



indra

Samferdselsdepartementet

Deres ref.: 16/485
Vår ref.: 2310/120/GEB

Oslo, 6.juni 2016

HØRINGSUTTAELSE TIL GRUNNLAGSDOKUMENT FOR NY NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029

Indra Navia viser til departementets invitasjon til høringsinnspill til Grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan 2018-2029. Notatet adresserer også noen momenter som fremkommer i vedleggsrapportene til NTP.

Indra Navia er en høyteknologisk industribedrift innen flysikringsprodukter og –systemer som har utviklet et neste-generasjons GPS baserte presisjonslandingssystem: GBAS. Vi er verdensledende innenfor landingssystemer og eksporterer norsk-utviklede og produserte anlegg til land over hele verden.

Samtidig nærmer internasjonal luftfart seg en omfattende oppgradering hva gjelder landingssystemer. GBAS-teknologien er identifisert som erstatter for analoge innflygingssystemer (ILS) i den styrende europeiske ATM Master Plan. Utviklingen innenfor SESAR og tester for lavsikts-operasjoner gjør det sannsynlig med utrulling fra 2018/19.

Implementering av GBAS krever en omfattende godkjennings- og sertifiseringsprosess med innsats fra flyplassoperatør, flysikringsleverandør, tilsynsmyndighet, flyselskap og systemleverandør. Indra Navia har investert i og utviklet et GBAS-system som er i prøvedrift på Gardermoen og Frankfurt. I tillegg har Norwegian Air Shuttle investert i utstyr som kan bruke GBAS og har etablert det som standard på sin B737 og B787 flåte. Dessverre mangler Avinor mulighet til å kunne kjøre denne prosessen videre med egne midler innenfor de rammer som er gitt. Implementeringen krever derfor øremerkede prosjektmidler fra myndighetenes side for igangsettelse av sertifisering av GBAS i Norge. Dette for å kunne opprettholde Norges rolle som verdensledende innen teknologi- og industrikompetanse innenfor luftfart og landingssystemer.

Indra Navia AS
PO Box 150 Oppsal
NO - 0619 Oslo, Norway
T +47 23 18 02 00
F +47 23 18 02 10
www.indranavia.com



indra navia | **100**
A CENTURY OF INNOVATION FOR VALUE



Indra Navia er fornøyd med de sentrale føringene Grunnlagsdokumentet legger opp til. Fokus på miljø, flysikkerhet og tilretteleggelse for økt flytrafikk er avgjørende for en god infrastruktur i luftfarten fremover. Dokumentet adresserer utfordringer som må løses for å nå ønsket målsetting for luftfart. GBAS-systemet bidrar til løsningen på samtlige av disse. Vi ber derfor om at det settes av prosjektmidler i NTP til Avinor fra og med 2017 for igangsettelse av sertifisering av GBAS i Norge.

Det er særlig fem hovedområder som Grunnlagsdokumentet og vedleggsrapportene peker på som GBAS svarer direkte på:

Mer miljøvennlig flytransport

NTP 2018-2029 legger stor vekt på klimautslippene for transportsektoren samlet sett. Målet er en halvering av klimagassutslippene innen 2030. Luftfart representerer ca. 10% av klimagassutslipp fra transport sektoren i Norge. Grunn dokumentet peker på tre tiltak som kan bidra til lavere utslipp fra luftfarten: oppgradering av flyflåten, effektivisering av luftrommet og innfasing av biodrivstoff.

Teknologien i GBAS innrettet slik at flyene krever kortere innflygningsstrekning og dermed reduserer drivstoffs-forbruk og klimagassutslipp. GBAS også muliggjør mer effektiv utnyttelse av luftrommet og bidrar til mindre støy i lokalområdene rundt flyplassen.

Norwegian Air Shuttle har investert i avionikkutstyr som kan bruke GBAS og har etablert det som standard på sin B737 og B787 flåte. En overgang til GBAS vil ikke bare la Norwegian dra nytte av denne investeringen, men vil også aktualisere de øvrige flyselskapenes behov for å modernisere flyflåten.

Tilrettelegge for økt flytrafikk

Flytrafikken øker både nasjonalt og internasjonalt, og trenden vil fortsette i årene fremover. En effektiv og sikker trafikkavvikling krever nye systemer som håndterer veksten på en bedre måte.

GBAS bidrar til mer effektiv utnyttelse av rullebane-kapasitet og kan gjøre flyplassene i stand til å håndtere langt høyere trafikk uten kostbare utbyggingsprogrammer.

Fokus på flysikkerhet

Flytrafikken i Norge øker, men heldigvis har antallet av uønskede hendelser holdt seg relativt stabilt. For å opprettholde sikkerheten må infrastrukturen tilpasses den forventede veksten i flytrafikken i årene som kommer. Første-generasjons GBAS – SCAT-I systemer – ble tatt i bruk i 2007 for å sikre trygge landinger på kortbane-flyplassene. SCAT-I systemene vil nå slutten av sin tekniske levetid i løpet av 2020-årene. Etter påtrykk fra EFTA, kan ikke bruk av SCAT-I teknologi opprettholdes som et krav ved tildeling av FOT-rutene i Norge.

GBAS er den eneste fullgode erstatning for trygg landing på dagens SCAT-I flyplasser.

**Internasjonale krav til nye og oppdaterte trafikk- og landingssystemer**

EUs reguleringer tilknyttet luftfart blir stadig strengere. Nye internasjonale retningslinjer for å sikre flysikkerhet og nasjonale standarder utvikles fortløpende. GBAS-teknologien er identifisert i den europeiske ATM Master Plan som erstatning for dagens analoge innflygingssystemer (ILS) med sannsynlig utrulling fra 2018/19.

Dersom det igangsettes sertifiseringen av GBAS i Norge nå får vi et landingssystem som både tilfredsstiller ATM Master Plan og som er tilpasset norske forhold. I tillegg vil investeringen i norskutviklet teknologi sørge for å beholde et internasjonalt ledende teknologisk miljø innenfor luftfart på norsk jord.

Bedre flytilgang til nordområdene

Grunnlagsdokumentet slår fast at «lange avstander gjør luftfart viktigere i Nord-Norge enn i andre landsdeler i Norge». I presentasjon av sin nordområdestrategi mot 2040 bekrefter Avinor at satellitteknologi vil gi mer effektive ruteføringer, innflygninger, bedre sikkerhet -og vil styrke redningstjenesten i landsdelen.

Det er kun Widerøe som har mulighet til å benytte SCAT-I landingssystem på kortbane-flyplassene. Situasjonen har skapt en monopolsituasjon i flytrafikken hvor flytilbudet for privattransport er dårlig, prisene høye og sikkerhets- og beredskapsstrategien er skadelidende på grunn av manglende tilgjengelighet.

Overgang til GBAS som er en åpen og internasjonal standard vil gi mulighet for andre flyselskaper å konkurrere på kortbane-flyplassene i langt større grad enn i dag.

GBAS gir klimagevinst og positiv samfunnsøkonomisk nytte

GBAS bidrar til å tilfredsstille de behov og krav til flytransporten som Grunnlagsdokumentet for NTP legger frem. På denne bakgrunn anbefales det at departementet og Stortinget i behandlingen av NTP 2018–2029 gir sin tilslutning til investering i sertifisering av fremtidens landingssystem, GBAS, i Norge.

Med hilsen,

Eldar Hauge
Administrerende direktør