

Flygsporförbundets konsekvensanalys av att Luftfartsverket slutat leverera radardata till 8 svenska flygplatser

Sammanfattning

Konsekvenserna av att Luftfartsverket (LFV) upphört med att erbjuda tjänsten att leverera radarövervakningsdata från Arlanda till berörda flygplatser, är omfattande för svensk flygspor och i vissa fall katastrofala.

Omfattningen är en direkt konsekvens av de operativa val som flygplatserna ihop med Aviation Capacity Resources (ACR) har gjort för att hantera trafiken utan radar, inte bortfallet av radardata sig eftersom det går utmärkt att flygtrafikleda utan radar.

Detta bekräftas av Transportstyrelsen (TS), flygtrafikledning utan radar har dessutom historiskt fungerat utmärkt. Det går även att köpa leveranstjänsten av andra aktörer som till exempel Fintraffic, alternativ finns men det menar inte flygplatserna som uppmanats att hålla sig till svenska leverantörer orsaken lär vara försvarsintressen.

För de flygsporföreningar som drabbas finns inga alternativ utan man tvingas förhålla sig till det som bjuds. För de minst drabbade innebär förändringen bara en omväg men för de värst drabbade innebär det att man inte kommer upp i luften överhuvudtaget. Det gäller föreningar både belägna inne i de berörda flygplatsernas luftrum och i nära anslutning till samma luftrum.

Det senare är en direkt konsekvens av att luftrumsregelverket – som alla flygtrafikledningstjänster måste följa – träder in och gör ont värre för de flygsporföreningar som inte befinner sig i ACR-kontrollerat luftrum, men i annan kontrollerad luft inom ett avstånd på 3 nautiska mil (5,6 km) från luftrum kontrollerat av ACR.

Flygplatsernas operativa val med stöd av ACR för att hantera situation slår oproportionellt hårt mot flygsporten och konsekvenserna hade kunnat minimeras eller elimineras helt om ACR i tid gjort en konsekvensanalys som även inkluderade flygsporten. Detta blir extra tydligt i ljuset av att LFV redan 2019 aviserade att man inte avsåg fortsätta leverera radarbilderna när avtalen kring leverans av radarövervakningsbilder löpt ut.

Konsekvenserna för svensk flygspor är omfattande och riskerar bland annat medföra nedläggningar och konkurser för de föreningar som drabbas.

I förlängningen riskerar hela den svenska flygbranschen att drabbas eftersom flygsporten förutom att vara ett fritidsintresse för yrkesverksamma inom flyget, även är en naturlig väg in i de flygrelaterade yrkena för flygintresserade. Indirekt påverkar detta ACRs möjligheter att rekrytera rätt kompetenser på sikt.

De bakomliggande orsakerna kan till stor del härledas till den nuvarande utformningen av svenskt luftrum. Luftfartsverkets förslag (D-2023-341993) till ny utformning av det undre luftrummet råder till stora delar bot på detta, om det hade varit implementerat idag.

Bakgrund

Luftfartsverket (LFV) aviserade redan 2019 en förändring avseende tjänsten att leverera radarövervakningsbilder till flygplatserna och Aviation Capacity Resources (ACR). Förändringen trädde i kraft vid årsskiftet 2023/2024 med konsekvensen att flygplatserna och ACR av internt beslutade operativa skäl, införde en rad begränsningar i den flygtrafikledningstjänst man levererar.

Detta har fått till följd att flygsportföreningar som vistas i eller nära ACR-kontrollerat luftrum enligt särskilda avtal om tillgång till så kallade flygsportsektorer, inte längre har tillgång till dessa och för närvarande svävar i ovisshet om man kommer kunna flyga överhuvudtaget under säsong 2024.

Luften är flygsportens arena och tillgången är avgörande för sporten. Flygsport är utrymmeskrävande och flygsportsektorerna är lösningen som tillgodoser dessa behov i områden nära trafikintensiva flygplatser. Eftersom flygsportsektorerna inte längre är tillgängliga har utrymmet i höjd krympt väsentligt från runt 1500 – 2000 meter till i vissa fall inga höjder alls eller som mest några hundra meter. För majoriteten av de drabbade föreningarna är detta en mycket besvärlig situation och med de begränsningarna går det inte att bedriva någon verksamhet överhuvudtaget.

Att kunna erbjuda möjligheter till flygning är grundförutsättningen för flygsportföreningarna och utan sportens arenor går det varken att grundutbilda, träna, tävla eller rekreativ flyga. Samtliga moment är avgörande för en förenings överlevnad och sportens anseende. Går det inte att flyga försvinner medlemmarna och sporten tappar attraktionskraft. Det arbete föreningarna lagt ner på att utbilda nya flygsportare riskerar bli bortkastat. Flygsporten som en naturlig del i svenskt föreningsliv riskerar att utarmas.

