

Seminarium för luftrumsanvändare

| | |
|----------------------|---|
| Datum | 2023-04-19 |
| Tid | 10:00 |
| Plats | BP212 Bron |
| Närvarande | Se Bilaga 1 (distribueras ej). Organisationer: Svenska Segelflygförbundet, Svenska Flygsportförbundet, Svenska Fallskärmsförbundet, Svensk Pilotförening, Swedavia, MSB, Polismyndigheten, Försvarmakten, Bromma Air Maintenance, ACR Sweden AB, Drone Center Sweden AB, Everdrone AB, LFV, Transportföretagen – Flyg |
| Ej närvarande | KSAK |

1. Inledning

Transportstyrelsen hälsar välkomna och förklarar vad syftet med seminariet är liksom går igenom dagens agenda. Syftet är att tillse luftrumsanvändarnas behov enligt artikel 4 i kommissionens förordning (EU) 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet.

Alla presenterar sig, var man kommer ifrån och vilken organisation man representerar.

2. Föregående protokoll

Frågan om någon har synpunkter på föregående mötes protokoll ställs. Inga åsikter har inkommit. MSB säger att de inte fått något protokoll till sig men att möjligheten finns att det kan ha inkommit till representantens föregångare.

3. Information från Transportstyrelsen

Transportstyrelsen presenterar övergripande fakta och information om luftrummet och dess användning.

- Antal rörelser i luftrummet går igenom. Bland annat kan ses att den kommersiella luftfarten börjar återhämta sig gällande antal rörelser.
- Rysslands invasion av Ukraina och dess påverkan på flygrörelserna i luftrummet presenteras. Överflygningar över Sverige har av

naturliga skäl minskat. I jämförelse med läget i höstas har dock inte mycket nytt uppkommit.

- Transportstyrelsen presenterar kortfattat den senaste utvecklingen vad gäller U-space, den nya föreskriften som är under utarbetande liksom hur metodik kring användandet av D-områden arbetas fram som en övergångslösning till dess att U-space-komponenter kan användas brett.

Transportstyrelsen informerar om att man fått in den del föränmälda frågor och att dessa avses adresseras i den mån det går. Dock kopplar en del frågor till ansvarsområden som ligger på andra sektioner vilket gör att de frågor Transportstyrelsen idag inte kan besvara, avses besvaras så fort som möjligt.

De frågor som ligger insprängda i presentationer avses ges svar på så gott som det går under respektive presentation.

4. Planerade militära övningar

Försvarsmakten går igenom planerade militära övningar. Försvarsmakten har idag en uniform som är för stor för kroppen. Myndigheten växer kraftigt och den är för få till antalet och har lite för mycket att göra. Försvarsmakten informerar om att stöd till Ukraina är en prioriterad uppgift och mycket fokus ligger för tillfället där.

Den stora övningen FMÖ23/AURORA23 går igenom. Övningen genomförs var tredje år men uteblev 2020 på grund av Covid-19-pandemin. I år äger den rum 17 april-11 maj. Försvarsmakten är mycket nöjd med samarbetet med Transportstyrelsen och Luftfartsverket i samband med framtagande av segregerade områden och publiceringen av AIP SUP kopplade till övningen. Det är i södra och mellersta Sverige den mesta aktiviteten som syns för allmänheten sker. Den 24 april ger ÖB order om givakt, bland annat genom sändningar i Sveriges Radio P4, det är av vikt att övningen är så realistiskt som möjligt.

Flertalet andra länders förband kommer till Sverige under övningsperioden. Förbanden är flygande, marina och markbundna. UAS/RPAS får en helt annan plats i årets övning. Övningens segregerade luftrum är till stor del avsedda för just UAS/RPAS. Den mesta verksamheten med UAS/RPAS äger rum mellan 24 april-10 maj. Många UAV-förband från olika länder kommer flyga. Alla utländska förband har dock svenska representanter närvarande då de flyger för att förhindra att man flyger utanför segregerat luftrum. Inga autonoma system kommer vara i drift.

