



## Høring - opprettelse av kontrollert luftrom - Scandinavian Mountains Airport

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Formannskapet	
	Kommunestyret	

### Saksdokumenter vedlagt:

Vedlegg:

- 1 Søknad fra svenske myndigheter om kontrollert luftrom rundt Scandinavian Mountains Airport

### Øvrige saksdokumenter:

### Rådmannens innstilling:

Trysil kommune mener det er riktig å opprette kontrollert luftrom både på Svensk og Norsk side av riksgrensen rundt Scandinavian Mountains Airport.

Trysil kommune

Jan Sævig  
rådmann

*(Dokumentet er elektronisk godkjent og er derfor uten signatur.)*

## Bakgrunn

Trysil kommune mottok like før påske et brev fra Luftfartstilsynet der vi, blant mange andre aktører, blir bedt om å komme med vårt syn i forhold til om det bør etableres et kontrollert luftrom i Trysil. Rådmannen velger å ta med brevet fra Luftfartstilsynet i saksframlegget her, både til orientering, men også slik at kommunestyret gis forutsetninger til å komme med merknader dersom det er ønskelig.

«Luftfartstilsynet vurderer, basert på mottatt søknad fra Scandinavian Mountains Airport, Sälen, å etablere kontrollert luftrom i området øst av Rena i Trysil.

Etablering av kontrollert luftrom reguleres av forskrift datert 15. mai 2009 nr. 523 om luftromsorganisering, heretter BSL G 4-1.

BSL G 4-1 §§ 8 og 9 gir bestemmelser for når flykontroll- og tårnkontrolltjenesteytere skal utrede og foreslå etablering og endring av kontrollområder og kontrollsoner i nærheten av en flyplass. § 15 sier at Luftfartstilsynet skal behandle søknader om endring i den eksisterende luftromsorganiseringen.

Normalt når det er behov for å endre luftromsorganiseringen i norsk luftrom, så gjøres dette av Avinor Flysikring AS, som også er gitt rett og plikt til å gjennomføre alminnelig høring i slike tilfeller. Den aktuelle søknaden som nå foreligger er innsendt via den svenske luftfartsmyndigheten, Transportstyrelsen. Den er utarbeidet etter oppdrag fra en svensk lufthavneier som ønsker å få etablert lufttrafikkjeneste ved en lufthavn som ligger på svensk territorium. Lufthavnen ligger imidlertid under 5 kilometer fra riksgrensen mellom Sverige og Norge. For å sikre at «luftrom som er nødvendig for å ivareta traseer eller deler av traseer for IFR-flyginger», jf. BSL G 4-1 § 8 andre ledd, og at dette luftrommet «omfatter IFR ruteføringer som går til eller fra flyplass som benyttes under instrumentforhold», jf. § 9 andre ledd, er det derfor nødvendig å etablere kontrollert luftrom på norsk side av grensen. § 9 tredje ledd sier dessuten at «den horisontale grensen for en kontrollsoner skal strekke seg minimum 5 NM fra flyplassens referansepunkt (ARP) i de retninger fra hvor innflyging kan foretas».

Scandinavian Mountains Airport, Sälen, har en 2500 meter lang rullebane i retningene 15/33. Det er investert i flynavigasjonsutstyr som på sikt vil legge til rette for ILS CAT III-operasjoner. Lufthavnens ledelse ønsker å åpne for passasjertrafikk 15. desember 2019. Dersom norske myndigheter beslutter at vi ikke kan etablere kontrollert luftrom i tråd med søknaden, så vil det bli svært krevende – om ikke umulig – å utvikle flytrafikk til og fra lufthavnen. Dette forutsetter naturlig nok at lufthavnen må eller ønsker å tilby en kontrollert tjeneste. Selv i de tilfeller der flytrafikken lander på rullebane 33, er det behov for luftrom på norsk side for å beskytte en eventuell avbrutt innflyging. For avganger på bane 33 og ved ankomster på bane 15 er det ikke mulig å få dette til dersom det ikke etableres kontrollert luftrom på norsk side.

