



”Frågor rörande PPR” - KSAK:s medlemmars svar på Transportstyrelsen frågor

Daterat 2025-06-24

Sammanställning av 41 svar	Svaren har samlats in under perioden 22 maj – 24 juni
Uppdragsgivare Transportstyrelsen	Magnus Axelsson
Datum för sammanställning av svar	2025-06-24
Sammanställt av KSAK	Lars-Christer Andersson
Informationsspridning: KSAK.se, KSAK Nyhetsbrev (ca 4 500 personer) och KSAK Facebook (ca 2 000 personer)	Behörigheter av de svarande: De 41 svaren är från olika piloter med olika behörigheter; ATPL, CPL, FI/A, PPL/LAPL, UL
TS frågor	Medlemmarnas svar – att ses som riktlinje och exempel på svaren
1. Hur anser du att flygsäkerheten påverkas av PPR? Positivt på Flygsäkerheten: Ca 1% (4p) Neutral för flygsäkerheten: ca 2% (8p) Negativt (indirekt eller direkt) på flygsäkerheten: ca 60% (26p)	- PPR begränsar tillgången till landningsplatser och påverkar flygsäkerheten negativt - särskilt vid omplanering under flygning. Det minskar marginalerna och kan göra att piloten undviker säkra alternativ för att följa administrativa regler. - Självklart påverkar det flygsäkerheten negativt då man begränsar användningen av en fullt fungerande flygplats med PPR (ofta helt i onödan enligt min mening) - PPR gör det faktiskt svårare att flyga säkert ibland. Det kan låta konstigt, men om man som pilot måste få tillstånd i förväg för att landa på en flygplats, kan det göra att man undviker den – även om den egentligen vore det säkraste valet. I dåligt väder eller om något börjar strula med planet vill man kunna landa där det är bäst, inte där pappersarbetet tillåts. - I folkmun är en flygplats med PPR förbjuden att landa på. I planeringen undviker man i det längsta flygplatser med PPR eftersom det antingen handlar om stora kostnader att flyga dit med PPR, eller att PPR helt enkelt inte medges då flygplatsen inte anser det värt att öppna för att ett litet UL eller privatplan ska landa - PPR tillämpas från myndighets och flygplats-håll så strikt att det får flygsäkerhetsmässiga negativa konsekvenser



"Frågor rörande PPR" - KSAK:s medlemmars svar på Transportstyrelsen frågor

Daterat 2025-06-24

	- PPR har en indirekt negativ påverkan på flygsäkerheten eftersom det generellt medför begränsningar i möjligheten att använda flygplatsinfrastrukturen. Varje flygplats har sina egna lösningar på hur PPR ska hanteras och eftersom dessa ofta är onödigt omständliga och oklara blir det ofta besvärligt att använda sig av vissa flygplatser och man söker sig därför till andra, enklare alternativ, trots att förutsättningarna i övrigt t.ex. vädermässigt kan vara sämre där. - Det är bra att få kontakt innan flygning så att man som pilot vet vad som väntar på marken. Det är dumt om det är svårt att nå kontaktpersonerna - det försvårar eller ibland omöjliggör flygningen - Den påverkas negativt. Under grundflygutbildningen trummar vi in i våra elever att de skall avbryta flygningen om de t.ex. möter oväntat dåligt väder, oväntat låg bränslenivå eller andra faktorer som gör det mindre sannolikt att flygningen kan avslutas enligt plan på ett säkert sätt. Att avbryta flygningen förutsätter att det finns en flygplats att landa på. Utbredda PPR-krav försvårar detta. Skall vi förvänta oss att en ensam pilot i en stressad situation skall behöva söka igenom Svenska Flygfält för att hitta en lämpligt lokaliserad flygplats som inte har PPR? Vad händer om alla flygplatser som kan vara aktuella har PPR? Vid ett nödläge kan man givetvis ignorera PPR, men hela poängen är att flygningen skall avbrytas på ett kontrollerat sätt INNAN ett nödläge uppstår. (Ur denna synpunkt är f.ö. PNR inte mycket bättre än PPR.)
2. Vad bör Transportstyrelsen göra för att påverka och styra informationen som står i AIP om PPR, är den bra idag, och anser du att informationen i AIP är formulerad så att du känner dig trygg att flyga till flygplatser med PPR	- Det är ganska rörigt idag. PPR skrivs ibland in utan att det är tydligt vad som faktiskt krävs, och varje flygplats verkar göra lite som den vill. Transportstyrelsen borde styra upp det här – göra reglerna tydliga, och se till att PPR bara används där det verkligen behövs. För som det är nu känns det som man måste gissa sig fram, och det gör inte att man känner sig trygg när man planerar sin rutt. - Det finns såvitt jag känner till inget i AIP som ger vid hand att man skulle kunna landa på en flygplats utan PPR. Snarare tvärt om! - Personligen har jag inga problem med hur PPR redovisas i AIP idag. Det kanske redan är så, men det vore bra om man säkert visste att det under AD ESZZ 2.2.8 alltid framgår om PPR är tillämpligt