Stridsflyg äger rum 1-10 maj. Samövning är ett ledord för årets övning och fokus på att kunna omhänderta andra länders förband i Sverige finns med. 8 maj är den dagen då mest skarpskjutning kommer äga rum.

Polska marinen övar landstigning mot Skåne och Polen har rollen som ”lag röd”, den makt som anfaller Sverige i övningen.

Försvarsmakten trycker extra hårt på att övriga luftrumsanvändare måste ha stenkoll på var det finns segregerad luft och att det i år går ner till SFC i jämförelse med föregående övningar då man ofta lagt segregerad luft med undersida 1500/2000ft. Område för område gås igenom mer detaljerat. Denna gång delas övningsområdena upp i olika geografiska områden som publiceras i separata AIP SUP. LFV har varit behjälpliga med att till övningen uppdatera Drönarkartan där AIP SUP visualiseras och där en ny draglist introducerats för att kunna visualisera vilka områden som är upprättade för ett specifikt datum. Notera att Drönarkartan inte är en godkänd AIS-tjänst och att informationen inte ska användas för operationell planering.

Försvarsmakten fortsätter med att presentera övningen ACE23. Övningen bedrivs i mer eller mindre hela Norrland med ett flertal mycket stora områden. Övningen äger rum i månadsskiftet maj/juni. Övningen bedöms få en stor påverkan på både allmänflyg och kommersiellt flyg, dock omhändertas kommersiell trafik på lämpligt vis.

BALTOPS23 får liten eller ingen påverkan för den civila luftrumsbrukaren. Övningen ingår i Partnership for Peace (PFP).

NOCO23 bedöms även den få liten eller ingen påverkan på civil luftfart.

STEK23 påverkar dock den civila luftfarten mer med stora segregerade luftvolymer. Aktiveringen är dock förhållandevis sparsam sett i tid och övningen delas upp i två pass om dagen (förmiddag och eftermiddag), tisdag-torsdag under aktuell vecka,

TEX23 består enbart av övning med transportflyg och sker i Västra Götaland. Ingen segregerad luft och därmed låg eller ingen påverkan på civil luftfart.

Även nästa års luftförsvarsövning gås igenom kortfattat. LFÖ24/NR24 – Luftförsvarsövning den 4-15 mars 2024. Övningen är en vinterövning och går 2024 samtidigt som Nordic Response 24. Övningen kommer bestå av mycket stora segregerade områden. I och med att övningen genomförs samtidigt som NR24 (som är NATO-ledd) blir flyg som startat blir NATO-ledda. Detta ställer stora krav på kommunikation. Just nu ser det primärt ut att områden kommer användas förmiddag och eftermiddag.

Försvarsmakten nämner även AirDefender och att denna pågår samtidigt som BALTOPS. Övningen pågår i centrala Europa och mycket stor påverkan i Tyskland och centrala Europa förväntas, framför allt för den kommersiella luftfarten.

5. Luftrumsförändringar

LFV presenterar luftrummet FL95+ och luftrumsfrågor generellt där LFV är drivande part.

LFV ska skapa en ny enhet, en luftrumsenhet för att omhänderta luftrumsfrågor och samla kompetens och resurser internt.

Man redovisar kortfattat information kring det regeringsuppdrag om att utreda det undre luftrummet som LFV just nu genomför. LFV har kommit fram till en strategiinriktning (sänkt YKL, införande av för Sverige nya luftrumsklasser) och diskussioner pågår med Försvarmakten gällande detta. LFV är transparenta med att förändringen av luftrummet är en lång process som kommer ta tid att genomdriva. LFV vill även separera flyginformationstjänst från nuvarande tjänsteupplägg och skapa en fristående FIS-tjänst i G-luft, detta för att avlasta flygledare i de lägre sektorerna. Syftet, förutom att avlasta flygledare, är att ge ett bättre tjänsteerbjudande till luftfarten. En fråga kommer kring vilken kompetens de flygledare som kommer arbeta med den nya tjänsten kommer ha. LFV utreder frågan och har inget klart svar mer än att det troligen blir liknande kompetensprofil som dagens AFIS-tjänstemän har.

