

Luftrumsmöte för brukare

Datum 2016-09-27
Tid 10:00-14:00
Plats Fleminggatan 7

Närvarande

Ann-Sofi Lorefält, Transportstyrelsen
Eva Tingwall, Transportstyrelsen
Lars-Eric Blad, Transportstyrelsen
Susanne Westman, Transportstyrelsen
Lovisa Granstrand, Transportstyrelsen
Christopher Montecinos, Transportstyrelsen
Fredrik Follin, Swedavia
Marina Frohndorff, Swedavia
Petter Alfsson-Thoor Svenska Fallskärmförbundet
Bengt Melkersson, AOPA
Niclas Friberg, Skavsta/SRF
Henrik Svensson, Svenska Segelflygförbundet
Niklas Eriksson, Svenska Segelflygförbundet
Gunilla Blank, LFBV
Kaija Sterner, LFBV
Henrik Larsson, Försvarmakten
Sven-Olof Dreijning, Försvarmakten
Rolf Björkman, KSAK
Martin Rommen, Svensk Pilotförening
Jan-Olov Bergling, Svenska Flygbranschen
Pelle Scherdin, SFF
Eva Ståhlemar, SAS
Jan Eriksson, IATA
Fredrik Bohman, NUAC HB
Martin Baltzer, Kustbevakningen

Inledning

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

Mötets syfte är att informera om kommande luftrumsförändringar 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 presenterades.

3 Information från Transportstyrelsen

3.1 Svar efter förra mötet

Möjligt att definiera en del av Stockholms TMA (4.0 ft) som en ACC-sektor istället för en TMA-sektor? (LFV/NUAC)

Transportstyrelsen svarar att LFV som certifierad leverantör ska återkomma med en ansökan om en ändring där LFV visar på vilka regler som tillämpas och vilket stöd som finns för förändringen.

Finns det regler för hur man kan skydda en flygplats mot störning av satellitsignaler? (Swedavia)

Transportstyrelsen svarar, nej det finns inga regler som hanterar detta.

Fredrik Follin, Swedavia, undrar om det pågår något arbete gällande störning av satellit. Transportstyrelsen svarar att det inte pågår något sådant arbete, i Opinion 10/2016 angående PBN framgår att flygplatsoperatörer ska säkerställa att avbrottsprocedurer finns.

Försvarmakten tillägger att satellitstörningar kan komma att förekomma i händelse av höjd beredskap. Information om detta bör finnas hos MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap).

Segelflygförbundet vill behålla ett antal frekvenser med 25kHz kanalseparation.

Transportstyrelsen utreder möjligheten att undanta ett antal kanaler från konvertering från 25 kHz till 8,33 kHz enligt (EU) 1079/2011. Däribland 12 kanaler som används enbart av allmänflyget, det som övervägs är ett tidsbegränsat undantag. I höst genomför Eurocontrol en s.k. impact assessment där den sammanvägda påverkan av alla staters undantag analyseras. Enkelt uttryckt, hur mycket kapacitet (kanaler) går förlorade om staterna går vidare med och bevilja planerade undantag. Utkomsten av det arbetet påverkar vårt beslut i ärendet.

Notera att inga ATS kanaler är aktuella för undantag. Notera även att användning av en radio inställd på en 25 kHz kanal på en 8,33kHz kanal, även om centrumfrekvensen är den samma kan skapa oönskade störningar med negativ flygsäkerhetspåverkan. Vårt angreppssätt överensstämmer med Finlands. Norge planerar med omfattande undantag men är heller inte bundna av förordningen på samma sätt som Sverige.

3.2 Transportstyrelsens uppgift och syftet med mötet

Transportstyrelsens uppgift

- Vi är regeringens verktyg för genomförande av sin politik
- Vi ska bidra till att de transportpolitiska målen uppfylls

"...säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet."



Funktionsmål

- Tillgänglighet

Hänsynsmål

- Säkerhet
- Miljö
- Hälsa

1 § Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet.

Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Förordning (2010:182).

Syfte med luftrumsmöte för brukare

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet (FUA-förordningen)

Artikel 4

Nivån för strategisk luftrumsplanering (nivå 1)

1. Medlemsstaterna skall utföra följande uppgifter:

....,

b) regelbundet se över användarnas behov,

3.3 Avslutade regelprojekt

TSFS 2016:18 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (CNS-tjänster), trädde i kraft 1 juni 2016.

TSFS 2016:34 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygtrafikledningstjänst (ATS), trädde i kraft 1 augusti 2016.

