



KSAK/KSAK-M:s svar till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet DLI2024/00040 – Översyn av det undre luftrummet

Här följer KSAK/KSAK-M svar på remiss LI2024/00040 översyn av det undre luftrummet.

Förord

Vi svarar på denna remiss först och främst utifrån att KSAK verkar som riksomfattande organisation för allmänflyget, företrädesvis för motordrivna flygplan och gyrokoptrar. Vi omfattar i princip samtliga svenska flygklubbar med 4500 medlemmar, 800 luftfartyg under MTOM 1995kg och flyger 45 000 flygtimmar per år. Företrädesvis flyger vi på höjder från 500 ft (150 meter) till FL100 (3000 meter). Av Sveriges ca 120 flygskolor verkar 100 av dessa i KSAK:s organisation. KSAK har av Transportstyrelsen delegering för Nationella Ultralätta Luftfartyg enligt Transportstyrelsen TSFS 2020:85, Skotillstånd för Sveriges största motorflygskola med 40st lokala utbildningsplatser för UL-certifikat samt innehar Flygsäkerhetsmässiga villkor för Skogsbrandsbevakning (Civilhjälpflyg) på uppdrag av MSB via Länsstyrelserna.

Föreskriftsförslaget

KSAK är i stort för förslagen och förenklingar i remissen vilka vi bedömer förbättrar förutsättningar för att flyga. Vi uppskattar LFV samverkansmöten med KSAK och flertalet av allmänflygorganisationerna undertiden LFV har tagit fram riktlinjer till det undre luftrummet.

KSAK anser att Sverige har idag ett näst intill helt outnyttjat luftrum, speciellt det undre luftrummet samt att antal rörelser på svenska flygplatser är mycket ringa t.ex. jämfört med Tyskland (endast några enstaka kommer upp i 3000 instrument rörelser som anses vara en mindre trafikerad flygplats i Tyskland. Det framgår vid jämförelse med det europeiska luftrummet och storflygplatser som oftast tillåter samtliga kategorier av luftfartyg. Vår viktigaste synpunkt är att tillgänglighet till luftrummet ska bibehållas och eller utökas så att allmänflygets olika verksamheter inte påverkas negativt. Vi är fortsatt av uppfattningen att fler luftrumsklasser bör användas i det svenska luftrummet, speciellt D och E, på samma sätt som i Sveriges grannländer och länder i Europa. Inte minst i Tyskland där de olika luftfartygskategorierna samverkar med framgång. Vilket delvis är omhändertaget i DLI2024/00040. Positivt och luftrumsklass harmoniseras även med stora delar av övriga Europa. Nedan förslag finner vi vara mycket bra;

- Förslag 1 Kontrollzoner i luftrumsklass D, med tillägg för nedan
- Förslag 2 Minskade kontrollzoner
- Förslag 4 Översyn av terminalområdenas utformning
- Bidrag till installation av kravställd instrumentering

Allmänna medskick till föreskriftsförslaget

- Inför luftrumsklass E i allt kontrollerat luftrum ovanför 4 500 ft (1350 meter) runt mindre trafikerade flygplatser
- TMA ska vara luftrumsklass D och E
- Tilläggs-TMA ska vara luftrumsklass E
- Upprätta informationszoner och informationsområden runt mindre trafikerade flygplatser, bemannade med personal som fullgör ett trafiksamordningsansvar genom att lämna information om den allmänna trafiksituationen och eventuella potentiella konfliktsituationer med krav om dubbelriktad radioförbindelse
- Radioförbindelse med Drönare ska vara dubbelriktad radiokommunikation samt kravställd Transponder ADS-L SRD-860, ADS-L mobile eller motsvarande
- Tillåt start och landning när flygplatsen är stängd eller när trafikledningen är obemannad/stängd



KSAK/KSAK-M:s svar till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet DLI2024/00040 – Översyn av det undre luftrummet

Vi saknar

- Kravställande av markbundet navigationshjälpmedel (Radar, VOR etc.)
- Beskrivning av samband mellan trafikvolym och luftrumsklass, vilket är rekommendation från Eurocontrol; Nivån av tjänsten ska vara beroende av trafikvolymen av IFR-trafik. Se Manual for Airspace Planning
- Myndigheten bestämmer luftrumsklasser och beslutas inte av flygplatsen
- Beskrivning av att trafikledningsklass C och G kan vara upprättat vid en flygplats vid olika tidpunkter
- Jämförelse om hur restriktivt luftrummet är i Sverige jämfört med länder som har betydlig mer trafik

Vi upplever följande felaktigheter, att

- transponderkrav följer inte med luftrumsklass
- det måste finnas krav på TIA vid en instrumentflygplats

Vi uppskattar möjligheten att kunna få svara på denna remiss.

Bromma 2024-04-08

Med vänliga hälsningar

Lars-Charister Andersson
Generalsekreterare
KSAK och KSAK- Motorflygförbundet