I de fall det kommer gå att flyga men med begränsningar, är risken ändå överhängande att föreningarna drabbas, på grund av det blir krångligare att utöva sporten. Av de som flygsportar aktivt bedöms 10 – 20% ha tillräcklig erfarenhet och kapacitet för att kunna flyga under de förutsättningar som då kommer gälla. Resterande 80% som endast flyger när förutsättningarna är som bäst, riskerar att falla ifrån och sluta flyga på grund av att det blivit för krångligt; är det värt att sätta sig i bilen och åka till klubben? Ska man ta med kompisarna eller inte?

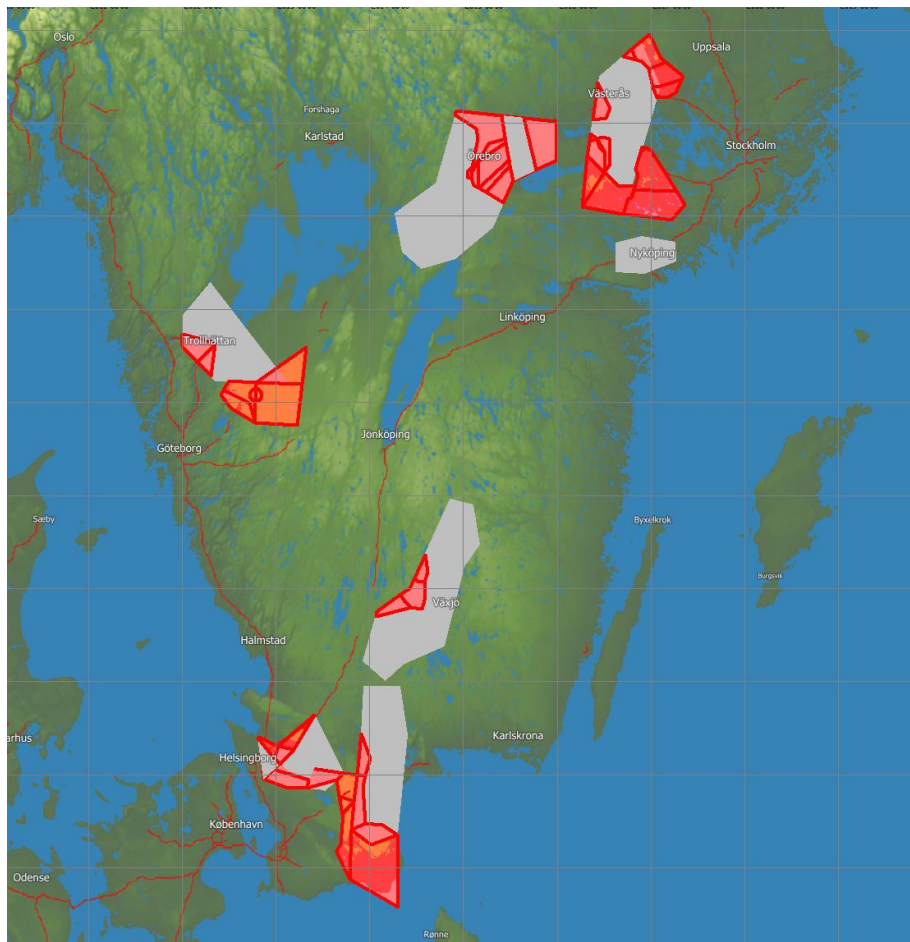
Det blir även en fråga om flygsäkerhet eftersom krångliga förutsättningar ställer väsentligt högre krav på den som flyger, med följderna att risken för olyckor och incidenter ökar. Form och flygtrim är beroende av att man flyger regelbundet, vilket ytterligare är en faktor som påverkar sällanflygarna.

Luftrumsbegränsningarna kan även få till följd att fler klagar på bullerstörningar eftersom begränsningarna i höjd tvingar motorflygare att flyga längre sträckor på låg höjd.

På kostnadssidan blir de förändrade förutsättningarna ett direkt hot mot föreningarnas överlevnadsförmåga eftersom flygande medlemmar genererar intäkter. Men man har även stora intäkter från prova-på-flygningar och liknande upplevelsebaserade aktiviteter, som utöver intäkterna även marknadsför sporten på ett väldigt effektivt sätt.

För fallskärmshopparna blir detta extra tydligt då man redan har mycket höga kostnader i form av kostsamma hoppflygplan och där man inte har råd med några störningar.

Föreningarna sitter dessutom ofta på stora investeringar i form av både fast infrastruktur och flygplan vilka riskerar att gå till spillo om de tvingas lägga ner.



