

## Svar på remiss Översyn av det undre luftrummet (Dnr LI2024/00040)

Svenska Flygsportförbundet lämnar härmed sitt svar på remiss Översyn av det undre luftrummet (Dnr LI2024/00040).

Förbundet instämmer i Luftfartsverkets förslag till utformning av nytt undre luftrum samt delar i övrigt Svenska Segelflygförbundets syn på förslaget.

Förbundet lämnar i detta remissvar också kompletterande synpunkter på Luftfartsverkets förslag, se följande sidor.

Mvh,  
Kjell Folkesson, Stockholm 2024-04-09

Kjell Folkesson  
Generalsekreterare  
Svenska Flygsportförbundet  
E-mail: [gs@flygsport.se](mailto:gs@flygsport.se)  
M: +46 702 92 50 11  
[www.flygsport.se](http://www.flygsport.se)

## **Svar på remiss Översyn av det undre luftrummet (Dnr LI2024/00040)**

### **Svenska Flygsporfförbundets kommentarer**

#### **Sammanfattning**

Svenska Flygsporfförbundet instämmer i Luftfartsverkets förslag att införa luftrumsklasserna D och E samt att sänka det yttäckande kontrollerade luftrummet i södra Sverige från 2895 till 1350 meter, där det nya luftrummet ges luftrumsklass E. Förbundet instämmer i att det införs ett krav på elektronisk synlighet för alla trafikslag i det nya luftrummet. Förbundet delar även Luftfartsverkets uppfattning att införandet ska ske gradvis för att luftrumsbrukarna ska ha tid att anpassa sig efter de nya förutsättningarna.

Förbundet trycker särskilt på att förslaget måste kompletteras med åtgärder som syftar till att minska storleken på terminalområdena, eftersom den nya strukturen med luftrumsklass E mellan 2895 meter och 1350 meter i allt väsentligt eliminerar behoven av stora terminalområden, så som dessa ser ut idag.

Lämnas terminalområdena oförändrade faller delvis syftet med förslaget för flygsporfen och för allmänflyget eftersom terminalområdenas utbredning är det i särklass största hindret för dessa grupper. Förändringen måste gagna samtliga luftrumsbrukare, inte bara den tunga kommersiella luftfarten. Minskade terminalområden är även en förutsättning för att branschen för tjänster med hjälp av obemannade luftfarkoster, så kallade drönare, ska kunna utvecklas.

Förbundet vill också förtydliga att de tekniska kraven på synlighet inte får stanna vid den idag etablerade men kostsamma tekniken med så kallade transpondrar, utan att diskussionen om tekniken för synlighet också måste inkludera andra billigare tekniker som redan finns på marknaden. Dessa finns till exempel inom flygsporfen, men också i de kommande tekniker som tas fram för obemannade luftfarkoster.

Förbundet vill även påtala att sett till de totala trafikflödena i Sverige, så finns det all anledning att komplettera förslaget med ett uppdrag att se över regelverket för när terminalområden kan och får införas, regler som redan finns i Europa.

Förbundets uppfattning är också att sett till de låga trafikflödena, där Sverige i jämförelse med andra länder har mycket små flöden, så kommer flygsäkerheten inte påverkas eftersom den föreslagna modellen redan finns i andra europeiska länder med mycket större trafikflöden, utan att flygsäkerheten påverkats i dessa länder.

Avslutningsvis ser förbundet stora ekonomiska fördelar med förslaget eftersom det i kombination med de föreslagna förändringarna avseende terminalområdena, kommer innebära lägre arbetsbelastning för flygplatserna och därmed lägre kostnader.

## Terminalområden

Remissen tar inte upp terminalområdena och deras utformning men för att Luftfartsverkets förslag verkligen ska ge största möjliga nytta för alla aktörer, är det av största vikt att även terminalområdena ses över avseende luftrumsklass, storlek och utformning. Ett stort problem med dagens luftrum för svensk flygspor och allmänflyg är bland annat storleken på terminalområdena och om dessa lämnas oförändrade är vinsterna med förslaget inte lika stora som de annars skulle kunna bli.

Svenska terminalområden (TMA) är orimligt stora vilket är en konsekvens av kraven på separation och därmed vald luftrumsklass C. Skälet är att inflygningsprocedurerna som leder ner trafiken från Suecia kontrollområde (CTA) – allmänt kallat YKL eller det yttäckande kontrollerade luftrummet vid 2895 meter – till flygplatsen, måste vara skyddade från all annan okontrollerad trafik och därför helt måste inrymmas i det kontrollerade luftrum som utgörs av terminalområdet, vilket då blir mycket stort.