Det er stor usikkerhet knyttet til hvor mye trafikk åpningen og driften av den nyetablerte lufthavnen vil medføre. Luftfartstilsynet har fått oversendt en tentativ plan for lufttrafikkjenesteeenhetsens åpningstider og hvilke forventninger lufthavnen selv har med tanke på flytrafikk og hvilke retninger de forventer at den kommer fra. Scandinavian Mountains Airport forventer at kommersielle flygninger i all hovedsak kommer til å foregå i vintersesongen, definert som perioden fra medio desember til og med april. Det forventes ikke at luftfartøy vil stå parkert på lufthavnens område om natten.

Åpningstider i vintersesongen er oppgitt til å bli:

- Mandag: 06:30 – 18:00 UTC
- Tirsdag og onsdag: Kun adhoc-flyginger, noe som betyr PPR på kommersielle flygninger
- Torsdag til søndag: 08:00 – 22:00 UTC

I perioden fra mai til medio desember skal flyplassen bare være åpen lørdag og søndag i perioden 10:00 – 18:00 UTC. I øvrig tidsrom ønsker lufthavnen å legge til rette for PPR for kommersielle flyginger.

Luffartstilsynet har dessuten fått opplyst at det forventes «signifikante mengder GA-trafikk til lufthavnen, både innenfor og utenfor de kommersielle operasjonenes åpningstider». Luffartstilsynet antar i denne sammenhengen at begrepet «GA-trafikk» i denne sammenhengen er ment å sikte til rekreativ luftfart, som flyr etter visuelle flygeregler og ikke har behov for å benytte terminalområder i høyere luftlag rundt flyplassen.

I dokumentasjonen fra Scandinavian Mountains Airport poengteres det at man antar at flytrafikken i starten hovedsakelig vil ankomme Sälen fra sør-øst og sør. I tillegg vil noe trafikk ankomme fra sør-vest.

Det berørte luftrommet ligger relativt nære inn- og utflygingstraseer for Oslo lufthavn, Gardermoen. Luftrommet er dessuten hyppig benyttet av Forsvaret til treningsformål og rekreative luftromsbrukere. Luffartstilsynet har derfor hatt dialog med Avinor Flysikring AS og Forsvaret for å få innledende vurderinger av konsekvensene opprettelsen av det omsøkte kontrollerte luftrommet vil få. Vi er dessuten kjent med at representanter for rekreative luftromsbrukere har hatt tett dialog med Scandinavian Mountains Airport.

Luffartstilsynet vil ikke akseptere at flytrafikk til og fra Oslo lufthavn, Gardermoen påvirkes negativt i vesentlig grad som følge av etableringen av Scandinavian Mountains Airport, Sälen. Dette hensynet må sikres gjennom avtaler på alle nivåer i sakens anledning. I praksis forventer Luffartstilsynet at underveistjenesten for norsk luftrom sørger for at flytrafikk til og fra Sälen omrutes slik at Norges hovedflyplass sin trafikkavvikling får prioritet. Vi forventer også at kombinasjoner av ruter og innflygingsmønstre som negativt påvirker trafikkavviklingen til Oslo lufthavn, Gardermoen, sperres for bruk i reiseplaner etter samtykke fra Luffartstilsynet.

I tråd med BSL G 4-1 § 3 vil Luffartstilsynet etter å ha mottatt tilstrekkelig informasjon fra Scandinavian Mountains Airport kunngjøre en eventuell endring i luftromsorganiseringen i AIP Norge. For å få kunngjøre alt som er nødvendig for at oppstarten skal kunne skje 15. desember, må alle detaljer sendes ut i tråd med internasjonale standarder for AIRAC-dato 5. desember 2019. Dette betyr at alle vedtak og vurderinger må være klare senest 4. september 2019.

Kart over berørt luftrom (kun av veiledende karakter) er vedlagt.

### **Konsekvenser**

Opprettelsen av omsøkt luftrom vil bety at øvrige brukere periodevis vil forvises. Det får etter det Luffartstilsynet forstår størst konsekvenser for rekreative luftromsbrukere. Vi ser også at det kan representere en fordel å få etablert en ny flyplass i området for dette miljøet. Vi ber om innspill om hvilke fordeler og ulemper etableringen av lufthavn på Sälen med tilhørende luftrom vil få for rekreative brukere.

