

Luftrumsmöte Brukare

Datum	2016-04-26	
Tid	10.00-14.00	
Plats	Transportstyrelsen, Norrköping	
Närvarande	Jan Borén	ACR
	Daniel Jansson	Frivilliga flygkåren
	Fredrik Follin	Swedavia
	Petter Alfsson-Thoor	Svenska Fallskärmsförbundet
	Sven Wetterwik	LFV/NUAC
	Lennart Persson	AOPA
	Niclas Friberg	Skavsta/SRF
	Henrik Svensson	Svenska Segelflygförbundet
	Niklas Eriksson	Svenska Segelflygförbundet
	Gunilla Blank	LFV
	Kaija Sterner	LFV
	Terje Hallin	Försvarsmakten
	Rolf Björkman	KSAK
	Anders Lundahl	Svensk Pilotförening
	Jan-Olov Bergling	Svenska Flygbranschen
	Ann-Sofi Lorefält	Transportstyrelsen
	Ann-Christine Sporrang	Transportstyrelsen
	Lars-Eric Blad	Transportstyrelsen
	Lovisa Granstrand	Transportstyrelsen
	Åsa Dahlström	Transportstyrelsen
	Christer Erlandsson	Transportstyrelsen

Inledning

Ann-Sofi Lorefält, chef Sektionen för flygtrafiktjänst, Transportstyrelsen, hälsade alla välkomna till Transportstyrelsen.

Mötets syfte är att informera om kommande luftströmsförändringar samt att diskutera och konsultera hur detta kan påverka brukarna.

1. Presentation av deltagare

Deltagarna presenterade sig, nya deltagare har tillkommit sedan förra mötet.

2. Föregående protokoll och dagens agenda

Föregående protokoll godkändes och lades till handlingarna.
Dagens agenda godkändes.

3. Planerade militära övningar *(Bilaga 1)*

Terje Hallin, Försvarsmakten, höll en presentation om genomförda och kommande militära övningar under 2016 samt kommande militära övningar under 2017.

I korthet;

Cold Response 16, v.609-610, Norsk övning, ledning från AWACS, genomfördes enligt plan.

SWEFINEX 16, v.620-621, Marinövning i Östersjön

TTP 16, v.621-622, Teknisk och taktisk övning . F7 och F17 deltar, även Norge och Finland deltar.

BALTOPS, v.624-625, Marinövning i Östersjön, Ledning från CRC, ev. AWACS. Samtidigt pågår en militärövning i norra Tyskland och Polen.

FVÖ 16, v.635-636, Övningsområde Östersjön och sydöstra Sverige. Ingår i övningen gör flyg-, bas- och stridsledningsförband. Finska F18 baseras på Gotland för att agera Fi. Restriktionsområde tillkommer över södra Gotland för UAS-verksamhet. FVÖ 16 är en fortsättning på FVÖ 15, då övade främst flygförbanden.

NOCO 16, v.636-637, Marinövning utanför västkusten.

ACE 17, v.721-722, övningen pågår c:a 10 dagar. Sverige, Norge och Finland deltar. Finland är även planeringsansvarig.

FMÖ 17 (Aurora 17), prel. v. 737-738 eller 738-739. Samma luftrum som FVÖ 16. Övningen kommer att utgöra en stor påverkan på det civila flyget då hela Försvarsmakten övar tillsammans.

Kommentar från Jan Borén, ACR; Angående FMÖ 17 (Aurora 17).
Undersök alternativa flygplatser för det civila flyget, eftersom påverkan blir stor på den civila flygverksamheten.

Kommentar från Fredrik Follin, Swedavia; Angående FMÖ 17 (Aurora 17).
Informera flygbolagen i god tid om övningen.

4. Information från Transportstyrelsen. (Bilaga 2)

Ann-Sofi Lorefält, Transportstyrelsen, informerade om personalförändringar på sektionen för flygtrafiktjänst; Åsa Dahlström är ny på sektionen sedan förra mötet. Hon jobbar främst med regelfrågor. Sigge Skarsfjäll har gått i pension men är kvar som timanställd för deltagande i regelprojekt, framförallt RPAS. Lovisa Granstrand är nyanställd från 1 juni 2016. Hon kommer framförallt att jobba med luftrumsfrågor. Vi kommer även att få förstärkning inom området för militära frågor, efter sommaren.