LFV går sedan igenom LFV:s implementeringsplan gällande U-space. De nämner deras nya uppgift som leverantör av information till den obemannade luftfarten liksom den remiss Regeringskansliet för närvarande har ute på remiss om att ge LFV exklusivitet i frågan om att tillhandahålla gemensamma informationstjänster i samtliga U-space-luftrum i Sverige. Man redovisar också att LFV påbörjat upphandling av system för att kunna tillhandahålla den gemensamma informationstjänsten.

Projektet Swea går igenom. Projektet bedöms ge den största luftrumsförändringen sedan 1998 och fokuserar mest på flöden till och från Stockholmsområdet. Det har under projektet uppkommit att kommunikation (radio) är svårt att lösa. LFV undersöker om point merge kan användas i framtiden, liknande sådana används redan i andra europeiska luftrum. Näst på tur i projektet står formell samverkan med Försvarmakten.

När det gäller FRA-övergångar så kommer vissa justeringar ske mot Warszawa FIR. Det finns dock tekniska svårigheter hos vissa ATCC med att genomföra detta.

Frågor kring rysk luftfart över Östersjön uppkommer. Försvarmakten hoppar in och förklarar tillsammans med LFV övergripande hur man arbetar med detta idag. Sammanfattande kan sägas att ATCC och Försvarmakten har ett gott samarbete gällande luftrumsbevakning.

LFV presenterar reflektioner kring R-/D-områden kopplade till UAS-utvecklingen. Man säger att de (ATCC och ATS-enheter) inte hinner med R-/D-områden och att både aktivering och att svara på frågor kopplade till dem tar mycket tid i anspråk. LFV ställer den öppna frågan om man kan förändra tillståndsgivning för genomflygning för att minska belastningen för flygledarna?

Vidare ställs frågan om Transportstyrelsen inte utestänger annan luftfart på ett okontrollerat sätt när områden upprättas vikta för UAS-verksamhet. LFV argumenterar att bara för att man säkerhetsmässigt har rätt att få ett R-område, ska man verkligen få det? Vilka andra kriterier finns? Frågorna ställs öppet och får anses retoriska. LFV vill uppmana Transportstyrelsen att vara eftertänksamma och begära trafikstatistik inom de stora TMA-områdena innan beslut om tillfälliga R- och D-områden tas.

Representanten för Svenska Fallskärmsförbundet frågar om LFV (Sweaprojektet) tagit deras behov i beaktning, speciellt gällande förändringarna gällande luftrummet kring Västerås.

Svenska Segelflygförbundet undrar (kopplat till den snabba utvecklingen av UAS-verksamheter) om man skulle kunna använda eConspicuity stegvis eller upp till en lägre höjd än 4500ft. Svenska Segelflygförbundet avser speciellt synlighet i det lägre luftrummet. En diskussion uppstår där man menar på att transponderkraven som kommer med UAS ligger långt fram jämfört med annan luftfart. Detta ses som positivt men segelflygförbundet vill inte se påtvingade krav innan teknikutvecklingen når ikapp eller mogna för att undvika att man låser fast sig vid teknik som snart riskerar att vara daterad.

Luftrumsförändringar FL95-

Transportstyrelsen går igenom de förändringar av CTR och TMA som är klart eller pågående. Örebro CTR och TMA är klart och beslutat. Allt publiceras och träder i kraft den 15 juni 2023. Det påtalas att de rosa/lila linjerna representerar de nya gränsdragningarna.

Ärendena gällande Vilhelmina och Gällivare är remitterade och egentligen klara, det man väntar på är flygvalidering av RNP-procedureerna.

