 19 olika organisationer på plats. Kallax Flyg informerar kort om sin verksamhet med 14 helikoptrar och runt 6-7000 flygtimmar/år.

Skärmflygklubben och Paramotorklubben informerar om att de har runt 1300 skärmflygare respektive 450 paramotorflygare i Sverige.

2. Information från Transportstyrelsen

Transportstyrelsen informerar övergripande om trender i luftfarten. Antalet kommersiella flygningar har ökat under 2023 och prognosen pekar även den uppåt. Fortsatt är det mer eller mindre inga kommersiella flygningar över Ukraina. Att ryskt luftrum undviks av många västerländska flygbolag får en fortsatt påverkan på överflygningar i svenskt luftrum i form av en flackare återhämtningskurva efter pandemiåren jämfört med kontinentala Europa.

Vidare presenteras de svar som inkommit från enkäten gällande hur seminariet kan eller bör utvecklas. Då det var en låg svarsfrekvens går det inte att dra några egentliga slutsatser av resultatet. Inga åsikter eller tankar uppkom under mötet. Transportstyrelsen bereder frågan internt.

Förordning (EU) 2018/1048 tas upp efter att flertalet frågor om PBN och den effekt kraven i förordningen får på den kommersiella luftfarten inkommit innan seminariet. Transportstyrelsen redogör för förordningens syfte och tillämpning. LFV undrar när i tid CRD (comment response document) för NPA 2023-08 förväntas publiceras. Svaret är att det troligen sker under december månad 2023.

En kort statusuppdatering gällande TSFS 2018:98 ges sedan, det förtydligas även vilka förändringar som är att vänta i och med omarbetningen.

För nuvarande finns det inget svenskt bolag som innehar ett flygvalideringscertifikat. Gällande flygvalidering informerar

Transportstyrelsen om att företag certifierade i andra EU-länder går att köpa in tjänster ifrån. Transportstyrelsen kan inte göra undantag från kravet att flygprocedurer ska valideras då det finns andra aktörer att köpa tjänster från.

Swedavia tar vid och de presenterar sin syn på (EU) 2018/1048 och PBN-kraven. LPV (Localiser Performance with Vertical Guidance) finns inte på alla kommersiella luftfartyg och detta tror man kommer medföra stora kostnader för flygbolagen när luftfartygen med tiden måste utrusta sig för PBN. Som referens ges att på ESSA har endast 3 % av all trafik LPV-kapabilitet. Swedavia ser en flygsäkerhetsrisk med övergången från Cat I till PBN-baserade inflygningar och att det resulterar i sämre säkerhet, tillgänglighet och kapacitet för Swedavia och resenärerna.

3. Planerade militära övningar

Försvarsmakten meddelar att de kommer öka sin närvaro i luftrummet, kanske speciellt med UAS som de investerar stort i.

Kallax Flyg frågar om Försvarsmakten resonerat kring de korta tidsfönster för annan verksamhet att verka, som ges under större övningar där områden går från GND. Kallax Flyg menar på att dessa stora områden resulterar i att företagets helikoptrar får stå på marken med inkomstbortfall som följd. De korta tidsfönstren upplevs även som för korta hänsyn de långa avstånd som ofta är vanliga i norra delarna av Sverige. Försvarsmakten menar på att frågan egentligen bör ställas till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen förklarar vilka lagar och regler man har att förhålla sig till. Kallax Flyg replikerar med att man önskar se en bättre koordinering med luftrumsanvändare gällande större övningar med områden från GND och uppåt.

STEK23 beskrivs av Försvarsmakten som en succé. Det kommer inför 2024 publiceras fyra waypoints norr om området för att enklare färdplanera flyg från Stockholm mot Oslo och vice versa.

Under flera veckor i följd under vårkanten kommer flera övningar avlösa varandra, exempelvis Våreld → Spring Strike → SWENEX som alla ligger i södra och östra Sverige.

Försvarsmakten avslutar med en skarp uppmaning om att läsa NOTAM. Omvärldsläget gör att hastigt uppkomna övningar eller andra insatser inte kan publiceras som AIP SUP. Dessa publiceras då som NOTAM och det är av vikt att de civila luftrumsanvändarna läser dessa innan flygning.

4. Luftrumsförändringar

Inga större förändringar sedan senaste seminariet i april har skett. Försvarsmakten undrar om Transportstyrelsen funderat något kring att

minska CTR, grundat i det regeringsuppdrag LFV genomfört där just det undre luftrummet (inklusive CTR) omhändertas. Transportstyrelsen har inte påbörjat någon sådan översyn.

5. UAS-utvecklingen

Transportstyrelsen informerar kort att det inte skett några större händelser inom U-space sedan i april. Transportstyrelsen har sedan sommaren en bättre möjlighet att använda sig av farliga områden istället för restriktionsområden för verksamheter med UAS som kräver någon form av segregerad luft.

Det ges även kort information om det regeringsuppdrag Transportstyrelsen fått om att analysera hur användandet av drönare i Sverige kan vidareutvecklas.

Regeringsuppdraget har gjort att det föreskriftsprojekt kopplat till implementeringen av U-space som under året inletts tillfälligt pausats. Transportstyrelsen ser dock positivt på detta då erfarenheter och nya insikter och kunskaper från regeringsuppdraget kan tas in i föreskriftsarbetet.

