

## Nr 240

Av herrar Werbro och Jönsson i Ingemarsgården, *angående flygtrafikledningens organisation.*

För den civila och militära luftfarten uppdelas det svenska luftrummet i huvudsak i *kontrollerat luftrum* och *okontrollerat luftrum*.

Landets hela geografiska yta är indelad i flyginformationsregioner. Ett flyginformationsområde täcker således både det okontrollerade och det kontrollerade luftrummet. Varje flyginformationsområde har en områdeskontrollcentral, som förutom uppgiften att sköta trafikledningen i det kontrollerade luftrummet även skall handha flyginformationstjänsten och alarmeringstjänsten inom respektive flyginformationsområde som helhet. Landet har fyra sådana trafikledningscentraler, nämligen Sundsvall, Stockholm (Arlanda), Göteborg och Malmö.

*Luftlederna* har en normalbredd av 18,5 km och sträcker sig i höjded från normalt ca 1 000 m till 6 000 m över havsytans nivå. Över dessa flyghöjder har, för att tillgodose jet-flygplanens behov, ett övre luftrum upprättats i södra Sverige, vilket i praktiken innebär, att övre gränsen på luftlederna höjts till 11 600 m. All flygning i svenska luftleder skall utföras enligt instrumentflygreglerna, dock får okontrollerad korsning av *de undre luftlederna* ske vid god sikt under dager.

*Terminalområdena* (TMA) omger varje flygplats med fullständig trafikledning. Kring de lokala flygplatserna har terminalområdet cirkelform, med en radie av 30 km. Undersidan av terminalområdet börjar normalt 200—300 m över marken och sträcker sig uppåt till ca 6 000 m höjd. Ett trafikflygplan är alltså sämre skyddat i ett normalt terminalområde än i en luftled. Kring de större flygplatserna i Stockholm, Göteborg och Malmö har terminalområdet större och oregelbunden utsträckning i sidled. I dessa tre terminalområden får endast flygning ske enligt instrumentflygreglerna *oavsett vädret*. Dock får kontrollerad flygtrafik enligt visuelflygbestämmelserna äga rum efter tillstånd från flygtrafikledningsorgan. All trafik är alltså kontrollerad. I Stockholms och Göteborgs TMA har dessutom all civil och militär flygtrafik samordnats i en trafikledningscentral.

*Kontrollzoner* är upprättade runt flygplatser för att skydda instrumentflygtrafiken. Dess uppgift är att tillgodose kravet på kontrollerat luftrum för in- och utflygande flygplan i samband med start och landning.

### *Informationssträckor och informationsområden*

Det saknas luftleder till många av de flygplatser, som trafikeras av inrikesflyget. I avsikt att förbättra flyginformationstjänsten på dessa sträckor har s.k. informationssträckor upprättats. På dessa sträckor tillhandahålles flyginformation enligt särskilt fastställda föreskrifter.

De flygplatser, där flygkontrolltjänst icke utövas, är från norr räknat: Skellefteå, Örnsköldsvik, Borlänge, Karlstad, Norrköping, Hultsfred och Kristianstad. Inom dessa områden tillhandahålles flyginformationstjänst enligt fastställda föreskrifter (AFIS). Kring dessa flygplatser motsvaras terminalområdet och kontrollzonen av *informationsområdet* respektive *trafikzonen*.

Informationssträckorna är ett svenskt system. Dessa är endast upprättade på tider, som i stort är anpassade till den reguljära trafiken. Publicering av informationssträckor och informationsområden och regler härför sker f.n. genom »Underrättelser från Luftfartsstyrelsen» NOTAM-Sverige (A 1164/65 23 SEP).

Sammanfattningsvis tillhör informationssträckor och informationsområden det *okontrollerade luftrummet*.

I allt okontrollerat luftrum gäller den s.k. kvadrantregeln vid höjdval, vilket vid instrumentflygning kan innebära lägst 150 m åtskillnad i höjd mellan korsande trafik. I luftlederna tillämpas alltid minst 300 m höjdat-skillnad.

De ordinarie militärflygplatserna är omgärdade med terminalområden och kontrollzoner i likhet med de civila flygplatserna men med särskilda föreskrifter som skiljer sig från den civila flygtrafikens.

