

2024-03-13

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

(LI2024/00040)

Swedavia AB:s yttrande avseende remiss gällande ”Översyn av det undre luftrummet”

1. Sammanfattande synpunkter på rapporten

Utredningen konstaterar att Sveriges luftrum till viss del är omodernt och att nya luftrumsklasser potentiellt kan öka flexibilitet och effektivitet i kontrollzoner samt Suecia FIR¹. Swedavia delar utredarens uppfattning om att tillgänglighet och säkerhet skulle förbättras genom att sänka det undre luftrummet.

Dagens luftrumsutformning medför att vissa terminalområden måste utökas horisontellt för att säkerställa att IFR-trafik kan utföra miljövänliga in- och utflygningar till och från Swedavias flygplatser. Swedavia håller med utredaren att genom att sänka det undre luftrummet och införa luftrumsklass E skulle dagens storlek på terminalområden kunna bibehållas alternativt minskas i omfattning.

Swedavia ser positivt på utredarens förslag samtidigt som Swedavia ser risk för omfattade kostnader för analys, design av luftrumsändringar, flygsäkerhetsarbetet samt utbildningen av flygledare som inte finns budgeterade. Ansvaret för kostnaderna måste klaras ut samt bäras av någon annan innan Swedavia kan påbörja implementeringsarbete enligt utredningen.

2. Specifika synpunkter på utredarens förslag

2.1 Kontrollzoner med luftrumsklass D

Swedavia driver och utvecklar det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Antalet rörelser och typ av trafik skiljer sig åt mellan flygplatserna. Utöver kommersiell

¹ Flight Information Region



trafik hanterar Swedavia samhällsviktig trafik samt allmänflyget. Samtliga av Swedavias flygplatser har en kontrollzon med luftrumsklass C. Swedavia är positiv till förslaget att regulariteten kommer att öka för den kommersiella trafiken vid luftrumsklass D² och är således positiv till förslaget.

I dialog med LFV har Swedavia förstått att en luftrumsklassändring från C till D kan generera höga kostnader för flygsäkerhetsarbete samt utbildning vid LFV:s ATS enheter. Dessa utbildningskostnader är något som bör finansieras via flygtrafikledningens avgiftssystem.

2.2 Minskade kontrollzoner

Swedavia ser likt utredaren att kontrollzoner kan minskas i storlek redan idag. Inflygningsprocedurer som baseras på GPS har ökat tillgängligheten till flygplaster. Idag har samtliga banänder vid Swedavias flygplaster GPS baserade inflygningar, samt redundans i form av konventionella inflygningar. ICAO³ uppmanar till försiktighet när luftrum tas i anspråk för att inte skapa begränsningar. Genom att minska kontrollzoner ökar mängden okontrollerad luft som övriga aktörer kan nyttja. Swedavia vill endast upprätta den kontrollerad luft som krävs för säkra miljövänliga in- och utflygningar till och från flygplatserna. Swedavia kommer att se över omfattningen på kontrollzonerna i samband med kommande proceduröversynsarbeten.

2.3 Utökat kontrollområde i södra Sverige

Förslaget innebär att kommersiell trafik kommer att kunna utföra säkra miljövänliga in och utflygningar i svenskt luftrum utan att begränsa allmänflygets nyttjanderätt. Swedavia är positiv till rapportens ändringsförslag och ser gärna att yttäckande kontrollerad luft sänks norr om Gävle⁴.

2.4 Översyn av terminalområdenas utformning

Swedavia är positiv till förändringen men ser ett starkt beroende av förslaget med utökat kontrollområde. Om kontrollområdet sänks till FL75 blir vissa av Swedavias terminalområden fortfarande inte tillräckligt utsträckta horisontellt för att tillhandahålla miljövänliga in- och utflygningar utan att korsa okontrollerad luft. Genom att sänka kontrollområdet till 4500' skulle detta säkerställas och terminalområdena skulle kunna minskas i storlek.

² Luftrumsklass D innebär en större flexibilitet gällande blandning av IFR och VFR trafik.

³ International Civil Aviation Organisation (ICAO) är ett FN-organ. ICAO har som uppgift att främja utvecklingen av internationell civil luftfart

⁴ Norr om breddgrad 61.