

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Eivind Raknes

Telefon direkte:

Vår dato: 05.09.2022

Vår referanse: 22/07029-5

Deres dato:

Deres referanse:

Alminnelig høring – etablering av radiopåbudssone ved Skien flyplass, Geiteryggen

1. Bakgrunn

Grenland Luftsportsenter AS, heretter GLSS, har søkt Luftfartstilsynet om opprettelse av en permanent radiopåbudssone (RMZ) i tilknytning til Skien flyplass, Geiteryggen.

Etableringen av radiopåbudssoner er en mulighet som tidligere utelukkende har vært reservert til bruk i trafikkinformasjonssoner (TIZ), trafikkinformasjonsområder (TIA) og enkelte trafikksoner for helikopter (HTZ). Den nye forskrift av 14. desember 2021 nr. 3530 om luftromsorganisering, heretter BSL G 4-1, åpner muligheten for at Luftfartstilsynet kan etablere denne typen påbud også i andre deler av luftrommet.

2. Regelverk

Det følger av BSL G 4-1 § 4, jf. § 1 at Luftfartstilsynet fastsetter luftromsorganiseringen gjennom forskrift eller enkeltvedtak ut fra en helhetlig vurdering med formål om å etablere en sikker, samfunnsnyttig og effektiv trafikkavvikling i luftrommet under hensyn til alle brukere av luftrommet, og under hensyn til nasjonale føringer for prioritert bruk av luftrommet.

BSL G 4-1 sier i § 19 «Andre soner og områder i luftrommet» at:

«For å unngå sammenstøt mellom luftfartøyer eller andre luftfartsulykker og ellers for å trygge mot farer og ulemper, herunder støy som følge av luftfart, kan Luftfartstilsynet opprette

reservert luftrom, geografiske UAS-områder, radiopåbudssoner, transponderpåbudssoner eller soner eller områder med krav til alternativ type overvåkings- eller kommunikasjonsutstyr.

Luftfartstilsynet kan bestemme at områdene eller sonene etter første ledd skal være permanente eller midlertidige og at de helt eller delvis kan aktiveres og deaktiveres etter fastsatte vilkår.»

Av § 22 første og andre ledd følger det at Luftfartstilsynet, i avgjørelsen av om det skal opprettes områder etter § 19, skal vurdere virkningen tiltaket vil ha for alle aktører i luftfarten. Det skal særlig legges vekt på om de hensyn som begrunner opprettelse av områdene eller sonene kan ivaretas på en annen og mindre inngripende måte. Et område eller en sone etter første ledd skal ikke ha en større utstrekning eller gjelde for lengre tid eller for flere luftromsaktiviteter enn det som er nødvendig for å ivareta formålet.

3. Nærmere om det omsøkte tiltaket

GLSS søker om etablering av en radiopåbudssone for å øke sikkerheten for de aktørene som gjennomfører sine luftsportsaktiviteter ved Skien flyplass, Geiteryggen. Det aktuelle luftrommet rundt flyplassen er kategorisert som luftromsklasse G, ikke-kontrollert luftrom. Etter at Skien lufthavn avviklet kommersiell drift i 2016 og den tilhørende AFIS-enheten ble nedlagt, erfarer GLSS at deler av flytrafikken som flyr på de tidligere rapporteringspunktene har fortsatt å benytte VHF-frekvensen 119,200 MHz som var reservert til AFIS-tjenesten. Dette gjelder imidlertid ikke alle luftfartsoperasjoner i området. Siden luftfartøy i dag kan fly gjennom området rundt og over Geiteryggen uten radiokommunikasjon, oppstår det ifølge GLSS farlige situasjoner ved at gjennomflygninger kommer nær dagens luftsportaktiviteter på flyplassen. Slike aktiviteter inkluderer ifølge GLSS blant annet modellflyging, fallskjermhopping og skoleflyging.

GLSS søkte opprinnelig om en RMZ som skulle være aktiv H24 i et luftrom tilsvarende den tidligere trafikkinformasjonssonen (TIZ) for Geiteryggen, se figur 1 under punkt 4.2. Vertikal utstrekning defineres i søknaden som fra bakken/vannet til 2500 fot over middels havnivå, AMSL. Radiopåbudssonen ønskes innført med et permanent krav om 2-veis radiokommunikasjon på VHF-frekvens 119,200 MHz.