*Områden som berörs
är de gråa och röda
områdena på kartan.*

Bilaga 1 – drabbade flygsporforeningar

Allvarligt drabbade

Eskilstuna Flygklubb
Fallskärmsklubben Aros
Fallskärmsklubben Cirrus Göteborg*
Fenix Skärmflygklubb
Göteborgs Segelflygklubb*
Kronobergs Segelflygklubb
Landskrona Flygklubb
Ljungbyheds Flygklubb
Malmö Segelflygklubb*
Skärmflygklubben Göteborg*
Smålands Skärmflygklubb
Stockholms Segelflygklubb*
Västerås Segelflygklubb
Örebro Segelflygklubb
Örebro Paramotorklubb

Mindre berörda foreningar

Dalslands Ballongklubb
Eskilstuna Motorflygklubb
Feringe Segelflygklubb
Halle-Hunnebergs Flygklubb
Herrljunga Flygklubb
Kristianstads Flygklubb
Milo Ballongklubb
Skärmflygklubben Sydost*
Skånes Fallskärmsklubb
Trollhättans Flygklubb
Västerås Flygklubb
Älmhults Flygklubb
Örebro Flygklubb
Östra Sörmlands Flygklubb

* handlar om separationskrav (se bilaga 2)

Det är möjligt att även fler av våra medlemsforeningar är berörda, men det är dessa vi hitintills identifierat.

Exempel på konsekvenser för klubbarna (se bilaga 3) samt riskbedömningsmall (bilaga 4)

Bilaga 2 – flygspecifika konsekvenser av att flygplatserna saknar radarövervakningsbilder

Allmänt

Att flyga i kontrollerad luft innebär att man flyger med färdtillstånd och klarering från en flygtrafikledning belägen i ett torn på en flygplats. Flygtrafikledningen ansvarar för och garanterar separationen mellan de luftfartyg som befinner sig i det aktuella luftrummet. Detta kan ske med eller utan radar. Radar är inte ett krav men förenklar flygtrafikledningens arbete, flygtrafikledning utan radar är inget nytt men ställer något högre krav på personalen och innebär en viss ökad arbetsbelastning.

Det finns flera godkända alternativ till radar för att flygtrafikleda och samtidigt garantera separationen, men den lösning Aviation Capacity Resources (ACR) har valt innebär att hela det luftrum ACR kontrollerar för – ur ett regelperspektiv – betraktas som ett luftfartyg mot vilket all annan kontrollerad flygtrafik måste separeras mot.

Flygsportsektorer

Flygsport som bedrivs i kontrollerad luft hanteras av praktiska skäl med så kallade flygsportsektorer, vilket är ett avgränsat område i plan och höjd där flygsport kan bedrivas utan att störa annan kontrollerad trafik. Flygsportsektorn är tekniskt sett ett geografiskt avgränsat färdtillstånd i den kontrollerade luften där flygsporten bedrivs under egen uppsikt utan att störa annan trafik. Egen uppsikt innebär att utövaren själv ansvarar för att hålla avstånd till andra som flyger i sektorn, samt att hålla sig inom det avgränsade området som sektorn avser. Kontrollerad luftfart utanför flygsportsektorn separeras mot sektorn enligt ordinarie regelverk, vilket gör det enkelt för flygtrafikledningen att arbeta när flygsport utövas.

Att utöva flygsport i kontrollerad luft utanför en flygsportsektor, med enskilt färdtillstånd från en flygtrafikledning, är visserligen möjligt men ställer helt andra krav på piloten avseende komplexiteten i flygningen, vilket varken gagnar flygsäkerheten eller upplevelsen. Det finns dessutom inga garantier för att en flygsportande pilot får en klarering, om den lokala flygtrafikledningen har annan viktigare trafik att hantera.

Fungerande flygsportsektorer är en avgörande förutsättning för att all flygsport ska kunna bedrivas på ett meningsfullt sätt i kontrollerad luft.

Separationskraven

Konsekvensen av kravet att separera mot ett helt luftrum är att föreningar som är geografiskt belägna i annan kontrollerad luft – där till exempel Luftfartsverket (LFV) står för flygtrafikledningstjänsten – upp till 3 nautiska mil från ACR-kontrollerat luftrum, inte kommer kunna öppna några flygsportsektorer eftersom separationskraven inte går att uppfylla. Detta innebär praktiskt att föreningar belägna till exempel 2 nautiska mil från aktuellt luftrum inte kommer kunna bedriva någon verksamhet, medan de som är belägna mer än 3 nautiska mil kommer kunna flyga mer eller mindre som vanligt.

På grund av den rådande situation drabbas flygsportföreningar som inte ens befinner sig geografiskt i den luft ACR kontrollerar, enbart av rent regelverkstekniska skäl som har att göra med hur luftrummet är klassificerat och därtill hörande krav på separation.

ACRs (flygplatsernas) val av lösning för trafikledning utan radar får därmed väsentligt större konsekvenser än nödvändigt.