TSFS 2016:76-79 Föreskrifter om flygledares, flygledarelevers och AFIS-personals utbildning, certifikat och behörighetsbevis, trädde i kraft 1 augusti 2016.

3.4 Pågående regelprojekt

- Ändring till TSFS 2016:34 om ATS, 8 paragrafer avseende utövande av ATS för militär luftfart justeras, klart till årsskiftet.
- Ändring till TSFS 2016:18 om CNS, övergångsbestämmelse som anger att tidigare godkännanden till 2 och 3 kap. fortsatt är giltiga, klart till årsskiftet.
- Föreskrifter om RPAS/drönare. Har varit på remiss och kommer att remitteras på nytt.
- Föreskrifter om Flygvädertjänst (MET) uppdateras, klart till halvårsskiftet 2017.

3.5 Planerade regelprojekt

- Föreskrifter om Utnämning av ATS-leverantörer (TSFS 2011:72) uppdateras, klart okt 2017.
- Föreskrifter om Trafikregler för luftfart (TSFS 2014:71) uppdateras, klart okt 2017.

Angående drönarprojektet ställs frågan om vilka som kommer att få remissen, Transportstyrelsen svarar att den kommer att gå till samma intressenter som tidigare. Vid intresse av drönarfrågor/RPAS finns möjlighet att anmäla sig till ett nyhetsbrev på www.transportstyrelsen.se.

Kaija Sterner, LfV, frågar när föreskriften gällande RPAS/drönare kommer att ges ut? Transportstyrelsen svarar att det är oklart i dagsläget med hänvisning till att det är ett omfattande projekt.

3.6 Europeiska trafikregler för luftfart

SERA-förordningen

Förordning (EU) nr 2016/1185 om ändring av förordning (EU) nr 923/2012 – SERA-förordningen. Ska tillämpas från 12 okt 2017 (några bestämmelser ska tillämpas från 18 aug 2016). Mer information finns på www.transportstyrelsen.se/trafikreglerluftfart

Opinion No 10/2016

Performance-based navigation implementation in the European air traffic management network.

- Omfattning – ANSP och flygplatsoperatörer.
- APV-inflygningar till alla icke-precisions banor innan 30 januari 2020.
- SID/STAR och ATS-flygvägar enligt RNAV 1 eller RNP 1 senast 6 december 2018.
- Övergången (transition) från ATS-flygväg till SID/STAR ska överensstämma med PBN-kravet på SID/STAR.
- PBN som stöd i helikopter verksamhet ska ha RNP 0.3.
- ANSP eller flygplatsoperatörer, med ansvar för SID/STAR, ska inom 2 år från tillämpningsdatumet ta fram en införandeplan för PBN operationer och årligen rapportera till den behöriga myndigheten om efterlevnaden till planen eller ändringar till planen.
- ANSP och flygplatsoperatörer ska säkerställa att avbrottsprocedurer finns för förlust av kontinuitet i navigeringsfunktionerna.
- ANSP och flygplatsoperatörer kan tillhandahålla flygprocedurer som inte är baserade på PBN för att stödja luftfartyg som inte har PBN.
- ANSP och flygplatsoperatörer ska senast två månader innan datum för införande meddela luftrumsanvändare och Network Manager om sin avsikt att införa SID/STAR enligt RNAV 1 eller RNP 1.

Fredrik Follin, Swedavia, frågar om man kommer att kräva införande av APV även på banor där det redan finns precisionslandningssystem. Enligt nuvarande förslag kommer APV att krävas innan 30 januari 2020. Transportstyrelsen återkommer med svar, det nationella kravet gäller i första hand.

Fredrik Follin, Swedavia, frågar om att ANSP och flygplatsoperatörer ska säkerställa att avbrottsprocedurer finns. Vilka krav ställs på avbrottsplanerna

och vilken standard skall följas? Förväntas det samma standard eller går det att ha en lägre nivå i avbrottsprocedurerna? Transportstyrelsen svarar att det är upp till leverantören och flygplatsen att bedöma vilken servicenivå man vill tillhandahålla flygoperatörerna.

4 Planerade militära övningar

Henrik Larsson, Försvarsmakten, höll en presentation om kommande militära övningar under 2017.