Tiltaket skal i første omgang forbedre flysikkerheten for operasjoner som tar av fra og lander ved Geiteryggen flyplass og opererer i landingsrunden for flyplassen. Denne sikkerheten utfordres ifølge GLSS av at en rekke flyskoler har sine treningsområder i nærheten av Geiteryggen, og at trafikk i disse områdene ofte benytter egne frekvenser uten å kunne nås på VHF 119,200 MHz.

I tillegg finnes det en sjøflybase i Hanesbukta ca. 2 NM vest for Geiteryggen, der luftfartøy tidvis flyr over Geiteryggen flyplass før innflyging og landing på vannet.

GLSS mener at etableringen av en RMZ også kan bidra positivt for operasjoner til og fra helikopterlandingsplassen ved Telemark sykehus i Skien, som ligger 1 NM øst av flyplassen.

4. Utredning av tiltaket

Regjeringens utredningsinstruks setter rammene for kartlegging av nye tiltak av den typen som opprettelse av restriksjonsområder vil være. Et minimumskrav er å besvare følgende seks spørsmål:

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
- Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?
- Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
- Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

4.1 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Hensikten med å opprette en RMZ over Geiteryggen vurderes av Luftfartstilsynet til å være beskyttelse av flytrafikk som benytter Geiteryggen flyplass til avgang, landing og trening i landingsrunden. Det er uheldig dersom skolevirksomhet som ikke har tilhold på flyplassen legger sine treningsoperasjoner på, over eller i nærheten av rullebanen, slik at det kan oppstå fare for sammenstøt eller andre luftfartsulykker som følge av samtidighet der luftfartøy tar av fra, lander på eller flyr i landingsrunden ved flyplassen uten at alle luftfartøy kan oppnå radiokontakt med hverandre. En RMZ vil sørge for at det er mulig for alle involverte fartøysjefer å oppnå tilstrekkelig situasjonsforståelse slik at risiko for sammenstøt eller nærpasering reduseres mest mulig. En RMZ er imidlertid i utgangspunktet ikke egnet til eller ment for å beskytte andre luftsportsaktiviteter som fallskjermhopping, modellflyging m.m., fordi slike brukere etter arten av sin aktivitet ikke kan pålegges krav om å opprette og beholde to-veis radiosamband i luftrommet.