Ärendet gällande Västerås rör sig sakta framåt. Transportstyrelsen upplever dock problem med att få återkoppling eller kontakt med flygplatsen. LFV meddelar att de upplever samma sak i samband med procedurförändringar de handlägger mot flygplatsen. Det är generellt oklart när kompletteringar ska inkomma och vidare handläggning kan ske.

Hagshult är av Försvarsmakten ansökt om att bli permanent CTR och TMA. Transportstyrelsen meddelar att det är samma område som avses som

när området varit tillfälligt upprättat tidigare. Skillnaden blir att CTR och TMA kommer vara upprättat permanent men endast öppet/aktiverat när flygverksamhet planeras. Segelflygförbundet undrar om nyttjandet kommer öka. Transportstyrelsen svarar att det är troligt men inte klart uttalat från Försvarsmaktens sida ännu.

Avvecklingen av Säve CTR går igenom snabbt. Det är i nuläget oklart när avvecklingen kan tänkas vara klart. Transportstyrelsen förtydligar efter frågor från deltagare att det fortfarande kommer finnas en helikopterflygplats på plats.

Det frågas från deltagare när och hur TMA kan justeras, kopplat till LfV:s regeringsuppdrag gällande det undre luftrummet. LfV och Transportstyrelsen svarar att behovet av att justera TMA kommer komma först när det finns ett beslut efter att LfV:s utredning om det undre luftrummet är klart. En diskussion om att det är av vikt att förändringen inte skjuts på framtiden i onödan uppstår grundat i luftrumsanvändarnas behov. Transportstyrelsen och LfV förklarar att det finns en målsättning att en förändring ska ske så skyndsamt som möjligt men att det kommer ta tid.

Vidare lyfts en kort diskussion om remisshanteringen av förändringar. Brukare vill ha möjlighet att få tidigare information, innan remisser skickas ut för att i ett tidigt stadium kunna ge input och föreslå förändringar till förslag. Flygsportförbundet tycker att det finns ett värde i detta och att alla parter kan få vara delaktiga i processen. Både Segelflygförbundet och Transportstyrelsens luftrumsrepresentant anser att processen har blivit bättre och att även kravbildningen har blivit tydligare i och med Förordning (EU) 2017/373.

LfV och Segelflygförbundet lyfter ytterligare åsikter om samrådsprocessen som Transportstyrelsen tillämpar vid godkännande av R- och D-områden. LfV anser att det krävs mer hänsyn till arbetsbelastningen för flygledare och att trafikflöden måste tas i beaktning framöver. Segelflygförbundet trycker än en gång på att det är viktigt att de är med i ett tidigt skede, innan remissrunda, för att kunna ge förslag och möjligen snabba på den sammanlagda processen.

6. Information om UAS-utvecklingen

Everdrone AB

Everdrone redovisar vad de gör genom att visa en film kring hur ett larmförfarande kan se ut från larm till 112 SOS Alarm till aktivering av drönare och leverans av hjärtstartare. Företaget når idag cirka 340 000 invånare och verkar idag på sju platser i Västra Götaland, Jämtland och i Danmark. De säger sig ha en unik tjänst som inte existerar någon annanstans

i världen. Everdrone förklarar att operatören inte gör så mycket rent tekniskt utan koordinerar med ATS och får klarering innan start och följer sedan flygningen. När klarering ges får Everdrones drönare rätt att flyga i en fördefinierad sektor inom CTR. SOS Alarm har idag Everdrone som en resurs i sin verktygslåda att använda vid larm. De har idag 98 timmar stand-by per vecka och gör i dagsläget 4-5 uttryckningar i veckan. Detta ger en låg användning vilken företaget vill ändra på genom att börja erbjuda fler tjänster riktade mot blåljusverksamhet. För Everdrone har det varit klart från början att utöka sitt verksamhetsområde till mer än bara hjärtstartare. Deras nyaste verksamhetsgren är att samla in första-ögonblicksbild för de flesta blåljusverksamheter som ska kunna användas som beslutsstöd i ett tidigt skede för sjukvårdsinsatser, brandförsvaret med mera.

