

Kopia till

jonas.x.rosengren@mil.se
kaija.sterner@lfv.se

Enligt sändlista

Remiss gällande ansökan om luftrumsförändring vid Luleå/Kallax och Vidsele flygplatser

(1 Bilaga)

Vänligen referera till ärendets diarienummer vid svar på denna remiss.

Syftet med luftrumsförändringen är att för;

Luleå/Kallax; Anpassa luftrummet, både TMA och CTR, till dagens trafikbild samt att kunna erbjuda ankommande flygningar sjunk i kontrollerad luft och på så sätt öka flygsäkerheten.

En periodisk översyn av Luleås instrumentflygprocedurer och konventionella SID/STAR har gjorts samt så har ett nytt SID/STAR-system baserat på RNAV tagits fram för att ersätta dagens konventionella SID/STARar. Av redundansskäl behålls dock de flesta konventionella SID/STARar.

Vidsele; Anpassa TMA till dagens trafikbild och bland annat för att tillgodose separation till okontrollerat luftrum. Grund-TMA utökas österut för att få utrymme för vektorering av inflygningar till bana 29, som är huvudbana för landning. Referens för TMA-undersida ändras från GND till AMSL.

Luleå/Kallax TMA

Luleå/Kallax luftrum består av TMA och CTR med luftrumsklass C.

Dagens grund-TMA, sektor a, utökas till att innefatta luften för befintliga sektorer d och e, samt så flyttas den nordliga gränsen av sektor a ca 2NM norrut. Befintliga sektorer d och e utgår.

Sektor a delas i två delar (a och b) tvärs CTR, med olika undersidor. Detta

för att möjliggöra sjunk till lägre höjder vid radarledning/egennavigering till bana 32, speciellt för den militära trafiken.

Ny sektor a behåller undersidan 1200 ft AMSL (ligger över hav). Sydligaste spetsen av sektor a "kapas" något för att ligga innanför nya sjöterritorialgränsen.

För norra delen, kallad sektor b, höjs undersidan till 1600 ft AMSL. Sektor c södra gräns kortas av med ca 2NM mot sektor b, ingen förändring av höjden på undersidan.

Sydöstra hörnet av sektor d (ungefär motsvarande dagens sektor c har också "kapats av" för att luftrummet ska hålla sig innanför nya sjöterritorialgränsen. Ingen förändring av höjden på undersidan.

Nytt tilläggs-TMA har designats i söder, mot Skellefteå TMA, för att kunna erbjuda ankommande/avgående luftfartyg till/från Luleå flygplats flygning i kontrollerad luft i så stor utsträckning som möjligt. Undersidan på tilläggs-TMA sätts till 4500 ft AMSL och översidan till FL95. Tilläggs-TMA benämns sektor e. Sektorn ska kunna lånas av FM vid behov.

En terrängkontroll har gjorts och det finns lite högre terräng i nordvästra delen av sektor b där det är mindre 1000 ft men mer än 700 ft mellan terräng och TMA-undersidan. Det finns även en terrängpunkt i sektor a vid södra CTR gränsen där det är mindre än 1000 ft men mer än 700 ft. Ingen förändring av TMA-översidan, FL95.

I samband med införande av RNAV SID/STAR publiceras också två nya brytpunkter på befintliga ATS-flygvägar, M607 respektive M852.

- GOSDI, korsningen M607/Luleå tilläggs-TMA sektor e) mot Skellefteå. Används för RNAV STAR.
- TIMOB, korsningen M852/Luleå tilläggs-TMA sektor e) mot Skellefteå Används för RNAV STAR.

Luleå/Kallax CTR

Kallax CTR utökas i sydost med ca 3NM, detta för att kunna hantera militära PAR-inflygningar till bana 32. Önskemålet från sökanden är att distansen från tröskel bana 32 till CTR gräns blir ca 11 NM. CTR-översidan höjs till 1600 ft AMSL för att bli densamma som undersidan på TMA sektor b.

VFR-inpasseringspunkt VALLEN har flyttats något söderut och en ny VFR-inpasseringspunkt har tillkommit på östra sidan, RUTVIK. Ingen förändring av punkten MULON.

VFR-väntläge NORTH har flyttats något sydost ut, ett önskemål från Helikopterdivisionen då det anses olämpligt att ha flygplan väntades över stålverket. Inpasseringspunkterna och väntläget ligger utanför influensområdet för IFR-flygningar. Ingen förändring av väntläge SOUTH.

Vidsel TMA och CTR

Vidsels luftrum består av TMA och CTR med luftrumsklass C.