"Frågor rörande PPR" - KSAK:s medlemmars svar på Transportstyrelsen frågor

Daterat 2025-06-24

- PPR bör endast användas i extrema undantagsfall. Prior Notification fyller oftast syftet man är ute efter.

Att införa PPR bara för att torn, annan service eller grindarna är stängda ska inte vara OK. Jag kan behöva mellanlanda för att kolla tekniska indikationer eller helt enkelt lätta på trycket, helt klart flygsäkerhetsfrämjande åtgärder.

-Det bör framgå i AIP att flygplatsen kan användas om bedömning från pilot eller ATC är att detta är den säkerhetsmässigt bästa flygplatsen att landa på, även om inte fullt NÖD läge har uppstått.

- Har inga problem med att kontakta flygplatser och begära PPR. Men tyvärr så är inte alltid flygplatspersonal så kunniga i vad det innebär att man har PPR-krav

- VFR piloter är ju beroende av väder och planerar oftast nära avresa, och då vill man ju gärna ha ganska omedelbar feedback på en PPR förfrågan!

- Eftersom man inte får använda flygplatser med PPR utan att ha fått tillstånd i förväg så spelar informationen i AIP ingen annan roll för själva flygningen än om det inte funnes PPR. Jag kanske har missförstått frågan?

- Göra det tydligare om/när PPR krävs samt vilka vägar det finns att få PPR. Ibland kan man även få PPR (eller PN) från t.ex. en lokal flygklubb och det vore bra om man slapp "gräva" fram den informationen genom att söka på nätet. Att göra det i en stressad situation är helt ogörligt.

Dessutom är det oklart varför det är PPR - finns det någonting som förhindrar en säker landning eller är det bara av administrativa skäl?

AIP är också ganska bösig att använda, den utgår ifrån att man skriver ut informationen på ett A4-papper, men jag tror det är få som gör det. Och knappast när man sitter i ett flygplan och vädret inte är som man tänkt sig och man borde besluta sig för att landa någonstans och vänta ut vädret.

-Många flygplatser hänvisar till PPR men beviljar i praktiken aldrig ansökningar från gästande flygplan, exempel Halmstad Flygplats. I praktiken innebär det att flygplatsen är stängd för utomstående utanför öppettider.



"Frågor rörande PPR" - KSAK:s medlemmars svar på Transportstyrelsen frågor

Daterat 2025-06-24

3. Hur känner du inför att deklarerar NÖD med avsikt att landa på en flygplats som har upprättat PPR?

Det sammantagna svaret:

De flesta piloter som är i nöd svarar att de landar på en flygplats, oavsett PPR eller inte, oavsett om det är kontrollerat eller inte, öppet eller inte