De anser att de erbjuder en sorts infrastruktur för blåljusverksamhet där tiden är en kritisk faktor.

Everdrone berättar om verksamheten i Östersund och deras behov av D-områden där och i framtiden. De söker universella lösningar för UAS-operationer i framtiden och vill se ett effektivt samutnyttjande av luftrummet. Samutnyttjandet och dialog anser Everdrone är nyckeln framöver för att kunna driva på implementeringen av UAS-verksamheter i okontrollerad luft.

Gällande ADS-B så ser Everdrone att utkapacitet kan vara en kortsiktig lösning tills att andra tekniker finns på plats och är certifierade att användas i luftfarten. De ser även ett behov av att utnyttja FLARM men även andra tjänster som sms eller telefonkoordinering. Han nämner även HEMS VX som gör att HEMS kan se drönare. Kortfattat är Everdrone öppna för att använda flertalet tekniker för att göra sig synliga för övrig luftfart och därmed på ett säkert sätt möjliggöra sin verksamhet i luftrummet.

Drone Center Sweden nämner i en replik till Everdrones presentation att Trafikverket har ett intresse att hitta ett gemensamt nuläge för UAS-verksamhet i Sverige. Ett behov av att undersöka stillastående tåg och få igång tågtrafiken nämns där drönare kan komma att användas. LFV frågar i anslutning till informationen om ADS-B och frekvenser och förklarar att det är komplext. Bland annat reagerar mottagare väldigt olika på signaler. Everdrone understryker att ADS-B-UT är en kortsiktig lösning i sådana fall. Skärmflygförbundet frågar lite om Everdrones drönares tekniska möjligheter och vilka minima de har. Everdrone redogör för dessa och vad de nya drönare som ska introduceras under 2023 klarar av jämfört med de drönare som flyger idag.

Drone Center Sweden AB

Företaget säger att den obemannade luftfarten är den luftfart som kommer vara dominerande inom en snar framtid. Vidare säger Drone Center Sweden att om det ska vara möjligt att utveckla tekniken och UAS-verksamheter får inga haverier eller kollisioner inträffa. Man hävdar att utvecklingen då skadas och riskerar att slängas bakåt i tiden 20 år.

Drone Center Sweden fortsätter att prata om varför man valde Västervik som plats för sin verksamhet. Det ett bra område att prova teknik, system och drönarverksamhet. Procedurerna att aktivera områdena har tagits fram tillsammans med AMC och ATCC och företaget tycker att dessa fungerar väldigt bra. Parterna har varit behjälpliga både under framtagande av områdena och under användandet av områdena.

Drone Center Sweden lyfter kommunikation som bland det viktigaste verktyget för att säkerställa UAS-verksamhetens utveckling. Man säger vidare att det man saknar är att kunna auktorisera riskbilderna för de minsta drönarna. Lagar och regelverk verkar dock, enligt företaget, inte kunna tillåta detta i dagsläget. Enligt Drone Center Sweden ligger Sverige inte längre i framkant när det gäller UAS-utvecklingen. Mycket av det anser man ligger i problematiken med ett stelbent regelverk.

Slutligen viss Drone Center Sweden bildligt understryka hur viktigt det är att säkerheten kommer först. Man jämför en tjäder med en drönare och att effekten/konsekvenserna av en drönare som väger lika mycket som en tjäder kan bli betydligt högre vid en kollision med exempelvis en helikopter. Man lyfter även behovet av certifierade drönare, att detta är nödvändigt. Företaget informerar även om att de utvecklar en prototyp av UTM baserat på GSM-nätet, ett projekt kallat PNK.

7. Information från flygbolag och andra organisationer

Transportstyrelsen meddelar att presentationerna sker utan inbördes ordning.

