

# Svenska FlygSPORTförbundets konsekvensanalys av att Luftfartsverket slutat leverera radardata till 8 svenska flygplatser

Svensk flygSPORT står inför omfattande och problematiska utmaningar som i vissa fall kan bli katastrofala för landets flygSPORTföreningar. Den rådande situationen är en konsekvens av att Luftfartsverket (LFV) sedan januari 2024 inte längre levererar radarövervakningsdata till de berörda flygplatserna. Ytterligare fem flygplatser blir av med tjänsten från och med 2025.

Svenska FlygSPORTförbundet föreslår följande för att tillfälligt begränsa skadorna, som uppkommit på grund av att flygplatserna inte längre har tillgång till radarövervakningsdatat:

- flygplatserna ser till att uppdatera avbrottsprocedurerna så att dessa fungerar ihop med de flygSPORTsektorer som finns i, eller i nära anslutning till flygplatserna
- LFV återupptar tillfälligt leveranserna av radarövervakningsdatat under förutsättning att flygplatserna omgående påbörjar arbetet med att upphandla tjänsten av de kommersiella aktörer som erbjuder motsvarande tjänst
- LFV tillhandahåller leveransen av radarövervakningsdatat som en statlig tjänst

## Sammanfattning

Konsekvenserna för svensk flygSPORT är en direkt följd av de operativa val som flygplatserna ihop med Aviation Capacity Resources (ACR) har gjort för att hantera trafiken utan radar, inte bortfallet av radardata i sig eftersom det går utmärkt att flygtrafikleda utan radar, vilket bekräftas av Transportstyrelsen (TS).

Det går även att köpa tjänsten att få radardatat levererat av andra aktörer än LFV, till exempel Fintraffic. Alternativ finns därmed men enligt flygplatserna så förhåller det sig annorlunda eftersom de uppmanats att hålla sig till svenska leverantörer, orsaken är enligt utsago försvarsintressen.

För de flygSPORTföreningar 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 flygSPORTföreningar 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 flygSPORT 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 följden 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.

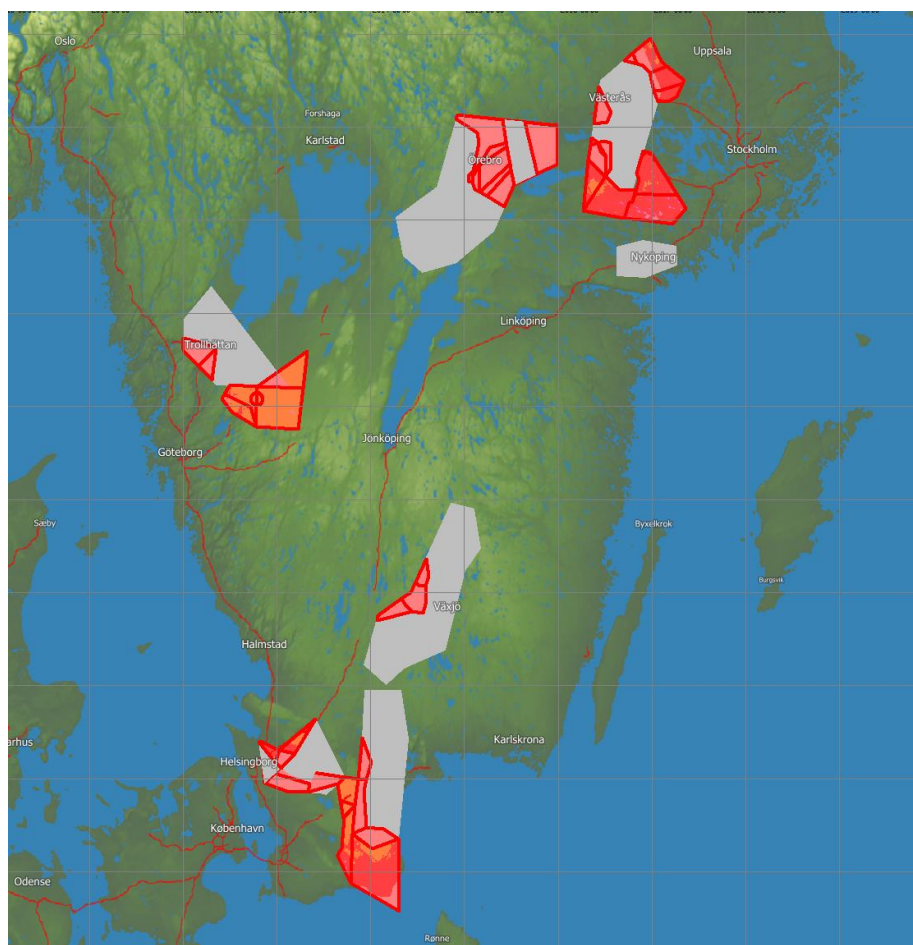
Luftrumsbegränsningarna kan även få till följd att fler klagar på bullerstörningar eftersom begränsningarna i höjd tvingar motorflygare att flyga längre sträckor på låg höjd.

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 flygsportföreningar

### 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 föreningar

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 medlemsföreningar 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 regelsperspektiv – 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.