- Det är verkligen att missbruka NÖD!!! Inget jag förespråkar.
- Det är en riktigt obehaglig känsla. Man vill inte känna att man behöver "nödlanda" bara för att man inte hunnit få ett tillstånd. Det borde vara en självklarhet att kunna landa säkert, utan att behöva hamna i en gråzon bara för att ett formulär inte blivit ifyllt i tid. Det skapar onödigt stress och osäkerhet.
- En aspekt är att många flygplatser, helt utan anledning förbjuder civil trafik när ATS inte är i tjänst.
Eller inför PPR-krav. Enda orsaken är ibland att det kan vara lurigt att ta sig in och ut på flygplatsområdet. Ska en gallergrind som inte har direkt påverkan på själva flygningen få vara orsaken till att en pilot inte får landa på allmän infrastruktur? Gallergrinden finns där för att inte obehöriga(!) ska komma IN på flygplatsområdet, dvs skydda flygtrafiken. Den finns inte där för att förhindra flygtrafik. problem liknande detta måste man från myndigheter och flygplatser kunna lösa i efterhand när piloten säkert är på marken!
- Om jag skulle befinna mig i en nödsituation landar jag på det ställe jag finner lämpligast oaktat PPR, väderminima etc. Svårigheten här tror jag istället ligger i att mentalt acceptera att man befinner sig i en nödsituation, särskilt om det är en situation som man själv satt sig i (som det förefaller ha varit vid den händelse som ligger till grund för det här arbetet).
- Att deklarerar NÖD sitter väldigt långt inne överhuvudtaget. Den dag jag skulle behöva deklarerar NÖD så tror jag att ev PPR är helt ointressant för mig. Jag skulle inte tveka att ta mig ned på första bästa fält - PPR, militärt, kryssat, vadsomhelst.
- Att deklarerar nöd känns drastiskt för att få landa på en flygsäker landningsbana. Ökade krav på avlyssning av flygradion hos markfordonen vore en säkrare lösning.



"Frågor rörande PPR" - KSAK:s medlemmars svar på Transportstyrelsen frågor

Daterat 2025-06-24

4. Är det något ytterligare du önskar lägga till i fråga om PPR

- Grundprincipen borde vara att alla flygplatser alltid skall vara öppna för användande vid behov (även användandet av inflygningshjälpmedel). Personligen tror jag att problemet med att vi fått så mycket PPR på svenska flygplatser kommer från en avdelning på TS som tvingat flygplatsledningarna att begränsa användning av flygplatserna då det är stängt. Vet att det varit diskussioner på flygplatsernas verksamhetskontroller att flygplatschefen är ansvarig för allt som händer på flygplatsen även när det är stängt och därför borde begränsa användandet av flygplatsen när det inte är öppet
- Är det inte lika viktigt att LFV och andra aktörer är med i debatten? Att en flygplats är stängd beror i 9 fall av 10 enbart på att det inte finns trafikledning och det bestäms av de kostnader som trafikledningen medför. ESMK har PN med självanmälan och det har fungerat problemfritt i mer än ett år. Det bör, om det finns hinder i regelverket, omedelbart klargöras att en flygplats mycket väl är tillgänglig, men utan att kunna erbjuda någon som helst form av service, fastän den inte har trafikledning
- PPR känns ofta som ett hinder snarare än något som hjälper. Det används ibland för att hålla borta privatflygare, snarare än att faktiskt hantera trafiken eller öka säkerheten. Det är synd, för det gör det svårare att flyga i Sverige som privatpilot. Vi borde vända på det: låt flygplatserna vara öppna som standard, och använd PPR bara när det verkligen finns ett bra skäl.
- En lösning på ovanstående är att införa krav på att civila flygplatser ska ha en lösning så att piloter som har landat SKA kunna ta sig ut från flygplatsområdet utan vidare problem. Det ska även vara publicerat med tex skyltar (svart C på gul botten? Eller vanlig text på skylt....) eller i AIP vilken väg piloter tar för att gå UT.
- Olyckligtvis breder ett omotiverat användande av PPR ut sig på alltfler flygplatser. I vissa fall, t.ex. i hårt trafikerat luftrum, är det naturligtvis motiverat, men i Sverige är det trots allt undantagsfall. Istället verkar PPR användas mer för säkerhetsskull, för att från flygplatsens sida hålla ryggen fri ansvarsmässigt, eller för att man är rädd för obehöriga på manöverområdet (vilket ju PPR knappast är en lösning på). Det finns naturligtvis alla möjligheter att styra hur man ska bete sig på flygplatser när ATS är stängt utan att man för den sakens skull behöver använda sig av PPR



”Frågor rörande PPR” - KSAK:s medlemmars svar på Transportstyrelsen frågor

Daterat 2025-06-24

- Jag tror att vi ska driva "Precautionary Landing" som ett accepterat sätt att hantera pressade situationer: Att det är fullt acceptabelt, OK och t o m rekommenderat att landa om man känner tveksamhet.
Och att man då också har en "gräddfil" att landa oavsett PPR/PN.
Vi behöver en mindre dramatisk åtgärd än PAN PAN och MAYDAY.