ACR Sweden AB

ACR Sweden AB är ett tjänsteföretag inom ATS/ATM. Man är verksamma på 17 flygplatser, från och med 1 september 2023 18 flygplatser. Företaget etablerades 2004 och tog över ATS Västerås som första verksamhetsort 2011. De är idag 110 anställda, varav cirka 100 flygledare.

Företaget lyfter att beredskap är viktigt för dem. Nästan alla de flygplatser de är verksamma vid har någon form av beredskap vilket resulterar i problematik gällande bemanning. De har dock en engagerad och bra arbetsstyrka som gärna ställer upp.

Man lyfter den upplevda problematiken med tillfälliga R-områden i deras olika CTR. Man upplever det som stressigt att hinna med flygsäkerhetsbedömningar som ska godkännas av Transportstyrelsen. Vidare lyfter man ACR Swedens delaktighet i FMÖ23 där åtta av deras ATS-enheter är delaktiga i olika omfattning.

Everdrone frågar kring DroneRequest, den tjänst för flygtillstånd för drönare inom de CTR som ACR driver, vad man har för framtidsplaner. ACR svarar man vill kunna sälja tjänsten till andra aktörer. Everdrone frågar om ACR har någon tanke på att bli en USSP. Svaret är något flytande men tolkas som att inga långtgående planer på det finns.

Drone Center Sweden undrar hur man kan se på UAS-utvecklingen positivt, kopplat till att även ACR upplever en ökad belastning på flygledarna med anledning av frågor från drönarpiloter. ACR svarar att de angriper UAS-utvecklingen pragmatiskt och att man vill kunna möjliggöra verksamhet på ett ordnat och kontrollerat vis.

Procedurdesigner från LFV frågar när det blev klart att ACR tar över Mora Airport. ACR svarar att alla papper bör vara signerade nu men att detaljer kring personal inte är klart och att de tär på grund av detta som alla parter möjligen inte informerat sina arbetspartners ännu.

Bromma Air Maintenance, BAM

BAM arbetar med flygmätning och flygvalidering. Företaget är baserat i Norrköping men är verksamma i Norge och andra länder inom Europa. De har tidigare en historik i flertalet länder inom och utom Europa. Företaget förklarar att deras verksamhet är att, bland annat, säkerställa att signaler och utrustning från kommunikationsutrustning installerade vid flygplatser fungerar som de ska. Man arbetar även en del med kalibrering av olika system. Flygverksamheten ser vanligen ut som så att man flyger en båge runt en rullbaneände för att mäta signaler från ILS, DME och så vidare.

Företaget visar sedan en bild från deras systerbolag med syftet att tydliggöra det viktiga i att positionering är nödvändigt och viktigt för en säker luftfart.

Vidare tar man upp den problematik som finns med att bli certifierade som flygvalideringsorganisation. Man hävdar att myndigheter i olika medlemsländer tolkar regelverket olika vilket är olyckligt.

LFV frågar hur stor del av deras verksamhet som består av flygvalidering. Företaget kan inte ge en klar procentsats men säger att det finns en stor backlogg i och med att man inte kunnat genomföra någon flygvalidering under en förhållandevis lång period nu. I normalfallet tolkas det som att flygvalideringsverksamheten står för en mindre del av verksamheten.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap - MSB

MSB presenterar material kring deras flygande verksamhet. MSB flyger inte själv men upphandlar, styr, beställer och betalar för olika typer av flygande verksamhet, ofta kopplat till brandbekämpning.

Det uppdrag MSB har är att ta hand om allt som ingen annan tar hand om, lite löst uttryckt. Man har kortfattat ansvar för den statliga räddningstjänsten i jämförelse med den lokala, ofta kommunala räddningstjänsten.

Fokus för MSB är den stärkta nationella skogsbrandsberedskapen. MSB:s representant på plats är tekniskt ansvarig för upphandlingen av skogsbrandsflyg. Framförallt efter det svåra brandåret 2018, har förmågan av brandflyg lyfts och utvecklats. MSB är som sagt ansvarig för den statliga räddningstjänsten.

