

NEFAB - Luftromsorganisering og nettverksfunksjoner som grunnlag for forbedret ytelse i ATM systemet og reduserte kostnader for flyselskapene

1. Innenfor hvilke deler av flysikringsorganisasjonens virksomhet anses det at gevinstpotensialet ved etablering av en FAB er størst? Gi en kort begrunnelse for konklusjonene.
 - *Reduksjon i personalkostnader*
 - *Samordning av utstysvalg*
 - *Det er et spørsmål om i hvilken grad det vil være mulig å utnytte eksisterende teknologiplattformer*
2. Hvilke fallgruber og risikomomenter ser gruppen i tilknytning til etablering av FAB? Gi en kort begrunnelse for konklusjonene.
 - *Dersom det oppstår uenighet i etableringen av FAB'en betyr dette at det ikke blir noen FAB.*
 - *FAB'en klarer ikke å demonstrere tilstrekkelig kost-nytte verdi.*
 - *Ambisjonsnivået for FAB er for høyt – man gaper over for mye.*
 - *Tidspress og mangel på tilgjengelige ressurser.*
 - *Kulturforskjeller mellom statene og deltakende organisasjoner.*
 - *Individuelle og forskjellige strategiske målsettinger i forhold til å gå inn i en FAB.*
 - *Samtidighet i implementering med andre tiltak som for eksempel European ATM Master Plan IP-1.*
3. Hvordan kan flysikringsorganisasjonene i NEFAB innrette seg for å minimere risiko knyttet til FAB-etableringen og muliggjøre gevinster?
 - *Redusere ambisjonsnivået og ha en realistisk tidslinje for gjennomføring.*
 - *Praktisk tilnærming til problemstillingene og realistiske mål.*
 - *Identifisere felles gevinster.*
 - *Arbeide for å oppnå enighet i forhold til charging.*
4. Hvordan kan luftfartsmyndighetene innrette sin virksomhet for å minimere prosjektrisiko knyttet til FAB-etableringen og muliggjøre gevinster?
 - *Forsvaret må være en bidragsyter i FAB-arbeidet.*
 - *Vesentlig å oppnå et harmonisert FUA-konsept.*
 - *Avtaler på stats- og myndighetsnivå må på plass.*
 - *Det er behov for en tett oppfølging av ANSP-prosjektet.*
5. Hvilke operative gevinster står høyest på de enkelte luftromsbrukernes "ønskeliste" knyttet til etableringen av FAB?

- *Større muligheter for militære operasjoner gjennom etablering av cross-border areas.*
- *Større grad av standardisering mellom militært og sivilt regelverk.*
- *Fri ruteføring for både sivil og militær trafikk.*

SESAR – Teknologi som grunnlag for forbedret ytelse i ATM systemet og reduserte kostnader for flyselskapene

1. Implementation Package 1 i European ATM Master Plan er den første store milepæl med frist til desember 2012. Drøfte innholdet i Capability Level 0-1/service level 0-1 i de presenterte plansjene og gi synspunkter på hvilke områder som byr på de største utfordringene for de ulike aktørene.

- *Både tidsaspektet og tilgangen på ressurser ansees krevende. Det er behov for spesifisering, anbudsinnhenting og prosjektgjennomføring.*
- *Opplæring, implementering og programvareutvikling på holdes opp mot eksisterende prioriteringer.*
- *Det er risiko for stor kostnadsøkning knyttet til utviklings- og implementeringsaktiviteter.*
- *Det å oppnå tilstrekkelig interoperabilitet er også reist som en utfordring, spesielt mellom sivile og militære trafikkledelsessystemer.*
- *I forhold til service level 0 og 1 synes det som det er gjennomførbart på hovedflyplassen. Det er større usikkerhet knyttet til kontrollsentralenes systemer. Capability level hos brukerne vurderes som variabelt, men de store operatørene ansees ikke som problematiske i denne sammenheng. Det er større usikkerhet knyttet til allmennflysegmentet.*

2. SESAR-programmet representerer et paradigmeskifte fra dagens luftromsbaserte tjenester til flygeprofilbaserte tjenester (business trajectories). Hvor anser gruppen at de største utfordringene ligger i forhold til å realisere de endringene som er forutsatt frem mot 2020?

- *Programmet fordrer store investeringskostnader, spesielt for ANSP'ene.*
- *Det vil være en utfordring å få alle partene på samme nivå/plattform.*
- *Det vil være utfordringer for kontrollsentralene å håndtere en blanding av fly i forhold til capability levels. Innføring av PBN er et eksempel i så måte. Det er også frykt for at en slik situasjon med varierende capability level vil kunne vare over lengre tid.*

3. SESAR operational concept inneholder viktige teknologiske endringer, innebærer høy automtiseringsgrad og fordrer utstrakt informasjonsdeling mellom alle aktørene. Hvordan kan SESAR operational concept bidra til forbedret ytelse i ATM-systemet og kostnadsbesparelser for flyselskapene sett med norske øyne?

- *I form av mer direkte ruteføringer, redusert flytid, redusert forbruk av drivstoff med påfølgende miljøbesparelser og høyere grad av måloppnåelse i forhold til Continuous Climb Departure og Continuous Descent Arrival (CCD/CDA)*
- *Hele trafikksystemet blir mer forutsigbart.*
- *Det forventes kortere flytider og ruteføringer med påfølgende redusert miljøbelastning.*
- *De største gevinstene kan oppnås i områder med høyest trafikkbelastning eller for eksempel i spesielle situasjoner slik som under vinteroperasjoner.*

4. Hva ser gruppen som de største risikomomentene i forhold til SESAR-programmet med implementering av SESAR operational concept og tilhørende teknologi?

- *Det er systemiske og organisatoriske utfordringer.*
- *Innføring av SESAR operational concept innebærer meget stor kompleksitet og berører politiske, nasjonale og internasjonale interesser.*
- *Det er varierende økonomisk evne innenfor statene og luftfartsindustrien som kan påvirke fremdrift.*
- *En kombinasjon av friere trasevalg og økende trafikk kan utgjøre en utfordring for flygekontrolltjenesten og reise flysikkerhetsmessige utfordringer.*
- *Utstyr på bakken og i flyene skal harmonere. Manglende harmonisering kan representere en sikkerhetsutfordring og det er behov for standardisering.*