4.2 Hvilke tiltak er relevante?

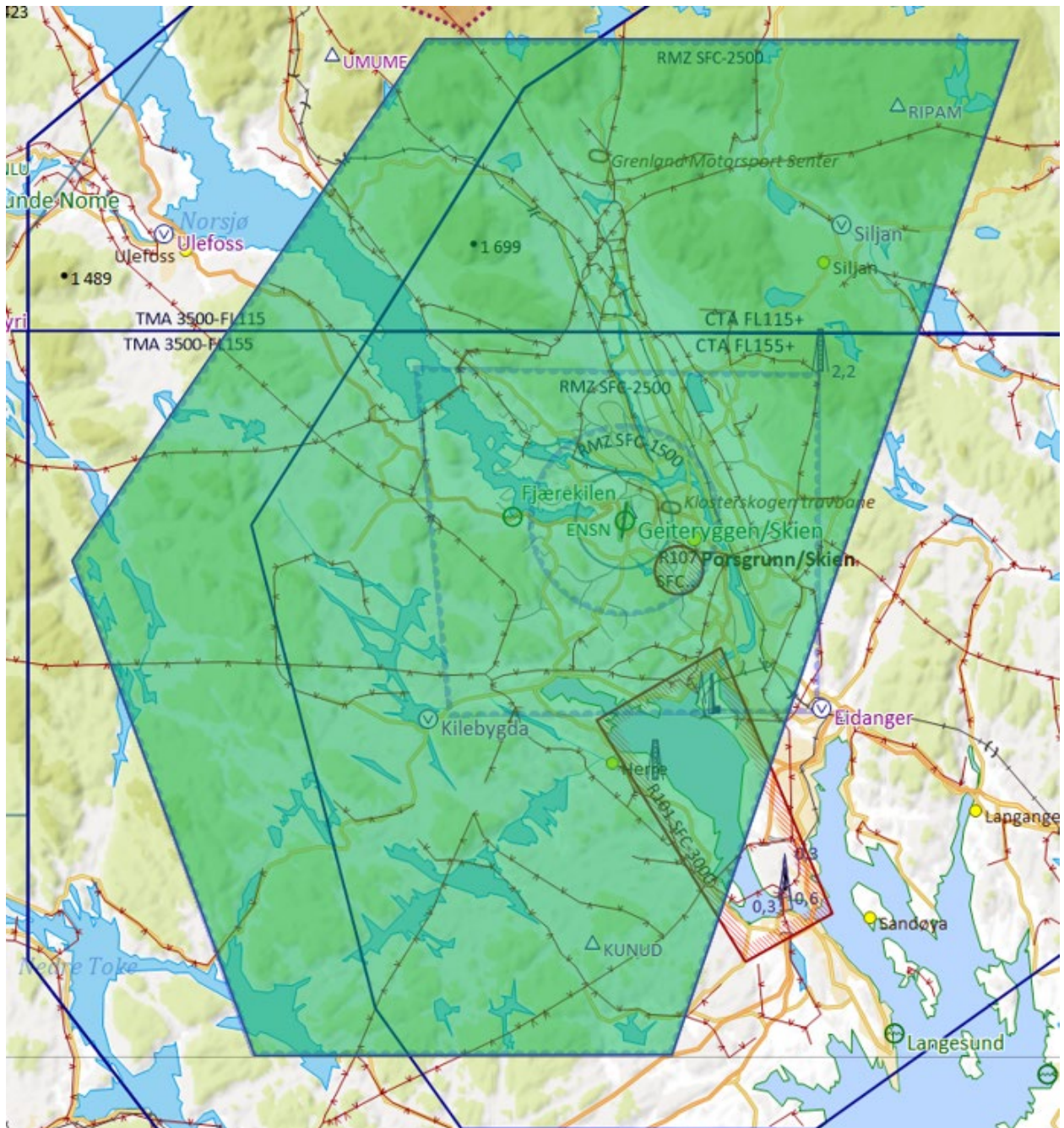
Luftfartstilsynet vurderer at etablering av en RMZ er et relevant tiltak som vil kunne avhjelpe situasjonen som rapporteres ved Geiteryggen, med alle aktørene som opererer på rullebanen og i luftrommet over flyplassen. Etablering av en RMZ er etter vår vurdering det minst inngripende tiltaket som kan innføres for å tilfredsstille behovene som GLSS har. Videre må det vurderes hvilken utstrekning sonen skal ha, og hvilke vilkår som skal bestemmes for det berørte luftrommet slik at formålet med opprettelsen oppnås.

Når det gjelder horisontal utstrekning finnes det tre alternativer, se også figurene 1-4:

Alternativ 1 – Utstrekning som den tidligere TIZ'en ved Geitryggen:

GLSS har opprinnelig søkt om opprettelse av en RMZ med lik utstrekning som den tidligere TIZ'en ved Geiteryggen, og mener at dette vil gi tilstrekkelig vern for alle involverte. GLSS opplyser at det finnes planer for å ta i bruk inn- og utflygingsprosedyrer for Geitryggen flyplass. I denne forbindelse mener de at en RMZ med samme utstrekning som den nedlagte TIZ'en vil bidra positivt til flysikkerheten ved navigering i tråd med slike prosedyrer.

Selv om ikke etableringen av en RMZ er et spesielt inngripende tiltak, så er dette det alternativet som påvirker luftrommet i størst grad.