- Då PPR primärt finns i syfte att trygga markpersonal/fordon så anser jag att PPR blir en falsk trygghet. Kommer ett nödländande flygplan så har markpersonalen ändå ingen förvarning.

Avlyssning av flygradio skulle öka den säkerhetsaspekten jämfört med enbart PPR

- Det känns mycket tråkigt för GA flyget att begränsa användningen av så många fina lågtrafikerade flygplatser för GA besökare . Flygplatsen skulle kunna sätta upp regelverk för hur flygplatsen önskar hantera GA besök under PPR tider, och beskriva dessa i AIP

- PPR och PN bör kompletteras med anledning och tider när kravet tillämpas. T ex mindre enskilda flygfält som har begränsad snöröjning eller i vissa fall gräsklippning. Många mindre flygfält, som inte är med i AIP, har angett PPR (svenska flygfält redovisar en del) men vid kontakt så är det t o m så att kontaktpersonen inte känner till att man har PPR än mindre vad det innebär. Därav urholkas PPR begreppet. Vidare får man ibland uppfattning att vissa trafikledningar använder PPR för att minska sin arbetsbelastning. Idag så är det bara att anmäla PPR för mindre flygfält via svenska flygfält eller i ett NOTAM. Möjligen borde man redovisa skäl för PPR och även hur det bidra till höjd flygsäkerhet och ev ökad risk för att minskad tillgänglighet bidrar till sämre flygsäkerhet.

- Systemet är för rörigt och inkonsekvent, skapar osäkerhet och det är oerhört lätt att tolka och förstå fel.

- PPR är till största delen av ondo och minskar våra möjligheter att använda flygandet fullt ut,
Både firmaflyg och privatflyg. Däremot har vi hamnat där vi är idag pga nonchalans och okunskap runt varje flygplats/flygfälts regler och det ligger på PiC-ansvar att ha koll på detta, här finns det en del mer att önska men det handlar om utbildning.” Det



"Frågor rörande PPR" - KSAK:s medlemmars svar på Transportstyrelsen frågor

Daterat 2025-06-24

är frustrerande att se massa parkeringsplatser som är tomma men som av olika skäl inte får/kan användas..."

- Om flygets infrastruktur fungerade skulle inte PPR behövas. Flygplatser är infrastruktur och ska vara öppna, oavsett bemannade eller inte. Hur skulle det se ut om vissa vägar var avstängda vissa tider?

- Min erfarenhet är att det är väldigt sällan en PPR fråga resulterar i ett nej, varför man då skarpt kan ifrågasätta varför det finns, samtidigt ger PPR en möjlighet att neka.

Jag anser att det är bättre att styra mot PN (prior notice) och telefonnr för information om service på fältet i fråga ,boka slottid osv men inte att det ska vara en fråga "FÅR JAG LANDA"

- Många -- jag skulle säga de flesta -- flygplatser med PPR har egentligen ingen anledning att ha det. Man använder PPR t.ex. som ett enkelt sätt att hantera risker som dyker upp i riskanalyser även om det skulle finnas andra sätt, för att man inte har lust skicka NOTAM (eller tror att det är svårt), eller t.o.m. av rent kontrollbehov från flygplatsoperatörens sida. Jag kan egentligen bara se två rimliga anledningar till PPR:

- Det kan uppstå faktiska (och inte hypotetiska) förhållanden som gör flygplatsen obrukbar och som förekommer med sådan oregelbundenhet eller kort förvarning att det inte är realistiskt att publicera öppettider eller NOTAM.