De flygplan och företag de kontrakterar går igenom. En tidig insats med brandflyg är viktigt för att kväva branden och få kontroll på branden i ett tidigt skede. Man understryker dock att det är fotfolket, den lokala räddningstjänsten, som släcker branden. Brandflyget är effektivt på att just begränsa brandens utveckling.

Tydliga tendenser MSB ser är att brandsäsongen börjar tidigare. Trenden är dock bruten i år. De kan även se att brandsäsongen blir längre och längre för varje år. Transportstyrelsen frågar om man kan se samma tendens i exempelvis Norge och Finland. MSB säger att de kan se det och att så är fallet. Samma trend kan ses i övriga Europa. Verksamheten under 2022 bestod av över 100 insatser nationellt och två insatser internationellt.

2024 kommer en ny aktör att sköta den skopande verksamheten med flygplan. MSB har upphandlat ett kontrakt som löper 2+1+1 år, vilket är standard för MSB. Kontraktet omfattar 4-10 flygplan.

Segelflygförbundet frågar kring upphandlingen, huruvida den är öppen och hur den fungerar generellt liksom vilka krav man ställer från MSB:s sida. MSB förklarar vilka krav som ställs och att upphandlingen är öppen för alla företag inom EU.

Representant från Transportstyrelsen frågar om drönare kan vara en möjlighet att använda i brandbekämpning i framtiden. Drone Center Sweden replikerar att ja det går. Kraftfulla drönare finns idag som kan lyfta upp emot 1500 kg. Det finns planer på att dessa ska kunna agera som svärm i framtiden och hjälpa till vid exempelvis skogsbränder.

En fråga om brandbekämpande helikoptrar ställs till MSB. De säger att det finns ett avtal som sträcker sig minst ett år till.

Svensk Pilotförening

Svensk Pilotförening deltar med deras ordförande i föreningens flygsäkerhetskommitté. Deras presentation hade mest fokus på remote towers (RTC – remote tower center).

Svensk Pilotförening noterar att det finns likheter mellan utvecklingen av drönarregelverket och motsvarande regelverk för remote towers. Man tycker i grunden att det är bra att en alternativflygplats som styrs av samma central som destinationsflygplatsen inte får väljas. Man understryker dock att Sverige är ensamma om att ha det kravet.

Svensk Pilotförening upplever att det finns en ovilja eller en skygghet kring att prata om multiple operations och de risker som det medför. Föreningen kommer i kontakt med amerikanska FAA genom olika sammanhang. Föreningen nämner att SAAB Group är verksamma vid en flygplats i USA där man utför ATC-tjänst genom ett RTC. FAA har beslutat att inte fortsätta utvecklingen av RTC på den flygplatsen i USA. Svensk pilotförening undrar vad det får för följd på svenska RTC med tanke på att SAAB Group genom SDATS erbjuder ATC-tjänster genom RTC i Sverige.

Gällande redundans av system kopplade till RTC hävdar svensk pilotförening att man går fel i diskussionen och blandar in beredskap vilket inte är samma sak som redundans.

Svenska Segelflygförbundet

Förbundet går igenom verksamheten de har. De har 50 klubbar, 1500 medlemmar och genomför ca 20 000 flygtimmar per år. Man har sin bas på Ålleberg i Västra Götaland och har haft verksamhet och utbildningar där sedan 1941. Den största delen av verksamheten äger rum under sommarhalvåret.

Historiskt finns ingen transponder på segelflygplan, men detta förändras snabbt. Segelflygplanen har idag fler och kraftigare batterier, men även solceller som möjliggör att segelflygplanen bär med sig transpondrar. Segelflygförbundet är mån om att teknikutvecklingen ska tas tillvara för att kunna göra sig elektroniskt synliga på ett smart och billigt sätt.