Videre forventer Luffartstilsynet at etableringen av Scandinavian Mountains Airport vil medføre flere turister til hele regionen, noe som gir norske interesser i stort. Vi er kjent med at norske eierinteresser er representert i lufthavnen på Sälen, og det finnes et stort antall foretak på norsk side som ville nyte godt av at en ny, svensk lufthavn sørger for flere turister til regionen.

Når det gjelder de innledende operative vurderingene av konsekvensene etableringen av Sälen lufthavn har i Norge, så har Luffartstilsynet bedt Avinor Flysikring AS og Forsvaret om bistand.

### **Avinor Flysikring AS**

Avinor er generelt positive til at det etableres en lufthavn som vil øke turiststrømmen til Sälen og Trysil. De har gjort en kort vurdering av konsekvensene samt en simulering basert på den begrensede informasjonen som foreligger om forventet trafikkemønster, flytyper og antall bevegelser. De forutsetter også at de blir involvert dersom disse rammebetingelsene endres.

Bruk av norsk luftrom og nærheten til Oslo Lufthavn, Gardermoen gjør at trafikk inn/ut av Sälen fra vest er i konflikt med flyginger inn/ut av Gardermoen. Trafikkreguleringssystemet i Oslo TMA er designet for trafikk til GM og alle flyginger som krysser Oslo TMA på vei inn til Sälen krever mye oppmerksomhet og spiser av kapasiteten Oslo TMA har. Det vil kunne tenkes at

Oslo TMA må splittes i flere sektorer enn tidligere for å håndtere trafikken inn til Sälen samtidig med trafikk inn til Gardermoen.

Dagens bemanningsoppsett på Oslo APP er satt opp for å betjene trafikk som trafikkerer Oslo Lufthavn, Gardermoen. I helgene er det redusert bemanning pga. redusert aktivitet. Dersom Sälen har stor aktivitet i helgene kan det føre til behov for økt bemanning for å håndtere denne trafikken.

Avinor Flysikring vurderer at etablering av ny lufthavn med nye trafikkstrømmer og konfliktområder krever både teoriundervisning og simulatoropplæring for alle flygeledere. Planene for opplæring høsten 2019 er allerede lagt og det er lite rom for få gjennomført den nødvendige treningen før åpningen av Sälen lufthavn 15.12.2019. Dersom lufttrafikk-tjenesten ikke får gjennomført nødvendig opplæring/trening må det settes begrensning på antall ankomster fra vest. Eventuelle restriksjoner kan utformes på forskjellige måter.

Nye koordineringsavtaler må utarbeides og eksisterende Letter of Agreement (LoA) må oppdateres. I tillegg kan det være behov for etablering av nye telefonlinjer. Avinor Flysikring er av den oppfatning at kostnader som påløper i forbindelse med etableringen den nye lufthavnen må dekkes av oppdragsgiver.

Testing i simulator har vist at det blir et stort behov for manuell koordinering ved samtidig trafikk inn til og utfra Gardermoen og Sälen lufthavner. De forskjellige baneretningskonstellasjonene fører til at konfliktene blir i forskjellige høyder og på forskjellige steder, som igjen fører til vansker med å lage koordineringsfrie avtaler.

Det at det i verste fall kan være fire enheter som er involvert i en konflikt, fører til at det er viktig med gode koordineringsavtaler som klargjør ansvaret. Det kan også være behov for å etablere flere låneområder som en følge av nyetableringen og revisjon av flysikringsmessige leveranser.

Konklusjon fra Avinor Flysikring AS:

Trafikk inn/ut til Scandinavian Mountains Airport vil få konsekvenser for trafikken inn/ut av Gardermoen og inn/ut av Torp. Det kan også få konsekvenser for bemanning på Oslo TMA i helgene. Hvor store konsekvensene kan bli er det ikke mulig å si noe om basert på den informasjonen som foreligger.