Flygklubb	Statistik 2023			Verksamhet - konsekvenser	Påverkansgrad (1-10) för respektive område			Påverkan (1-10)			
	Antal medlemmar	Antal sträckflygare	Flygtid (timmar)		Grundskolning	Sträckflygning	Friflygning	Finansiell påverkan (basbelopp * summa påverkansgrad)	Påverkan medlemsantal (antal medlemmar * schablon för medlemstapp)	Flygsäkerhetspåverkan	
Landskrona	46	13	431	Ingen flygning möjlig över 760 m när ACR i Ljungbyhed har öppet.	2	7	7	160 000 kr	5	5	10 000 kr Basbelopp för skadeberäkning första året 10% Schablon för medlemstapp första året
Ljungbyhed	20	12	328	Ingen flygning alls när ACR i Ljungbyhed har öppet.	3	7	7	170 000 kr	2	5	
Malmö	38	1	410	Ingen flygning möjlig över 760 m när ACR i Kristianstad har öppet, försvarar ordinarie verksamhet märkbart.	2	7	7	160 000 kr	4	7	
Feringe	13	11	274	Påverkas av att segelflygsektorer i närområdet som tidigare varit tillgängliga, inte längre är det vilket innebär att vissa områden blockeras från flygning.	1	2	1	40 000 kr	1	5	
Kronoberg	15	3	251	Ingen flygning möjlig över 610 m när ACR i Växjö har öppet, försvarar ordinarie verksamhet märkbart.	3	8	8	190 000 kr	2	5	
Herrljunga	31	21	518	Herrljunga påverkas av kravet på separation mot hel sektor, dvs sektor Trollhättan. Segelflygsektorerna kommer inte kunna aktiveras vilket försvarar verksamhetens utövande.	1	2	2	50 000 kr	3	4	
Göteborg	26	14	643	Ingen flygning möjlig över 760 m när ACR i Trollhättan har öppet, försvarar ordinarie verksamhet märkbart.	3	7	7	170 000 kr	3	7	
Halle-Hunneberg	10	0	94	Ingen garanterad tillgänglighet till lufrummet, kräver bokning av slottid. Konsekvensen av detta är oklar.	2		4	60 000 kr	1	7	
Östra Sörmland	53	10	629	Östra Sörmland påverkas av kravet på separation mot hel sektor, dvs sektor Västerås. Segelflygsektorerna kommer inte kunna aktiveras vilket försvarar verksamhetens utövande.	1	5	2	80 000 kr	5	5	
Västerås	10	2	105	Ingen flygning möjlig över 460 m när ACR i Västerås har öppet, försvarar ordinarie verksamhet påtagligt.	7	6	6	190 000 kr	1	10	
Eskilstuna	51	10	809	Ingen flygning möjlig över 460 m när ACR i Västerås har öppet, försvarar ordinarie verksamhet påtagligt.	7	6	6	190 000 kr	5	10	
Örebro	22	10		Ingen flygning är möjlig överhuvudtaget när tornet är öppet.	5	5	5	150 000 kr	2	5	
Arboga	18	11	665	All flygning över 1370 meter är omöjligt eftersom de ordinarie segelflygsektorerna inte går att aktivera, enligt vad som meddelats från ACR i Örebro, enskilt färdstillstånd är inte heller möjligt vilket blir ett irritationsmoment.	1	2	1	40 000 kr	2	4	
Stockholm	109	20	1389	Påverkas väsentligt av kravet på separation på 3 nautiska mil, maxhöjd 370 m, skolning liksom sträckflygning är omöjligt.	7	6	6	190 000 kr	11	7	
Segelflyget								1 840 000 kr	46	6,4	
									Kostnad medlemstapp 10 år:	4 620 000 kr	
									Aggregerad riskexponering:		6,4
									Se Riskbedömningsmall för detaljer		
									Uppskattad kostnad för varje år situationen tilläts fortsätta	1 840 000 kr	

Påverkan på flygsäkerheten

1 Liten eller ingen direkt påverkan på flygsäkerheten, kombinatoriska effekter och effekter på enskilda piloters arbetsbörda är försumbar

5 Direkt påverkan på flygsäkerheten, det vill säga flygningar kan påverkas av situationen men det går att undvika direkta risker genom att anpassa sitt uppträdande utan att flyga nära envelopsgränser eller regulatoriska barriärer, kombinatoriska effekter och effekter på enskilda piloters arbetsbörda kan förekomma

10 Stor påverkan på flygsäkerheten, det vill säga merparten av genomföra flygningar påverkas av situationen i den meningen att man måste frångå normalt uppträdande och flyga nära envelopsgränser och regulatoriska barriärer, stora kombinatoriska effekter och eller stor påverkan på enskilda piloters arbetsbörda