Grund-TMA gränsen i öster mot Luleå, utökas med ca 4NM. Detta görs för att kunna erbjuda vektorering av fler än ett militärt flygplan åt gången (roteuppdelning) samt för att tillgodose separation till okontrollerat luftrum. Det möjliggör även enligt sökanden ett mer lätthanterligt flöde, speciellt vid militär förbandsflygning.

TMA har delats in i tre olika sektorer, a-c, med olika undersidor p.g.a. av underliggande terräng. TMA-översidan är FL95 och undersidorna blir; 3000 ft AMSL i sektor a, 2400 ft AMSL i sektor b och 3200 ft AMSL i sektor c. En terrängkontroll har gjorts och det finns två höjder, i sektor b, där det är mindre än 1000 ft mer mer än 700ft mellan terräng och TMA undersidan.

CTR går från GND upp till 3000 ft AMSL. CTR skall skydda IFR trafik under mellanliggande, slutlig och avbruten inflygning, samt start upp till 500 ft över TMA-undersidan. Inga förändringar av CTR yttergränser, CTR översidan höjs så att den sammanfaller med TMA sektor a undersidan, 3000 ft AMSL.

Ingen förändring av befintliga VFR-in/utpasseringspunkter.

Inflygningsprocedurerna kommer att anpassas till de nya undersidorna. Militärtrafiken radarleds mestadels och använder sig normalt av referensnivå QNH. Hänsyn har även tagits till Jokkmokk TMA, Luleå luftrumsförslag samt militära övningsområden

Kontroll av radioskydd och radiotäckning har gjorts för både Luleå TMA samt Vidsel TMA och bedöms räcka för det nya luftrumsförslaget.

Luftrumsförslaget möjliggör kontinuerlig sjunk i kontrollerad luft för ankommande trafik vilket bidrar till mindre utsläpp enligt sökanden. Ingen påverkan på befintliga miljödömmar, varken Luleå eller Vidsel.

Sökanden tillsammans med LFV har under framtagandet haft underhandskontakter med Försvarsmakten, Vidsel Test Range/FMV samt

angränsande ATS där inga synpunkter på förslaget framkommit. Därutöver har, förutom tidigare information till berörda luftrumsbrukare, flygplatsen tillsammans med ATS nyligen genomfört två digitala samverkansmöten med lokalt berörda luftrumsanvändare/flygklubbar. Det är framför allt möjligheten att ta sig ut mellan Vidsel och Luleå TMA där de har en skärningspunkt i norr, som segelflyget efterfrågar. Samverkan resulterade i en överenskommelse om att både ATS Luleå, ATS Vidsel och Älvsby Flygklubb, ska titta på att utforma sektorer som segelflyget ska kunna låna inom Vidsel TMA, samt att en översyn av nuvarande flygsportsektorer inom Luleå TMA ska göras. Enligt sökanden kom man också överens att ATS Luleå kallar till ett nytt möte i höst där de gemensamt tittar på lämplig utformning av sektorer och ett avtal för hur utlån av dessa ska gå till.

Önskat driftsättningsdatum är AIRAC 27 januari 2022.

Eventuella synpunkter i detta ärende, TSL 2020-7972, skickas som svar till luftfart@transportstyrelsen.se, med kopia till luftrumsinfo@transportstyrelsen.se **senast den 12 augusti 2021**. Synpunkter inkomna efter detta datum kan vi inte garantera att de omhändertas.

Med vänlig hälsning

Lovisa Granstrand
Sakkunnig, sektionen för Luftrum och Flygplatser

Bilaga

Bilaga 1, Kartor luftrum CTR/TMA Luleå/Kallax samt Vidse

SändlistaFörsvarsmakten, fs-gen-luftfart@mil.seLFV, lfvcentralregistratur@lfv.seATS Arvidsjaur, ats@arvidsjaurairport.seACR, acr@acr-sweden.seKSAK, info@ksak.seSvenska Flygsportförbundet, kansli@flygsport.seSvenska regionala flygplatser AB, info@flygplatser.seSvenska Segelflygförbundet, info@segelflyget.seSvenska Fallskärmsförbundet, falkofallskarm@gmail.comFöreningen Svenskt Flyg, info@svensktflyg.seAOPA Sweden, info@aopa.seSvensk Pilotförening (SPF), spf@swealpa.seSvenska RC-flygförbundet (RCFF), info@rcflyg.seSwedavia ATM, atm@swedavia.seSDATS, sdats.safety@saabgroup.comSveriges Modellflygförbund, luftrum@modellflygforbund.seSvenska Skärmflygförbundet, kansli@paragliding.seFrivilliga Flygkåren, ks@ffk.seVidse Test Range / FMV, stefan.kriegholm@fmv.se