Förbundet ser flera alternativ för att hantera terminalområdena:

- minska storleken
- inför luftrumsklass D i huvudterminalområdena
- inför luftrumsklass E i alla delterminalområden

För flygplatser med få flygrörelser bör man även överväga att avveckla terminalområdena helt och hållet och i stället införa trafikinformationszoner (TIZ) och trafikinformationsområden (TIA), då man i dessa fall upprätthåller nödvändig flygsäkerhetsnivå men till en väsentligt lägre kostnad, till gagn för flygplatserna.

Förbundet kan inte nog understryka vikten av att frågan kring terminalområdena hanteras skyndsamt och inte lämnas till att bli en fråga för flygplatserna att lösa själva. Risken är annars att införandet och nyttomaximeringen försenas väsentligt, eftersom det är stora kostnader förknippade med att ändra på terminalområdenas utformning.

Att införa luftrumsklass D och i tillämpliga delar E för terminalområdena innebär att vinsterna med förslaget kan räknas hem tidigt.

## Framtida luftrumsbrukare

Förbundet ser på sikt utifrån teknikutvecklingen att man kan förvänta sig att fler kommer göra anspråk på luftrummet och där obemannade luftfarkoster (så kallade drönare) kommer att utgöra en stor del av ökningen, både inom flygporten och inom den kommersiella luftfarten.

En direkt konsekvens är att fler aktörer än tidigare ska dela på luftrummet med den tunga kommersiella luftfarten. För att det ska fungera kan inte den tunga kommersiella luftfarten tillåtas uppta mer luftrum än nödvändigt och förbundets uppfattning är att regeringen måste agera för att förslaget implementeras snarast tillsammans med förbundets förslag om hanteringen av terminalområdena.

Dagens lösning med enbart C- och G-luft är ett hinder för denna utveckling och ett införande av Luftfartsverkets förslag ligger även i linje med regeringens vilja att skapa förutsättningar för drömarbranschen att utvecklas.

## **Synlighet**

Förbundet framhåller att kraven på synlighet sannolikt kommer komma tidigare än 2030, sett till den snabba utvecklingen inom området obemannade luftfarkoster. Gällande val av teknik för att tillgodose kraven på synlighet, framhåller Svenska Segelflygförbundet i sitt remissvar vikten av rätt teknisk lösning och Flygsporförbundet delar Segelflygförbundets åsikt i dess helhet.

## **Trafikomfattning**

Sverige har ur ett europeiskt perspektiv många flygplatser med få flygrörelser men där majoriteten är inrymda i ett terminalområde med luftrumsklass C. Tittar man däremot på till exempel Tyskland så är det först när flygplatserna närmar sig en omfattning på trafiken motsvarande Arlanda och Landvetter, som man börjar se terminalområden. De tyska terminalområdena består dessutom oftast av luftrum med luftrumsklass D för huvudterminalområdet och E för tilläggsterminalområdena med krav på transponder. Här finns till exempel Nürnberg som är en av de tio största i Tyskland och i storleksordning som Landvetter. Under 2023 hade Nürnbergs flygplats 50 313 landningar medan Landvetter hade 26 041 landningar. Antal passagerare var 3,9 miljoner respektive 5,2 miljoner.

Förbundet anser att det finns stora vinster med att se över regelverket kring upprättande av terminalområden i samband med att förslaget implementeras, så att man ställer krav på lägsta antal flygrörelser innan en flygplats tillåts upprätta ett terminalområde. Den typen av regler finns bland annat i Tyskland och förbundet rekommenderar att man anpassar det svenska regelverket på motsvarande sätt.

## **Radarövervakning**

Luftfartsverkets förslag innebär att svenska flygtrafikledningstjänster blir mindre beroende av radarövervakningsdata (den informationsmängd som visar var luftfartyg är någonstans) och konsekvenserna av störningar i leveranserna av data blir därmed mindre allvarliga. Förutsättningen för detta är att terminalområdena byter luftrumsklass till klass D.

Jämför med den situation som råder i Sverige våren 2024 där åtta flygplatser saknar avtal kring leveranser av radarövervakningsdata och därmed inte kan upplåta sitt luftrum (luftrumsklass C) på samma sätt som tidigare, med konsekvensen att flygsportare och allmänflyg stängs ute från det luftrum man tidigare vistats i.

## **Säkerhetsaspekten**

Sett till att övriga Europa har luftrum som i stort är identiskt med Luftfartsverkets förslag, bland annat Tyskland, är förbundets åsikt att förslaget erbjuder adekvat flygsäkerhet. Till detta kommer att antalet flygrörelser är väsentligt mycket färre i Sverige, bortsett från trafiken till och från Arlanda respektive Landvetter.