Åsa Dahlström, Transportstyrelsen, berättade att hon är projektledare för RPAS i kontrollerat luftrum.

I projektet ingår att undersöka hur vi kan minska intressekonflikten mellan RPAS och ATS, och skapa förenklingar i hanteringen av RPAS. En stor del av dessa s.k. drönare flygs av privatpersoner. Det är en viktig målgrupp att informera om gällande regler. Gränserna för att operera med RPAS nära en flygplats är; minsta avstånd 5 km från flygplatsen, max 50m höjd över marken, farkosten inom synhåll, vikten understiger 7kg samt att farten understiger 50kt.

Jan-Olov Bergling, Svenska flygbranschen, kommenterade att de är oroliga för den explosiva utvecklingen som sker inom RPAS-branschen. Det kan bli konflikter med t.ex. helikoptrar på låg höjd. Det är viktigt med identifiering av farkosterna. En annan viktig fråga är vem som har ansvaret ur försäkringssynpunkt om något tillbud eller olycka inträffar.

Åsa Dahlström, Transportstyrelsen fortsatte berätta att Transportstyrelsen samordnar dessa frågor med många myndigheter. En viktig parameter i dessa frågor gällande RPAS är att EU sörjer för den fria rörligheten av varor och tjänster. Från augusti i år omfattas inte leksaksdrönare och modellflygplan av förordning 923/2012 (SERA).

Fredrik Follin, Swedavia, påpekade att även om man har tillstånd för en "drönare" har man inte automatiskt tillstånd att flyga i kontrollerad luft.

Ann-Christine Sporrøng, Transportstyrelsen, svarade att det handlar om två olika saker; drönaren som har fått en certifiering får inte med automatik flyga i luftrummet. För att få flyga i luftrummet krävs det att man uppfyller de krav som gäller i den luftrumsklass man ska flyga i.

Åsa Dahlström, Transportstyrelsen, kommenterade att det är föraren av farkosten som är ansvarig om något inträffar.

Ann-Sofi Lorefält, Transportstyrelsen, kompletterade också med att Transportstyrelsen inte är en myndighet bara för säkerhet, utan vi måste också ta hänsyn till tillgänglighet, miljö och hälsa.

Lars-Eric Blad, Transportstyrelsen, informerade om status för Projekt Luftrum , översyn av Sveriges luftrum med fokus på TMA och CTR. Diskussioner pågår internt om vem som ansvarar för den finansiella delen. Transportstyrelsen kan inte själva driva utvecklingen av luftrummet.

Transportstyrelsens roll är att granska ansökningar om förändringar av luftrummet. En avvägning görs då mot alla brukares behov. Det är flygplatsorganisationerna som ansvarar för luftrummet kring flygplatserna.

Fredrik Follin, Swedavia, kommenterade att dagens sjunkprofiler för landande flygplan innebär att flygplanet riskerar att flyga del av sträckan i okontrollerad luft, med tanke på att när luftrummet konstruerades (Luftrum 1998), var inte sjunkprofilerna lika flacka som idag. Han ansåg dock att detta inte kräver några större förändringar av luftrummet.

Lars-Eric Blad, Transportstyrelsen, kommenterade med att vid översyn av luftrummet så bör man överväga andra sätt att hantera TMA-luften för att också möta Försvarmaktens behov och allmänflygets tillgång till luftrum, exempelvis behöver inte ett tilläggs -TMA vara upprättat då det inte finns ett behov av det.

Sven Wetterwik, LFV/NUAC, frågade om det var möjligt att definiera en del av Stockholms TMA (4.0') som en ACC-sektor istället för en TMA-sektor. Problemet är de områden där LFV har ett undantag från gällande regelverk som säger att inom TMA har civil trafik företräde före militär trafik. Transportstyrelsen lovade att återkomma i frågan.