Segelflygförbundet förklarar lite kring vilken typ av segelflygverksamhet man bedriver. Man flyger inte över stora sjöar eller över hav, liksom över stora skogsområden.

Samarbeten med lokala ATS fungerar mycket bra. Det finns även olika restriktionsområden för segelflyg som aktiveras främst under sommartid.

Försvarsmakten frågar om inte segelflyget ser det som ett problem att lokala sektorer inom ett TMA inte publiceras. Det gör nämligen Försvarsmakten.

Segelflygförbundet håller med om att detta är ett problem och att det är något som man påtalat genom åren. Försvarsmakten replikerar att detta troligen är ett problem hos Transportstyrelsen och att den inte klarar av att ta de beslut som krävs för att möjliggöra en publicering i AIP.

Segelflygförbundet trycker igen på vikten att få vara med i ett tidigare skede och lämna synpunkter på framtida verksamheter, segregerad luft och andra förändringar som påverkar dem. LFV lyfter, kopplat till publiceringen av segelflygsektorer i TMA, att förbundet själva kan söka om områden och se till att områdena publiceras i AIP.

Segelflygförbundet lyfter bekymret med fallskärms hoppare och separation mellan hoppare och luftfartyg. Fallskärmsförbundet replikerar och frågar Transportstyrelsen om vilka klubbar som beviljats undantag. Transportstyrelsen ska ta hem frågan och återkomma. Fallskärmsförbundet vill ha ett rör, en punkt med radie 2NM, där de kan verka fritt med hoppare.

Drone Center Sweden kommer in med en replik om att allmänflyget måste lära sig att läsa AIP, SUP och NOTAM. Segelflygförbundet tycker att det är svårt att hitta alla information. LFV bör göra det lättare att informera sig själv. Informationen finns inte samlad och då blir det svårt att få en komplett bild.

Polismyndigheten

Polismyndighetens representant förklarar övergripande sin verksamhet med helikopter, UAS och counter-UAS. De är statsluftfart och flyger ofta på särskilda villkor.

Syftet med den flygande verksamheten är att stödja polisverksamheten i sort. De flyger med 10 helikoptrar som bemannas med 1 pilot och 1 teknisk operatör.

UAS-verksamheten består av en nationell (special) del och regionala delar på respektive polisregion. Man har runt 300 piloter och flyger årligen en bit över 10 000 timmar.

Polismyndigheten förklarar att teknikutvecklingen gått framåt mycket snabbt och att det idag är möjligt att ligga på upp till 4000-5000ft höjd med helikopter och spana ner på verksamheter på marken.

Polismyndighetens representant anser att samhället och till vis mån Transportstyrelsen är något naivt inställda till drönare och vad de kan göra. En kort diskussion om rollen som U-space kommer spela lyfts där bland annat Segelflygförbundet menar på att problematiken med drönare utanför U-space-luftrum kommer bli svårast att lösa.

Överlag uttrycker Polismyndighetens representant en stor oro för att en drönare kommer skapa en olycka, ett haveri, där Polismyndighetens anställda löper en risk att skadas. Han efterfrågar även att Transportstyrelsen återtar en ledande roll i flygsäkerhetsrådet och nämner att det var positivt när det fanns tidigare. Det forumet upplevde han som mycket bra och givande.

Tiden för seminariet tar här slut och Transportstyrelsen tackar för aktivt deltagande, givande presentationer liksom diskussioner och för de frågor som framkommit.

8. Föranmälda frågor

Frågor som inskickats i förväg omhändertogs löpande under mötet.

9. Form, innehåll, frekvens på framtida möten – vad önskar ni?

Punkten hanns inte med men kommer omhändertas skriftligt genom mejl och enkät.

10. Övrigt

-

11. Nästa möte samt avslutning

Plats och datum för nästa möte kommuniceras genom mejl.

Vid protokollet

Justeras

Ola Andersson

Lovisa Granstrand

Jörgen Andersson
Sektionschef
Sektionen för luftrum och flygplatser