



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 21. februar 2019
J. nr. 2019-794

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 30. januar 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Torsten Schack Pedersen (V).

Spørgsmål 370:

Ministeren bedes kommentere artiklen "Landing med GPS kan hjælpe lufthavne i Aars og Thisted - men myndighederne tøver" bragt i NORDJYSKE den 28. januar 2019. I forlængelser heraf bedes ministeren redegøre for andre landes erfaringer med indførsel af GPS systemer i mindre lufthavne.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som oplyser følgende som jeg kan henholde mig til:

"Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at styrelsen behandler alle ansøgninger vedrørende GPS-anflyvninger, og at styrelsen løbende er i dialog med flere flyvepladser vedrørende sådanne muligheder.

Styrelsen indgår således også gerne i dialog med flyvepladserne i Aars og Thisted. Styrelsen har imidlertid ikke modtaget egentlige ansøgninger fra hverken Aars eller Thisted flyveplads, som nævnte artikel omhandler. På den baggrund kan styrelsen heller ikke genkende udmeldingen om, at der tøves i forhold til godkendelsen af GPS-anflyvninger på Aars og Thisted flyvepladser, som det bliver fremlagt i artiklen.

Thisted Kommune har dog tidligere rettet henvendelse til styrelsen vedrørende muligheden for at foretage GPS-anflyvning til Thisted flyveplads. Styrelsen har stillet sig til rådighed for afholdelse af et indledende møde omhandlende krav til en ansøgning om GPS-anflyvning. Thisted Kommune har imidlertid endnu ikke kontaktet styrelsen for gennemførelsen af et sådant møde.

Godkendelse af en GPS-procedure på flyvepladser i Danmark kan finde sted på baggrund af en ansøgning fra den enkelte flyveplads. Ansøgningen skal definere, hvordan der ved hjælp af en række mitigerende tiltag opnås et tilstrækkeligt højt flyvesikkerhedsniveau. Det er ansøgers ansvar, at de mitigerende tiltag



sikrer, at flyvesikkerhedsniveauet er tilsvarende det danske minimums flyvesikkerhedsniveau.

Side 2/2

Det er i nævnte artikel fremført, at det er muligt at anvende en GPS-anflyvningsprocedure i flere andre lande. GPS-anflyvningsprocedurer er ikke vidt udbredt på europæisk plan. Ifølge Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens oplysninger har Frankrig, Schweiz og Østrig enkeltstående eksempler på GPS-anflyvningsprocedurer, men ingen af landene har udbredt muligheden som et generelt koncept.

England har tidligere været nævnt som foregangsland for implementering af GPS-anflyvningsprocedurer, og landet har udsendt nationale retningslinjer for, hvorledes de vil kunne godkendes. Ifølge Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens oplysninger er der dog endnu ikke godkendt nogen reel GPS-anflyvningsprocedure ved brug af kommunikationsudstyr (UNICOM).

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærker hertil, at luftrumsstrukturerne og brugen af luftrummet er forskelligt fra land til land, hvilket giver forskellige forhold og muligheder. Det er derfor ikke nemt at sammenligne direkte med andre landes erfaringer med GPS-procedure med mulighederne for etablering af GPS-procedure i det danske luftrum. ”

Jeg kan derudover oplyse, at der er et større europæisk arbejde i gang for at udarbejde retningslinjer for denne type af anflyvninger til mindre ukontrollede flyvepladser.

Det europæiske luftfartssikkerhedssagentur (EASA) arbejder således sammen med European Global Navigation Satellite Systems Agency (GSA) for at udarbejde regler for området. De retningslinjer, der må forventes at komme ud af dette arbejde, vil efterfølgende kunne danne grundlag for en dansk praksis og en eventuel yderligere udvikling på området.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen