



# Flygprocedurer – vägen till godkännande

”När tre parter inte gör ett tillräckligt gott jobb blir resultat lidande”

# Baro V-nav för APV-proc färdiga 1/12 2016?

- Publicerade 8  
totalt 25 under handläggning  
med ansökningsdatum före 1/12 2016
- 6 st efter dec 2016
- Vid kunskap om att man inte uppfyller regler ansöker  
man om undantag eller åtgärder.

# Godkännande APV-procedurer - handläggningssläget

## Ärenden där initiativet finns hos Transportstyrelsen

Trollhättan	TSL 2015-3372	Mora	TSL 2016-5040
Norrköping	TSL 2015-7119	Torsby	TSL 2016-6130
Växjö	TSL 2016-829	Skavsta	TSL 2016-6747
Örnsköldsvik	TSL 2016-1009	Visby	TSL 2016-6938, TSL 2016-8221
Eskilstuna	TSL 2016-3934	Halmstad	TSL 2016-8132
Borlänge	TSL 2016-3935	Hagfors	TSL 2016-8271
Östersund	TSL 2016-4044	Jönköping	TSL 2016-9123

Ärenden inkomna under 2017: Linköping/SAAB, Ängelholm, Örebro, Kalmar, Umeå, Kiruna

# Ärenden där TS inväntar komplettering

- Linköping/Malmen TSL 2016-7656
- Arlanda TSL 2015-1936
- Ljungbyhed TSL 2015-3483
- Bromma TSL 2015-3670

# Ansvar och roller

- Ansvarig för flygplatsens instrumentflygprocedurer & Uppdragsgivare – *flygplatsens verksamhetsansvarige*
- Leverantör – *LFV, Skyguide, NATS, CGX*
- Godkännande myndighet - *Transportstyrelsen*

# TSFS 2015:1 §6

**Det krävs ett godkännande vid en förändring av luftrummet eller flygprocedurernas utformning, liksom vid en förändring av förutsättningarna för dessas användning. En förändring kan avse**

2. strukturen för luftrummet utformning,
  3. ATS-flygvägars (inklusive SID/STAR) etablering och utformning,
  4. in- och utflygningsprocedurerna,
  5. lägsta sektorhöjd eller lägsta sektorhöjder,
  6. upprättanden, förändringar och klassificeringar av luftrummet,
-

# TSFS 2015:1 §10

## **10 § En ansökan om godkännande enligt 6 § ska i tillämpliga delar innehålla följande uppgifter:**

1. Syftet med och en beskrivning av föreslaget luftrum eller av flygprocedurer.
  2. En redogörelse för trafikflödena i ATS-flygvägarna, omfattningen av det luftrum som krävs och påverkan på den luftfart eller annan verksamhet som berör området, inklusive risken för luftrumsintrång.
  3. De tider luftrummet behöver utnyttjas.
  4. Tillgången till infrastruktur för kommunikation, navigering och övervakning.
-

# TSFS 2015:1 §10 forts.

5. En bedömning av flygsäkerhetspåverkan.
6. Överväganden om miljöpåverkan, inklusive åtgärder för att minska denna.
7. En redogörelse för vilka parter som konsulterats, identifierade problem och överenskomna lösningar.
8. Önskat datum för ikraftträdande.

Ansökan får innehålla ett begränsat underlag, om den avser en tillfällig förändring av luftrummet eller flygprocedurernas utformning, eller av dessas användning



# Vägen framåt - hur kan detta gå bättre?

- Alla inblandade tar sitt ansvar för sina delar i processen
  - Flygsäkerhetsarbetet är ofta den största bristen, där alla aspekter inte belyses pga. för liten representation
  - Ansökan hanterar enbart en specifik del av luftrummet utan att någon tagit ansvar för helheten
  - Större kunskap och högre andel kompletta ansökningar gör vår handläggning enklare – vilket alla tjänar på
-

# Transportstyrelsens roll

Vi ska fortsätta att jobba med att tydligt kommunicera vad som förväntas.

Vi ska bli tydligare med att om inte komplettering kommer in inom en viss tid

- kommer beslut att fattas på inkommet material,
- och i större utsträckning avslå ansökningar där bristerna är alltför omfattande.

?