Flertalet frågor om Drönarkartan och hur det är tänkt att farliga områden ska användas kommer från deltagarna. Farliga områden ska enligt inriktningsbeslutet företrädesvis upprättas i G-luft och 500ft minus. Drönarkartan är en icke certifierad produkt som ägs och utvecklas av LFV. Transportstyrelsen har begränsade möjligheter att föreskriva eller styra hur LFV:s icke certifierade tjänster ska se ut eller vilka funktioner de ska ha. Transportstyrelsen tar dock med sig inkomna åsikter till framtida samverkansmöten med LFV.

6. Information från flygbolag, intresseorganisationer

Polismyndigheten beskriver i sin presentation ett behov av ökad samverkan för att bemöta riskerna med konflikter i luftrummet mellan främst UAS och helikopter. Polismyndigheten vill se en ökad samverkan med alla för att hitta lösningar.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) informerar om den gångna sommaren och deras verksamhet. MSB får frågan hur de handskas med UAS i deras insatser. MSB har rutiner på plats för att exempelvis räddningstjänstens UAS ska landa när helikopter eller vattenskopande luftfartyg anländer till exempelvis en brand. De tror inte att större UAS kommer kunna fylla liknande funktion som helikoptrar i närtid då man anser helikoptrarnas flexibilitet och snabbhet vara bättre än de UAS-lösningar som finns idag. Möjligen kan man använda UAS för att spana efter bränder eller snabbt skapa sig en överblicksbild, den förmågan har man dock inte på myndigheten idag.

MSB har även nyss förlängt avtalet med SAAB för vattenbombare 2+1+1 år. De har även byggt kapacitet för att kunna bidra på EU-nivå. Lite unikt för i år är att de flygande resurserna använts för att kartera översvämningar istället för bränder. Det beskrivs som positivt att användningsområdet för de flygande resurserna breddas.

ACR Sweden AB informerar om sin verksamhet. Man är idag 114 anställda vara 100 är flygledare i någon roll. De tar över fler och fler regionala torn där en av utmaningarna är den varierande utrustningen i varje torn. ACR uttrycker även att man vill få in en fot i UTM-världen och ser potential i den marknaden.

Transportföretagen Flyg – en gren av Transportföretagen och del av Svenskt näringsliv. Transportföretagen har 9200 medlemmar och 84 av dessa är verksamma inom flyg. Flygdelen utmärker sig i att den är betydligt mer diversifierad, allt från catering till verkstäder till flygbolag och UAS-aktörer ingår. Transportföretagen Flyg har sedan en tid tillbaka startat upp Drönarnätverket. Nätverket är öppet för alla och bygger på UAS-aktörernas egna engagemang.

Transportföretagen Flyg berättar sedan om den pandemiskuld i avgiftssystemet som finns och hur framtida passagerare kommer behöva betala av den skulden genom högre biljettpriser. Detta tycker man, tillsammans med skatter och företags och myndigheters resepolicy, motverkar flygbranschen. Kort resoneras lite om framtidens bränsle; el, vätgas, bränsleceller kommer troligen komma.

UMS Skeldar Sweden AB berättar om sin verksamhet och aktiviteter i luftrummet. De producerar två typer av UAS: V150 och V200. V200 byggs i Sverige och UMS Skeldar genomför utprovning, testverksamhet, utbildning och föreläsningar i Sverige. De flyger från markstationer och som regel BVLOS eller EVLOS. Syftet med deras UAS är att understödja taktiska civila och militära verksamheter.

Deras huvudsakliga verksamhetsområden är idag Hultsfred och över Vättern med utgångspunkt Motala eller Visingsö. UMS Skeldar trycker på att samverka med verksamheter som också verkar i eller omkring deras operationsområden är av vikt, kommunikationen är viktig.

Ett nytt operationsområde undersöks, nämligen olika områden i Norrköping CTR. Samtal med lokalt ATS förs och man beskriver det som att tydliga rutiner skapar möjligheter.

RISE och Drone Center Sweden presenterar en del material kopplat både till forskningsprojektet PNK4UTM (positionering, navigering, kommunikation för UTM) som finns med i Trafikverkets luftfartsportfölj

och den verksamhet som företas i Västervik. Man menar på att det krävs bra kartunderlag för att bedriva en effektiv UTM-tjänst och för att kunna använda mobilnätet. Man förevisar även en mjukvara som tar mobiltäckningen i beaktning när en flygrutt för UAS ska tas fram. Även RISE och Drone Center Sweden trycker på att samverkan är viktig för att drönarbranschen ska kunna utvecklas effektivt.

7. Övriga frågor

En fråga kring luftrumsklass D istället för C i kontrollerad luft ställs. Transportstyrelsen svarade att denna fråga undersökts inom ramen för det regeringsuppdrag som LFV nyligen avrapporterat till Regeringskansliet och vi inväntar remisshantering och beslut om inriktning.

8. Nästa möte och avslutning

Nästa möte föreslås äga rum vecka 15, den 9 alternativt 10 april.

Mötet avslutades med ett tack till alla deltagare.