- Det bør vurderes å etablere en direkte TLF linje fra Oslo APP til både Sverige ACC (Stockholm) og Sälen APP.
- Det er behov for å utarbeide gode koordineringsrutiner mellom Avinor Flysikring og ATS tjenesteyter for Sälen lufthavn og Sweden ACC.
- Det må gjennomføres teori- og simulatoropplæring for flygelederne ved Norway ACC, sektorgruppe øst og sektorgruppe TMA.
- Ved behov for flere innflygingsprosedyrer fra vest må det vurderes hvem som skal drive innflygingskontrolltjenesten.
- Avinor Flysikring forutsetter at alle kostnader som genereres av etableringen av Sälen lufthavn dekkes av andre enn eksisterende kunder.
- Dersom vi ikke får gjennomført nødvendig opplæring/trening må det settes begrensning på antall ankomster til Sälen.

## **Forsvaret**

For Forsvaret er det også krevende å forespeile nøyaktig hvilke konsekvenser utvidelsen av kontrollert luftrom vil måtte få for dem, basert kun på den informasjonen som foreligger.

Det er viktig for Forsvaret at militære treningsoperasjoner i Norge ikke hindres ved etableringen av den svenske lufthavnen. Det er derfor behov for at prosedyrer for inn-/utflyging designes slik at de opprettholder nødvendig separasjon til aktive militære treningsområder og fareområder. I nærområdet til den planlagte Sälen TMA er det flere typer skytefelt, fareområder og militære treningsområder. Det bør stilles krav om å etablere koordineringsavtaler mellom norsk og svensk lufttrafikk-tjeneste slik at Forsvaret både daglig og ved øvelser kan få avgitt nødvendig luftrom for bruk av treningsområder i henhold til etablerte avtaler og praksis. Arbeidet med

godkjenning av Sälen TMA bør derfor helt fra starten stille krav til å etablere gode prosedyrer og koordineringsrutiner slik at hverken militær eller sivil luftfart blir unødvendig hindret.

Forsvaret har stor aktivitet på bakken og i lufta ved Rena som ikke kommer til å minske i fremtiden. Tvert imot forventer man økt alliert besøk og trening i det aktuelle området. Forsvaret er også i prosess med å etablere fareområder til bruk for droneflyging mellom Gardemoen og Røros helt inn til 5nm fra grensen til Sverige som må tas med i planlegging for koordinering.

### **Ønske om innspill**

Lufftartilsynet ber med dette om innspill med tanke på operative, økonomiske og eventuelt andre konsekvenser den skisserte endringen av luftromsorganiseringen vil få. Vi har vedlagt høringen henvendelsene fra Transportstyrelsen, bakgrunnsdokumentasjon fra Ifv.se, aktuelle kart og høring utstedt av Transportstyrelsen for etablering av kontrollert luftrom på svensk side.

### **Høring**

Eventuelle merknader må være Lufftartilsynet i hende innen **20. mai 2019.**»

### **Vurdering**

Slik rådmannen leser det Svenske myndigheters henvendelse til det Norske Lufftartilsynet, punkt 10, er de tydelige på at det vil få negative konsekvenser for flyplassen dersom ikke kontrollert luftrom etableres rundt flyplassen. Det norske Lufftartilsynet skriver også i sitt oversendelsesbrev at: *Dersom norske myndigheter beslutter at vi ikke kan etablere kontrollert luftrom i tråd med søknaden, så vil dette bli svært krevende – om ikke umulig – å avvikle flytrafikk til og fra lufthavnen.*

En negativ konsekvens med kontrollert luftrom kan være at rekreative luftromsbrukere periodevis kan forvises.

Formålet med flyplassen har hele tiden vært å legge til rette for økt turisttrafikk, enten med charterruter eller ved ordinære ruteflygninger og i den videre tilrettelegging for flyplassen må dette vektlegges.

### **Konklusjon**

Trysil kommune mener det er riktig å opprette kontrollert luftrom både på Svensk og Norsk side av riksgrensen rundt Scandinavian Mountains Airport.