

Nr 288

Av herrar **Strandberg** och **Schött**, om samordning av de civila och militära trafikledningssystemen, m. m.

(Lika lydande med motion nr 360 i Andra kammaren)

Den civila luftfartens betydande expansion och den samtida utvecklingen inom militärflyget medför stora trafikledningstekniska problem.

En av de viktigaste grunder som flygsäkerheten vilar på är trafikledningsorganisationen. De som använder det s. k. luftrummet är tre kategorier: trafikflyget, militärflyget och allmänflyget. Dessa tre kategorier har alla olika synpunkter på hur luftrummet skall användas.

Trafikflygets företrädare är starkt inställda på att söka förbättra säkerheten och är mycket angelägna om ytterligare kontroll. Grundkravet är en förbättrad trafikledning i form av upprättandet av luftleder till alla flygplatser med reguljär trafik. Dessutom vill man ha *samma* trafikföreskrifter för alla flygplatsområden som för Stockholm, Malmö och Göteborg.

Militärflyget försiggår ofta utanför kontrollerat luftrum och sådan luftfart kan i princip äga rum utan anmälan eller meddelande till något trafikledningsorgan. Ett exempel som påvisar att flygsäkerheten är intimt förknippad med denna fråga är situationen i malmöområdet. Problemen beträffande det kontrollerade luftrummet storlek och fördelning mellan den civila och militära sidan i malmöområdet är så stora, att det nuvarande läget utan överdrift kan anses utgöra en akut säkerhetsfråga.

En koordinering av de civila och militära trafikledningssystemen är framför allt ur säkerhetssynpunkt en nödvändighet. Målet är naturligtvis en sammanslagning av de båda organisationerna, en sammanslagning som inte endast skulle öka flygsäkerheten utan också innebära en rationalisering som skulle medföra betydande besparing. I Stockholm och Göteborg har man redan samordnat all civil och militär flygtrafik i en trafikledningcentral och det är synnerligen önskvärt att så sker över hela landet.

Frågor som är förknippade med trafikledningsorganisationen och flygsäkerheten är bl. a.: utbildningen av trafikledare, frågan om allmänflygets inordnande i trafiksystemet samt ljusutrustningen för flygplatserna. En gemensam utbildning för militära och civila trafikledare blir en naturlig konsekvens av kravet på en gemensam organisation. I takt med flygets expanderings måste denna utbildning vidgas både kvantitativt och kvalitativt.

Vad gäller allmänflyget tillhör det svenska de allra största i Europa och det befinner sig i rask tillväxt. I framtiden måste man lägga ner stora ansträngningar på att få denna gren av flyget att inpassa sig i och tillämpa liknande regler och normer som trafikflyget och militärflyget.

Det bör vidare vara en målsättning att införa det internationella ljusutrustningssystemet på alla flygplatser som trafikeras av civila flygplan i reguljär trafik. Från experthåll har man kommit fram till detta ställningstagande på grund av praktisk erfarenhet. Inflygningsljusen skall nämligen leda flygplanet under den allra besvärligaste och ur säkerhets synpunkt mest kritiska delen av hela inflygningen. För att en säker landning skall kunna ske fordras tillfredsställande banljus och ordentlig banmarkering. Flygvapnets ljusystem anses inte helt uppfylla dessa villkor. Det måste vidare i hög grad underlätta pilotens arbete, om han kan räkna med att alla flygplatser är utrustade på ett och samma sätt. Det vore därför synnerligen önskvärt att, i likhet med förhållandet i många andra länder, även i Sverige det internationella ljusystemet infördes som standard på våra flygplatser.

Vi föreslår alltså att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville hemställa,

- 1) att Kungl. Maj:t ville föranstalta om åtgärder i syfte att samordna de civila och militära trafikledningsorganisationerna till *en* trafikledningsorganisation, på samma sätt som redan skett i Stockholm och Göteborg;
- 2) att som konsekvens härav en gemensam och så småningom utvidgad utbildning av trafikledare sker;
- 3) att allmänflyget anpassas till de regler som gäller för det övriga flyget; samt
- 4) att det internationella ljusutrustningssystemet successivt införes som standard på våra flygplatser.

Stockholm den 26 januari 1966

Bertil Strandberg

Lars Schött