- Det finns saker på flygplatsområdet som av säkerhetsskäl ("security") måste skyddas mot insyn/beträdande även av piloter och som inte är bevakade.

- Vi (enskilda privatflygare, klubbar, TS, LFV, Swedavia, flygplatsägare m.fl) lever ju i samma värld och har ju samma mål - flygsäkerhet. ingen av dessa aktörer är i ett vakuum utan alla är på olika sätt kuggar i samma maskineri.

Det finns massa olika "satsningar" på flygsäkerhet där man uppmuntrar till flygsäkerhet. Och det mesta är bra! Men - TS/LFV/flygplatsägarna borde kanske ta till sig av detta själva och se det som att vad de gör (och inte) gör också har påverkan på flygsäkerheten, både i stort och smått.



"Frågor rörande PPR" - KSAK:s medlemmars svar på Transportstyrelsen frågor

Daterat 2025-06-24

	En del privatflygare ute på klubbarna är nästan rädda för att prata med ATC och undviker det så mycket det går. Vissa väljer att flyga långa omvägar för att undvika att prata med ATC. Vissa slår aldrig på transpondern om det inte krävs. PPR-kravet är knappast den enda anledningen till detta, men PPR-kravet gör i alla fall inte att rädslan (eller vad det nu är) minskar. - Jag anser att flygplatser ska vara tillgängliga alltid, oavsett öppet eller stängt ATS och att PPR används vid tex banarbete mm. Inte stänger en hamn för båttrafik? Detta skulle skapa en mycket bättre flygsäkerhet och tillgänglighet. Rullgrindar mm finns på i princip alla ställen. - Jag anser att flygplatsernas användning av PPR har accelererat i Sverige på ett sätt som saknar motsvarighet i andra länder och i kombination med att många trafikflygplatser anpassar sina öppethållningstider enbart efter reguljärtrafikens ankomster och avgångar har tillgängligheten på Sveriges flygplatser minskat dramatiskt. I exempelvis Finland har man en helt annan approach, med välfungerande system skapade för att den fina infrastruktur som flygplatser utgör ska vara tillgänglig för allmänflyg oavsett om flygplatsen är öppen eller inte.
5. Övriga kommentarer	- Jag tycker man ska titta på hur Norge löst det med MyPPR, där man loggar in med en app och direkt får info vad som gäller på flygplatsen och kan be om PPR. Svaret kommer omedelbart. Smidigare kan det knappast vara och det gör att piloter tar del av vad som gäller. Här kan finnas Notam och annat som är specifikt för fältet. - Jag flyger även en hel del i Finland och där har dom gått helt åt andra hållet, där är det helt ok att både landa och starta från stängda flygplatser, när man skall flyga IFR från en stängd flygplats så har dom ett speciellt telefonnummer till Helsinki control att ringa för att få en IFR klarering redan på marken. (Något för Sverige att införa också) - Hur tillämpar transportens och andra länders inspektörer frågan om PPR vid så kallade ramp checks? Det blir snabbt hörsägen bland piloter om man drabbas av anmärkningar och myndighetsåtgärder vid "brott" mot PPR-kravet. Vad gör



"Frågor rörande PPR" - KSAK:s medlemmars svar på Transportstyrelsen frågor

Daterat 2025-06-24

	Transportstyrelsen i dialogen med EASA i denna fråga? - Transportstyrelsen och Trafikverket borde i ett gemensamt projekt se till att tillgängligheten till flygplatser behålls på en rimlig nivå för allmänflyget. Detta skulle bl.a. kräva att AD är tillgänglig H24 och inte AD som ATS vilket börjar förekomma allt mer. PPR ska kunna få användas, men bara om sakliga skäl föreligger (det är ju t.ex. högst rimligt att man inte hur som helst kan flyga in till och landa på en helt militär flygplats o.s.v.), men inte som någon krånglig hålla-ryggen-fri-lösning. - Så ett annat medskick i frågan om nöd, är att flygledarna borde också bli bättre på att identifiera trängande lägen som kan resultera i nödläge längre fram även om piloten inte använder exakt rätt fraseologi. (Många är naturligtvis jätteduktiga på detta, men det finns förbättringspotential)
--	--