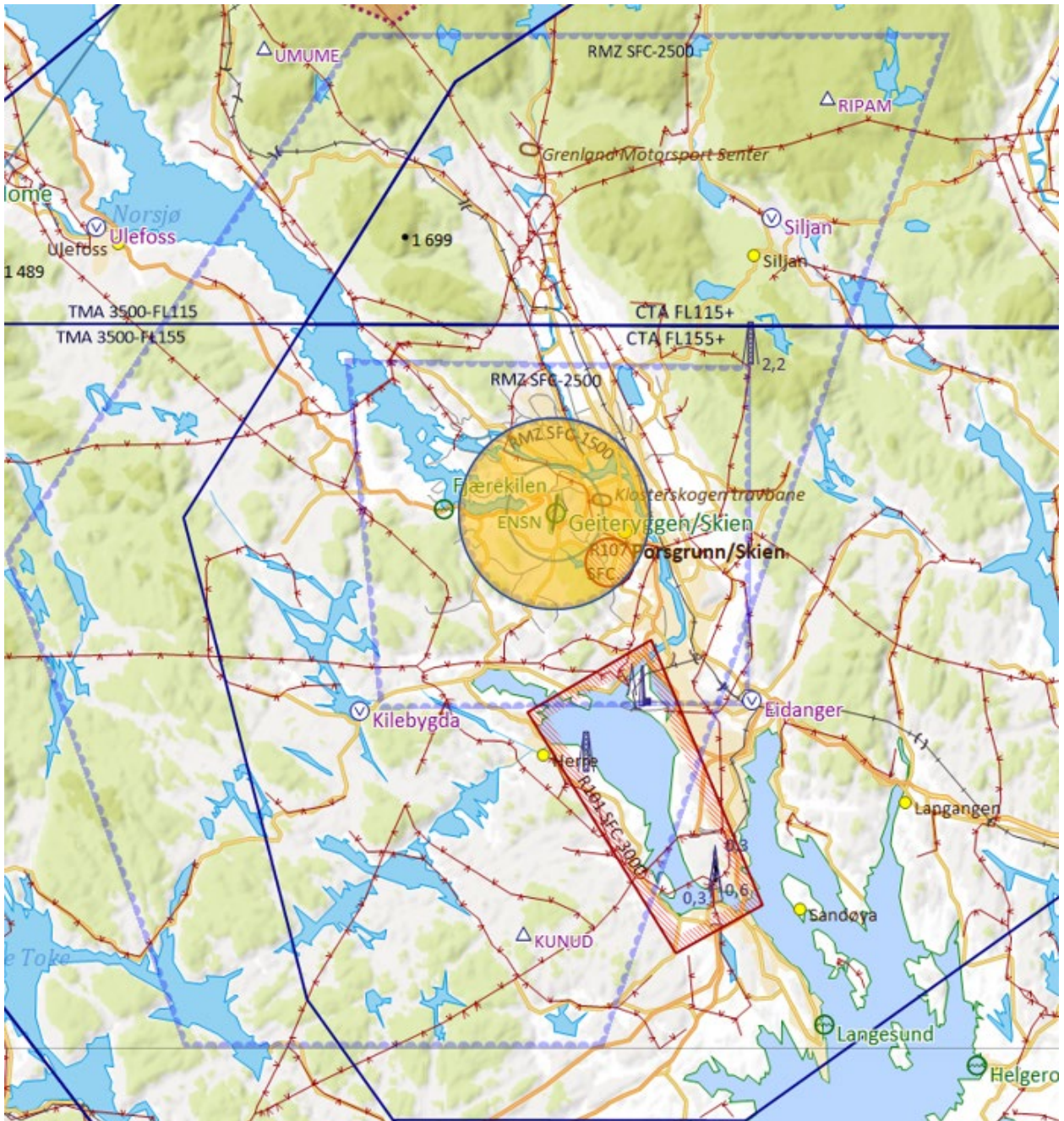


Figur 1 - Alternativ 1 i grønn skravur

Alternativ 2 - En sirkel med fotpunkt i tidligere «Aerodrome Reference Point», ARP, for Geitryggen og en radius på 2-2,5 nautiske mil:

Alternativet vurderes å kunne beskytte flygninger som opererer ut fra og inn til Geiteryggen, inkludert flyging i landingsrunden.

Alternativ 2 er det minst inngripende tiltaket i denne høringen. Illustrasjonene under viser en radius på 2 NM.