4.1 ACE 17, v.721-722, 22 maj – 2 juni.

Övningen pågår c:a 10 dagar. Sverige, Norge och Finland deltar där Finland även är planeringsansvarig. ACE17 är en flaggövning, vilket innebär att den inbegriper avancerad form av teknik och är framåtdrivande samt bedrivs med skarp ammunition. För att genomföra detta krävs stora luftrumsvolymer och skjutområden. För flygsäkerheten krävs att man håller annan trafik borta och eventuella avbrott i övningarna är förenat med stora kostnader och förlorad övningstid. Övningen genomförs dagtid och under så kallade momenttider som är 7:00-9:00 UTC och 11:30-14:30 UTC. Deltagande flygplan är baserade på Kallax, Rovaniemi och Bodö. Utöver stridflygplan ingår även radarövervakande flygplan (AWACS) och lufttankningsflygplan. Flygplatserna som får stor påverkan är Kiruna, Gällivare, Pajala, Arvidsjaur och Vidsel. Under vissa tider kommer start/landning inte att kunna tillåtas.

Jan-Olov Bergling, Svenska flygbranschen, påpekar att helikopteroperatörer i området för övningen troligtvis kommer vara kritiska mot att övningsområdet stäcker sig från GND och uppåt.

Eva Tingwall, Transportstyrelsen, låter meddela att ingen representant från helikopterverksamheten i Norrland hade synpunkter förra året efter att Transportstyrelsen hade skickat ut info.

4.2 FMÖ 17 (Aurora 17), prel. v. 738-739.

Samma luftrum som FVÖ 16. Övningen kommer att ha stor påverkan på det civila flyget då det är en stor övning där hela Försvarsmakten övar tillsammans. Alla stridkrafter medverkar och det är den största övningen på länge. Ca. 20 000 personer deltar och det som övas är ett strategiskt angrepp på Sverige.

En film visas där överbefälhavare Micael Bydén berättar om Aurora. Syftet med övningen är att Försvarsmakten ska öka sin operativa förmåga och försvara Sverige i Sverige, något som inte har gjorts på 23 år.

Även andra nationer är inbjudna att delta. Finland medverkar med flygplan av typen F18, Frankrike och Norge är inte klara i dagsläget, Tyskland är intresserade, USA kommer att vara med, även NATO deltar. Flertalet förband har UAV/RPAS vilket ställer höga krav på Sverige. Luftrum inför Försvarsmaktsövning Aurora 17, Sven-Olof Dreijning

Sven-Olof Dreijning går igenom och förklarar vilka krav FM har på luftrummet för övningen. Det krävs stora luftrumsvolymer och kompromisser görs för att minimera påverkan. I arbetet ingår bland annat att se över vilka router som kommer att kunna användas för färdplanering.

För kartor och detaljer se PowerPoint-presentation FMÖ17.

Området sträcker sig i stora drag Visby, Kalmar, Ronneby och är samma som tidigare år. Flygplatser som definitivt berörs är Arlanda, Bromma, Eskilstuna, Skavsta, Kungsängen, Visby, Kronoberg, Kalmar och Ronneby.

Arlanda, Bromma, Skavsta och Norrköping/Kungsängen kommer få stor påverkan, trafiken kan kraftigt begränsas eller stoppas tidvis. Gotland kommer att täckas av restriktionsområde och det kommer att upprättas tillfälliga restriktionsområden sydväst om Arlanda och utanför Uppsala.

Samhällsviktiga flygningar omhändertas separat och skall undantas från restriktioner.

Markstrid kommer att övas mot luftlandsättning relativt nära Arlanda, Försvarsmakten kommer även att använda taktisk UAV på höjder runt 6000 ft i området Skavsta-Eskilstuna.

Niclas Friberg, Skavsta, undrar hur detta kommer att genomföras och vilka möjligheter det kommer att finnas för start/landning på Skavsta. Försvarsmakten svarar att det kommer att göras en analys av behoven och därefter skapas tidsfönster för start och landning.

Fredrik Follin, Swedavia, frågar vilka som behöver vara med i dialogen med Försvarsmakten. Försvarsmakten svarar att samarbete sker med lokala berörda ATS. Swedavia kommer att föra en dialog med LFV för att tillse att Swedavias synpunkter tas i beaktande.

Som en del i Försvarsmaktsövningen kommer det att hållas en förevisningsdag på Gärdet i Stockholm. Inför denna görs en särskild planering och det förväntas få stor påverkan på civil trafik i Stockholmsområdet under en begränsad tid.

Niklas Eriksson, Segelflygförbundet, frågar om undersidan på luftstridområdet. Anledningen är att 2000 ft anses vara för lågt sett ur segel- och allmänflygperspektiv. Över småländska höglandet blir detta särskilt besvärande då terrängen är relativt hög. Försvarsmakten svarar att

diskussionen inom Försvarsmakten har handlat om att sänka undersidan snarare än att höja den.