Fredrik Follin, Swedavia, fortsatte med att uppmana Transportstyrelsen att ge LFV och Försvarmakten i uppgift att lösa problemet med luftrummet.

Anders Lundahl, Svensk Pilotförening, kompletterade med att Transportstyrelsen bör uppmana aktörerna att samarbeta.

Ann-Christine Sporrøng, Transportstyrelsen, svarade att aktörerna måste se över sitt luftrum med jämna mellanrum, detta styrs av TSFS 2015:1.

Ann-Sofi Lorefält, Transportstyrelsen, svarade att ansvaret för luftrummet ligger hos flygplatsen och Transportstyrelsens uppgift är att godkänna luftrumsförändringar.

Förtydligande om lägsta tillämpbara flygnivå

Ann-Sofi Lorefält, Transportstyrelsen, visade frågor och svar enl. bilaga 2.

Ann-Christine Sporrang, Transportstyrelsen; Så länge man flyger under LAF eller under övergångsnivån gäller QNH.

Lars-Eric Blad, Transportstyrelsen; AFIS-flygplatser har G-luft och här gäller QNH under LAF.

Jan Borén, ACR, ansåg att det blir en utökad risk när det flygs på olika QNH.

Ann-Christine Sporrang, Transportstyrelsen, kommenterade att vi har inte så stora problem med olika QNH i Sverige.

Ann-Sofi Lorefält, Transportstyrelsen, kompletterade att lägsta prognostiserade QNH anges i GAMET.

Henrik Svensson, Svenska Segelflygförbundet, berättade att ett ATS har med anledning av den nya metodiken för att ta fram TRL (genomgångsnivå) sänkt översidan på segelflygsektorn inom sitt luftrum.

Ann-Christine Sporrang, Transportstyrelsen, svarade att det enl. ICAO finns två alternativ för att räkna fram TRL; dels minst 1000ft separation eller 0-499ft separation mellan TA och TRL. ICAO Paris har beslutat att EUR-regionen ska tillämpa minst 1000ft mellan TA och TRL. Vad gäller ATS'ets beslut att sänka höjden på segelflygsektorn så är det en ren metodikfråga.

Ann-Christine Sporrang, Transportstyrelsen, berättade att det pågår diskussioner inom EU om gemensam TA. UK, Irland och Norge inför TA=FL180 år 2020.

Lars-Eric Blad, Transportstyrelsen, kompletterade med att Norge genomför förändringen p.g.a. SHK-rekommendation. Finland avvaktar.

5. Luftrumsförändringar

5.1 Förändringar en route – NUAC

Gunilla Blank, LFV; År 2015 genomfördes Free Route Airspace över FL285 i ett första steg med vissa begränsningar inom NEFAB (North European FAB) och DK-SE FAB, inkluderande Norge, Finland, Sverige, Danmark, Estland och Lettland.

Lars-Eric Blad, Transportstyrelsen, kompletterade med att vi får ett sömlöst FRA i Norden fr.o.m. i sommar (23 juni 2016). Det blir fritt att planera sin egen flygning över FL285.

Det pågår också ett samarbete med UK/IRL FAB för att koppla ihop detta luftrum med FRA i Norden. Detta ska vara genomfört senast 2020. Efter detta så omfattas 38 % av Europatrafiken av FRA-möjligheten.

I varje lands AIP ska det finnas info om landets luftrum. ICAO's regelverk är ännu inte anpassat till FRA-miljö och det pågår ett arbete med att klara ut hur publicering av FRA ska ske i resp. lands AIP. Inom Norden har vi enats om en publicering som ser likadan ut i de olika AIP'erna för att underlätta för brukarna att ta till sig hur planering av flygning i FRA-miljö ska ske.

5.2 Terminal-luftrum (Bilaga 3)

Kajja Sterner, LFV, informerade om kommande förändringar;

Skövde;

Nytt TIA/TIZ (Skickas snart till Transportstyrelsen). Upprättas när Karlsborg är stängt. Segelflygsektorer ändrade, VFR in- och utflygningspunkter ändrade.