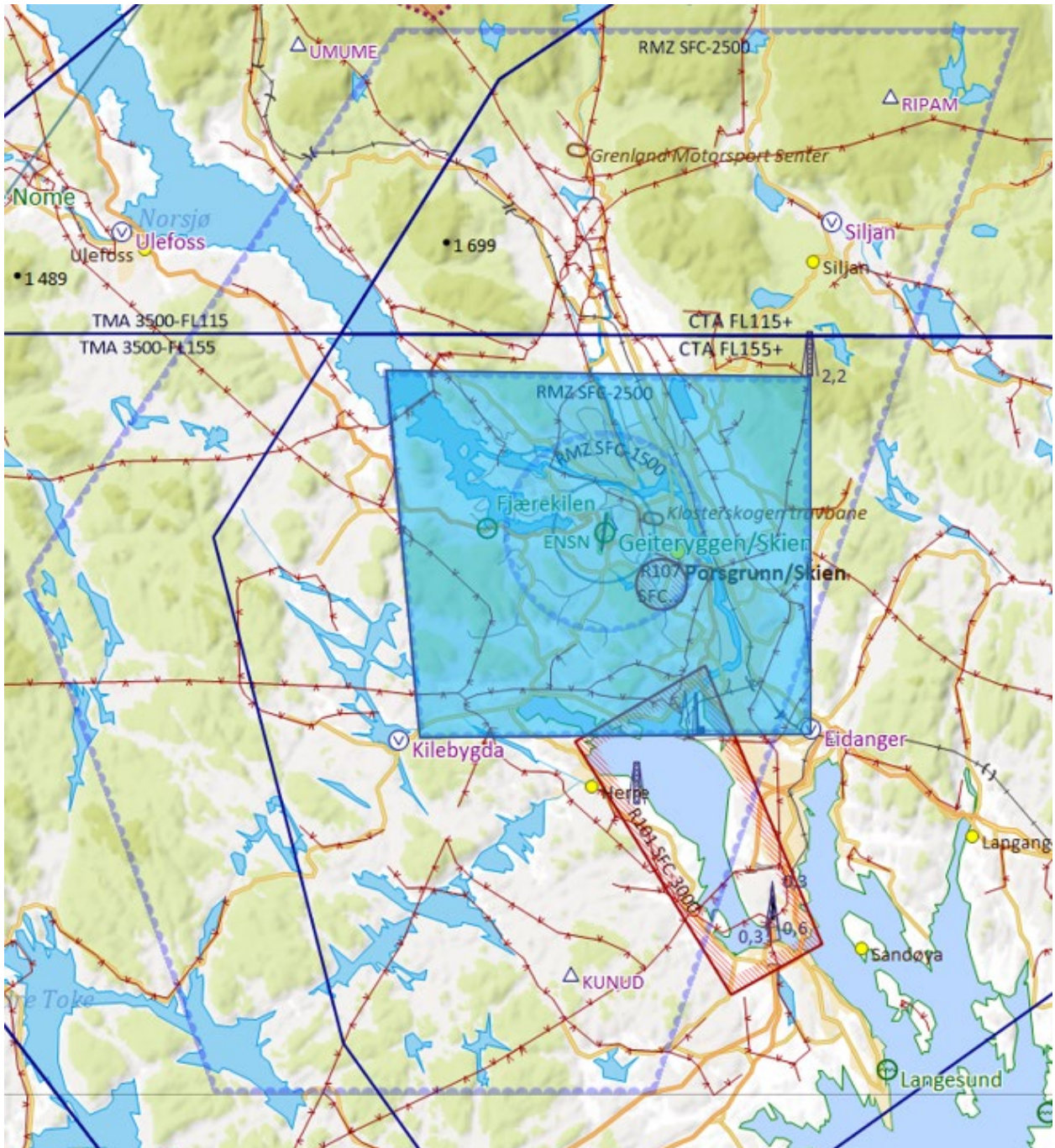


Figur 2 - Alternativ 2 i oransje skravur

Alternativ 3 - En polygon avgrenset av de fire rapporteringspunktene Kilebygda kirke, Eidanger kirke, Vealøstårnet og Munken

Alternativet medfører en mellomting mellom alternativ 1 og 2, med tanke på graden av inngripen.

Sonen etableres i dette alternativet som en firkant begrenset av fire innarbeidete VFR-rapporteringspunkter i området.