I slutfasen av Aurora 17 kommer det att vara omfattande övning i området kring Oxelösund vilket får komma få stor påverkan på Skavsta och Norrköping/Kungsängen.

Ytterligare frågor till Försvarsmakten angående Aurora 17?

Kommer utländska UAV att delta i övningen? Ja, troligtvis men det finns frågor kvar att reda ut av Försvarsmakten. UAV flygs av Försvarsmakten alltid i restriktionsområde i Sverige, detta skapar vissa problem/begränsningar.

Eva Tingwall, Transportstyrelsen, tillägger att det kommer en informationskampanj via Transportstyrelsen om vilka luftrum som är berörda.

Niklas Eriksson, Segelflygförbundet, tillägger att flygklubbar inom övningsområdet förlorar mycket pengar på övningar av den här typen och önskar komma till en lösning som tillåter flygning.

5 Luftrumsförändringar

5.1 Förändringar en route – NUAC

AIRAC 2 feb 2017

ATS-router genom Copenhagen area. Förbättra ATS-rutt strukturen genom Copenhagen Area. Idag är möjligheterna för överflygare att färdplanera genom Copenhagen Area starkt begränsat och syftet med förslaget är att lätta på den restriktionen vilket får en viss påverkan på svenskt luftrum.

Övriga route-förändringar enligt PowerPoint (TS Brukarmöte 160927 Luftrumsförändringar FL95+).

AIRAC 25 maj 2017

Nya router genom Finland/Ryssland mot Indien enligt PowerPoint (TS Brukarmöte 160927 Luftrumsförändringar FL95+).

Övrigt

FRA i Norge, förväntas komma igång maj/juni 2017.

LFV genomför en stor uppgradering av radar-utrustningen. WAM Stockholm klart i slutet av 2016. WAM i Norrland klart kvartal ett 2016, Göteborg något senare under våren 2016.

5.2 Terminal-luftrum

Kaija Sterner, LFV, inget nytt sedan förra mötet. LFV har fått sin ansökan gällande luftrumsförändringar Luleå/Vidsel avvisad, LFV återkommer efter att ny ansökan lämnats och behandlats. Angående Skövde TIA/TIZ har ansökan tagits tillbaka och ny ansökan kommer. Malmö TMA förändras och nya SID/STAR till Sturup kommer. Luftrummet runt Sveg och Borlänge kommer att förändras, viss utökning kommer att göras, arbetet har inte påbörjats än.

Kommentar om att flygplatserna inte riktigt verkar ha förstått att det är flygplatschefens ansvar att tillse översyn av luftrummet och procedurer var 5:e år.

Kommentar från Transportstyrelsen: det enda kravet som finns på översyn vart 5:e år är på flygprocedurerna. Om man i en översyn av procedurerna upptäcker att de sträcker sig utanför kontrollerat luftrum, kan det få till följd att man måste ändra luftrummet, om man inte justerar procedurerna.

Petter Alfsson-Thoor, Svenska Fallskärmsförbundet, frågar om luftrumsarbeten gällande terminalområden remissas/bollas med brukare? LFV svarar att samråd sker med Försvarmakten, KSAK, segelflyg och flygsportförbundet. Fallskärmsförbundet känner sig åsidosatta och önskar större delaktighet.

Representant från SAS påpekar att man inte vill sjunka i okontrollerad luft, och att det behövs ytterligare kontrollerad luft vid Luleå. Kaija Sterner, LFV, berättar lite kort om luftrumskonstruktion.

Kaija Sterner, LFV, efterfrågar piloters synpunkter på procedurer och hur dessa upplevs. SAS representant svarar att de lämnar feedback till den som äger flygplatsen. Susanne Westman, Transportstyrelsen, påpekar att synpunkter bör komma in till Transportstyrelsen eftersom Transportstyrelsen har helhetsbilden vad avser procedurer. Kort diskussion därefter om hur feedbacken kring procedurer bäst tas om hand, Transportstyrelsen återkommer med svar.

Ann-Sofi Lorefält, Transportstyrelsen, tillägger och korrigerar några fakta för att ensa uppfattningen kring leverantörers och tillsynsmyndighetens olika ansvar och uppgifter. I vissa frågor ska inte Transportstyrelsen ha eller delge en egen uppfattning utan det är leverantörerna som ska leverera och leva upp till sina respektive certifikat.