Malmö;

Förändringar på TMA och flygvägar, Höjning av CTR, Sänkning av TMA i sydöst, Nya RNAV SID/STAR, Nya RNP AR (Tidigare kurvade infl.) p.g.a. samhället Dalby samt nya Baro VNAV-inflygningar.
(Skickas till Transportstyrelsen Q4 2016).

Kajja fortsatte med att ta upp förändringar vid Hemavan, ytorna för nya inflygningar till bana 15 går in över norskt territorium. Hur sker samordningen med Norge?
Transportstyrelsen återkommer med hur samordning ska ske visavi norskt luftrum.

Jan Borén, ACR, berättade att ett projekt är uppstartat för att titta på möjligheterna för ett TIA Eskilstuna.

Västerås ATS behöver utöka sitt TMA i norr bl.a. eftersom de har flygningar som vill gå direkt till Reykjavik. I dagsläget berör dessa flygningar okontrollerat luftrum.

Fredrik Follin, Swedavia, informerade om pågående aktiviteter;

Kiruna;

Ny Surveillance-tjänst samt nytt luftrum på gång.

Proceduröversyn inkl. hindermätning på många flygplatser.

APV Baro-VNAV procedurer under konstruktion; LFV gör 10 st, NATS 5 st.

Översyn av det komplexa Malmö TMA.

Umeå;
Konventionella SID/STAR kommer att utgå.

Visby;
Översyn av TMA, idag halva TMA för konventionell navigation och halva TMA för RNAV.

Miljötillstånd för Landvetter SID/STAR.

Niclas Friberg, Skavsta/SRF, berättade att en ny luftrumsgroup startats upp inom SRF. Första mötet sker efter ICAO/RPAS-mötet i Stockholm 9-10 maj. Avsikten är att samla de mindre flygplatserna.

6. Information från flygbolag, intresseorganisationer – aktuella frågor

6.1 Kanalseparation 8.33kHz – Segelflygförbundet

Henrik Svensson, Svenska Segelflygförbundet;

Segelflygförbundet vill behålla ett antal frekvenser med 25kHz kanalseparation. FFK och AOPA är med i en arbetsgrupp tillsammans med Segelflygförbundet för att skicka ny ansökan till Transportstyrelsen om dispens från kravet på 8.33kHz kanalseparation för att inte behöva införskaffa ny radioutrustning i flygplanen. Den tidigare ansökan avslogs av Transportstyrelsen.

I Danmark och Finland har man utfärdat undantag från kravet på 8.33kHz för sportflygverksamhet.

I Norge gäller krav på 8.33kHz kanalseparation upp till FL95 p.g.a. terräng.

I UK pågår arbete för dispens för 25kHz.

6.2 Störning av satellitsignaler – Swedavia

Fredrik Follin, Swedavia;

Fredrik tog upp frågan om störning av satellitsignaler som ett oroväckande problem. Det är idag ganska enkelt att störa ut satellitsignaler med hjälp av s.k. "jammers". Finns det regler för hur man kan skydda en flygplats mot störning av satellitsignaler?

Ann-Christine Sporrang, Transportstyrelsen, svarade att hon kontrollerar detta och återkommer.

6.3 Baltic Sea Project Team (Bilaga 4,5)

Lars-Eric Blad, Transportstyrelsen;

EANPG/COG 62 etablerade i maj 2015 the Baltic Sea Project Team (BSPT) p.g.a. de händelser och incidenter som var under 2014 mellan civilt och militärt flyg över Östersjön.

BSPT består av både civila och militära representanter från samtliga länder runt Östersjön. Även NATO, EASA och EUROCONTROL deltar.

Viktiga frågor som diskuteras är bl.a.;

transponderkrav för samtliga luftfartyg,

färdplanshantering,

det militära flyget flyger "due regard", de ser det civila flyget, men syns inte själva på radarn.

Införande av PSR-radar skulle förbättra "situational awareness" för alla inblandade.

7. Övrigt

-

8. Nästa möte

2016-09-27 på Målargatan, Stockholm.

Kallelse kommer.

9. Avslutning

Ann-Sofi Lorefält, Transportstyrelsen, tackade för ett bra möte.