Figur 3 - Alternativ 3 i blå skravur

Med tanke på vertikal utstrekning av sonen, så argumenterer GLSS for at sonen bør gå fra bakken/vannet opp til kontrollert luftrom, som har en nedre grense på 2500 fot.

Dette begrunnes i søknaden med at en slik utstrekning forenkler luftromsdesignet og at man derfor unngår forvirring og usikkerhet.

4.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Opprettelse av en radiopåbudssone er først og fremst prinsipielt utfordrende ved at det kan innebære at luftrommet, som i utgangspunktet er fritt til bruk for alle uten restriksjoner, tillegges påbud om å ha med og bruke radiokommunikasjonsutstyr, og i tillegg spesifiserer hvilken frekvens fartøysjef må lytte på ved operasjoner i det aktuelle området.

Tiltaket vil på denne måten kunne fordrive aktiviteter med luftfartøy der det ikke er praktisk mulig å opprette lyttevakt eller å sende blindt på den aktuelle frekvensen. Dette gjelder spesielt for luftfartøy som ikke er utstyrt med VHF-radio.

Tiltaket reiser også et prinsipielt spørsmål knyttet til om ubemannet luftfart skal unntas fra radiopåbudet. Luftfartstilsynet ber spesielt om synspunkter på dette.

4.4 Hva er de positive og negative virkningene av tiltaket, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

Radiopåbudsonen planlegges med å være aktiv hele døgnet hele året.

De positive virkningene av opprettelsen er at alle fartøysjefer som gis påbud i det berørte luftrommet skal kunne nås og kommunisere med hverandre på en fast, oppgitt frekvens. På denne måten kan førere av luftfartøy få informasjon om relevant trafikk og på den måten oppnå en god situasjonsforståelse. Dette vurderer vi kan bidra til en forbedret evne til å kunne gjennomføre flyginger trygt og hensiktsmessig.

Negative virkninger av tiltaket er at den frie ferdselen i luftrommet begrenses dersom radiopåbudet ikke kan overholdes. Dette kan føre til at aktører som har særskilte planer eller behov som ikke er kjent for Luftfartstilsynet, får avskåret disse som følge av restriksjonene i luftrommet. I tillegg til de aktører som allerede er kontaktet, er et formål med høringen å kartlegge evt. ytterligere konsekvenser av opprettelsen av en radiopåbudssone.

4.5 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Forutsatt at det ikke avdekkes vektige motforestillinger mot opprettelsen av en radiopåbudssone, anbefaler Luftfartstilsynet at sonen opprettes, med en horisontal utstrekning lik en av de tre alternativene.