Fredrik Follin, Swedavia, påpekar svårigheten med att tolka, förstå och tillgodose vissa regler och uttrycker att det finns behov av att få

Transportstyrelsen syn på vissa frågor. Transportstyrelsen svarar att i de fall Transportstyrelsen gör en tolkning av regler ska denna tolkning naturligtvis kommuniceras.

Fredrik Follin, fortsätter angående att luftrumskonstruktion är konkurrensutsatt och att Swedavia har upphandlat LFV för konstruktion. Fredrik påpekar även att RST-mötet (Runway safety team) på Landvetter är ett bra forum för att fånga upp synpunkter på procedurer.

En kortare diskussion angående TMA-utsträckning uppstår där segelflyg och allmänflyg framför att utökning av terminalområden begränsar deras verksamhet och tillgången till luftrummet. Det påtalas då från en annan mötesdeltagare att det går att få tillstånd i kontrollerad luft och att utsträckningen därmed inte behöver ha stor inverkan på luftrumsbrukare som generellt flyger i okontrollerad luft.

Swedavia

- Kiruna flygplats arbetar med att förändra och anpassa Kirunas luftrum i enlighet med WAM. Detta ska vara färdigt i slutet av 2017.
- Umeå TMA ska förändras och förstoras i enlighet med kraven för PBN.
- Östersund TMA kommer att utökas.
- Användandet av VOR i Stockholm TMA förlängs under tiden PBN införs.
- Luftrum 2040 pågår.
- Lower airspace optimization pågår.
- Landvetter/Säve projekt pågår och utreds.
- Visby TMA behöver utökas, ansökan från Swedavia i samråd med Försvarsmakten.
- Malmö TMA pågår. APV är under konstruktion till samtliga banor.

Fråga till Swedavia, är avsikten att gå mot helt PBN? Fredrik Follin, Swedavia, svarar. Ja dock måste det finnas en back-up. Sannolikt blir radarledning ett sista alternativ istället för konventionell SID/STAR.

Fallskärmsförbundet frågar om rutinerna för remiss vid förändringar av luftrummet, Swedavia svarar att de oftast tilldelar den aktuella leverantören ansvaret för samråd.

Kort diskussion förs om detaljer kring satellitbaserat/konventionella metoder.

Segelflyget kommenterar kring dialogen med olika ATS, vid externremiss är det svårt att få gehör. Istället efterfrågas en dialog för att samverka i ett så tidigt skede som möjligt. Fredrik Follin, Swedavia, efterfrågar en lista över vilka som det ska samverkas med för att alla ska vara med på tåget så tidigt som möjligt. Kaija Sterner, LFV, påpekar att vid förändringar av luftrummet tas kontakt med lokala ATS som i sin tur tar kontakt med lokala brukare.

Rolf Björkman, KSAK, kommenterar att det har diskuterats för stora TMA sedan 10 år tillbaka, skolning t.ex. är en viktig del i deras verksamhet och det finns flygplan som inte har radio. Uttrycker en vilja att ha luftrum som är helt optimerade för ändamålet och inte onödigt stora. Han tillägger även att kartmaterialet som finns är svårtolkat med olika höjder, gränser.

Projektet luftrum 2040 tas upp och en fråga ställs om att ta med allmänflyget och deras kravbild för att nå så bra samsyn som möjligt. Trafikverket är projektledare och genomför detta med Försvarmakten, LFV m.fl. Det ifrågasätts varför allmänflyget inte är med i projektet Luftrum 2040, Fredrik Follin tar med det till projektet.

Segelflygförbundet efterfrågar direktkommunikation med Transportstyrelsen och undrar om det kan vara en framkomlig väg. Ann-Sofi Lorefält, Transportstyrelsen, hänvisar till allmänflygsäkerhetsrådet och den kontaktlista som finns där. Segelflygförbundet frågar vem som är ansvarig för att garantera allas tillgänglighet till luftrummet? Transportstyrelsen tar med sig frågan och återkommer.

Diskussion uppstår om att TMA/CTR öppnar och stänger, ibland flera gånger om dagen. Många flygplatser är inte tillgängliga och det blir en flygsäkerhetsfråga. Transportstyrelsen tar med sig frågan om ansvaret för flygplatsers tillgänglighet?

6 Information från flygbolag och intresseorganisationer samt aktuella frågor

7 Övrigt

8 Nästa möte

24 april i Norrköping, kallelse kommer.

9 Avslutning

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

Vid protokollet

Christopher Montecinos