### *Slutsatser och kommentarer*

Brukarna av luftrummet kan indelas i tre kategorier:

1. Trafikflyget
2. Militärflyget
3. Allmänflyget

Dessa tre kategorier har alla olika synpunkter på hur luftrummet bör uppdelas.

*Trafikflyget* siktar på ytterligare kontroll. En förbättrad trafikledning i form av upprättandet av luftleder till alla flygplatser med reguljär trafik är ett grundkrav. Den reguljära trafiken måste i framtiden få sådant skydd, att den *från start till landning, oberoende av vädret, kan operera utan hänsyn till »se och bli sedd-principen»*. Denna målsättning är som framgått av redogörelsen för luftrummet uppbyggnad icke uppfylld. I första hand måste flyginformationssystemet utbytas mot flygkontrolltjänst. Detta får

till följd, att trafikzoner och informationsområden får kontrollzons respektive terminalområdes status. Dessutom måste för samtliga terminalområden införas trafikföreskrifter i enlighet med de nu för Stockholm, Malmö och Göteborg gällande.

*Militärflyget* kan ej acceptera upprättandet av flera och högre luftleder, då detta anses inverka menligt på rörelsefriheten i *det nu okontrollerade* luftrummet. Här kan i princip all luftfart äga rum utan anmälan eller meddelande till något flygtrafikledningsorgan. Detta luftrum kan sägas utgöra »ingenmansland». De militära terminalområdena är många gånger alltför små, vilket innebär att trafiken kring dessa flygplatser ofta måste äga rum i okontrollerat luftrum. Den militära verksamheten äger merendels — utom i samband med start och landning — rum utanför kontrollerat luftrum. Ytterligare terminalområdessammanslagning under gemensam trafikledning i likhet med i Stockholm och Göteborg är nödvändig inom en nära framtid. Problemen beträffande det kontrollerade luftrumets storlek och fördelning mellan den civila och militära sidan i Malmö-området är så stora, att nuläget utan överdrift kan anses utgöra en akut säkerhetsfråga.

I samband med dessa frågor framstår koordineringen av de civila och militära *trafikledningssystemen* som en nödvändighet. Den juridiska sidan beträffande militärt luftrumsstatus måste helt klarläggas. Det gäller bl.a. frågan om bemyndigande att upprätta militärt kontrollerat luftrum. Man kan erfarenhetsmässigt konstatera, att det militära och civila tänkandet närmat sig varandra. Erfarenheterna från stockholms- och göteborgsområdet är positiva från bägge håll.

Den tredje brukaren av luftrummet, *allmänflyget*, anför med ökande styrka motstånd mot de alltmer minskande möjligheterna att röra sig fritt i luftrummet. Man ser där med viss motvilja utökningen av det kontrollerade luftrummet. Det svenska allmänflyget tillhör det allra största i Europa, och dess svårighet att inpassa sig och tillämpa samma regler och normer som trafikflyget och militärflyget medför och kommer att medföra det största problemet för en rationell och säkerhetsmässigt acceptabel lösning av hithörande problem.

Det torde ur trafiksäkerhets- och trafikledningssynpunkt vara av betydelse att införa *ett* gemensamt kontrollerat luftrum. Landet bör därvid indelas i flygkontrollområden. Indelningen bör kunna överensstämja med flyginformationsregionerna. Varje sådan region förses med ett trafikledningsorgan avseende all luftfart, dvs. såväl civil som militär, vilket ledes av ett civilt flygtrafikledningsorgan. Därutöver synes det endast bli erforderligt med trafikledning vid flygplatserna som i stort inriktas på start- och landningsuppgifter.

Under hänvisning till vad som ovan anförts får vi hemställa, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att en utredning snarast kommer till stånd beträffande införandet av ett gemensamt luftrum för all luftfart i landet, indelning i flygkontrollområden samt om inrättandet av organ för trafikledning inom trafikkontrollområden.

Stockholm den 25 januari 1966

*W. Werbro*

*Elias Jönsson*  
i Ingemarsgården

---

### **Nr 241**

Av herr Adamsson m. fl., om ett konst- och kulturhistoriskt regionmuseum för övre Norrland.

(Lika lydande med motion nr 197 i Första kammaren)

Stockholm den 25 januari 1966

*Erik Adamsson*

*Jan-Ivan Nilsson*

*Sigvard Larsson*

*Cecilia Nettelbrandt*

*Ove Nordstrandh*