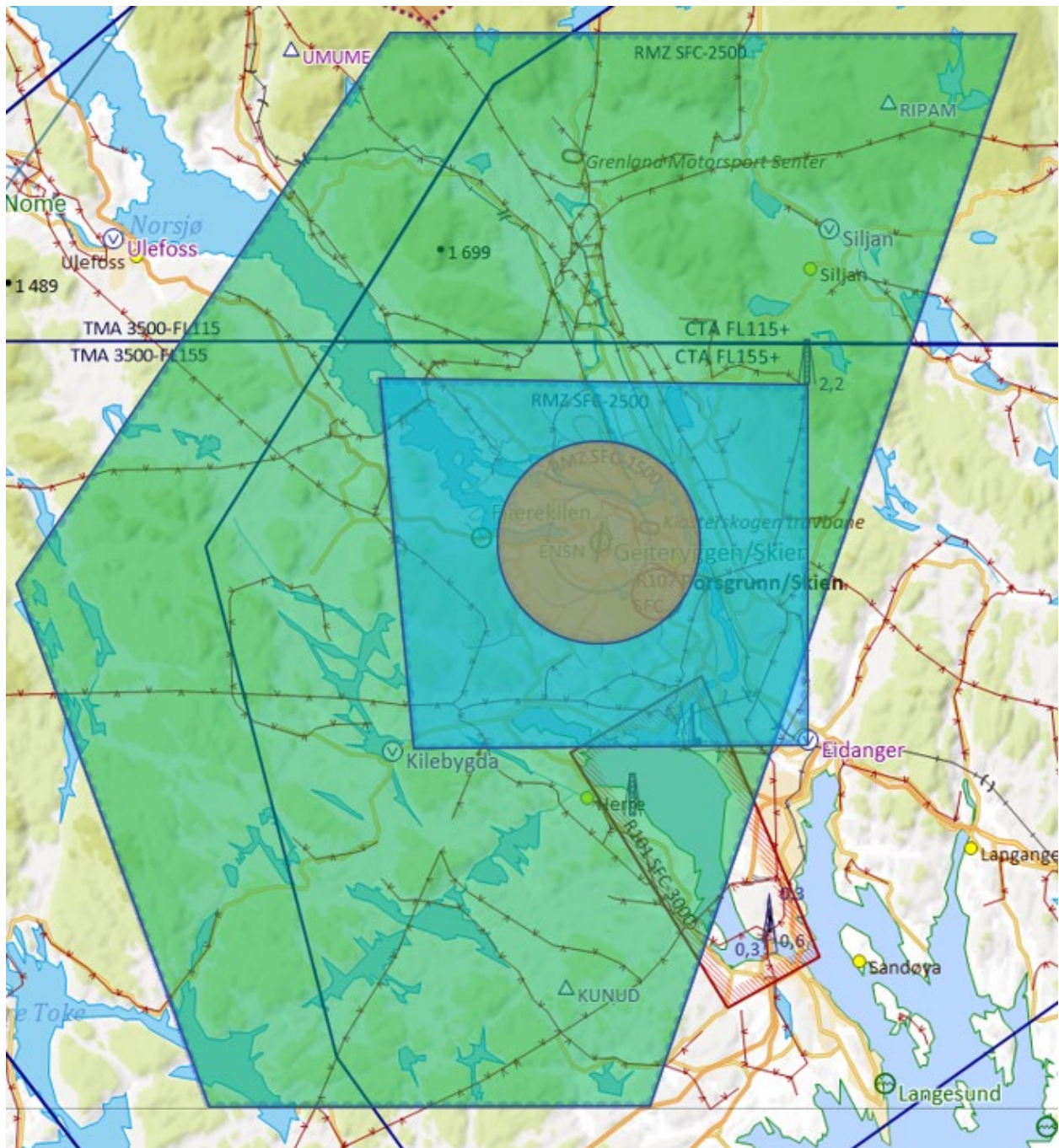
Luftfartstilsynet foreslår i så fall at det fastsettes en forskrift om opprettelse av en radiopåbudssone. Utkast til forskrift er vedlagt dette høringsbrevet.

4.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Forutsetningene for en vellykket gjennomføring er at alle luftfartøy som skal operere i det berørte luftrommet retter seg etter det radiopåbudet som forskriften fastsetter.

Det er også en viktig forutsetning at området publiseres på en hensiktsmessig måte slik at tiltaket blir godt kjent i det operative miljøet. Luftfartstilsynet vurderer at dette best gjøres ved inntegning på relevante kart og tekstoppføring av detaljene knyttet til området i AIP Norge.

5. Kart over området for illustrasjonsformål



Figur 4 - Alle alternativene samlet. Alternativ 1 i grønt, alternativ 2 i oransje og alternativ 3 i blått

Høring

For å få et best mulig grunnlag for å vurdere om en radiopåbudssone bør opprettes, eventuelt på hvilke vilkår og med hvilken utstrekning, ber Luftfartstilsynet om innspill¹ fra høringsinstansene.

Slike innspill skal være Luftfartstilsynet i hende innen 12. desember 2022.

Høringsinnspill bes sendt per e-post til postmottak@caa.no. Alternativt kan innspill sendes per post til Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø.

Vi ber om at innspill merkes med saksnummer 22/07029.

6. Vedlegg til høringen

- a. Søknad fra GLSS om opprettelse av en radiopåbudssone over Geiteryggen
- b. Utkast til forskrift

Med vennlig hilsen

Henning Raymond Tennes
Seksjonssjef
Flyplass-flysikring

Eivind Raknes
Inspektør

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Antall vedlegg:2

Kopi til: GLSS

¹ I den forbindelse ber vi om at adressatene selv vurderer behovet for å forelegge høringsbrevet til underliggende etater, enheter eller organer.