

Nr 153

Utlåtande i anledning av väckta motioner om samordning av de civila och militära trafikledningssystemen samt om inrättande av en gemensam trafikledarskola m. m.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Strandberg* och *Schött* (I: 288) och den andra inom andra kammaren av herrar *Oskarson* och *Bengtson* i Solna (II: 360) har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte 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.

Vidare har i en inom andra kammaren av herr *Werbros* väckt motion (II: 11) hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla att en utredning måtte verkställas om inrättande av en gemensam trafikledarskola för utbildning av trafikledare för den civila och militära luftfarten.

Slutligen har i en inom andra kammaren av herrar *Werbros* och *Jönsson* i Ingemarsgården väckt motion (II: 240) hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte 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.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionerna I: 288, II: 11 och II: 240.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från luftfartsstyrelsen, chefen för flygvapnet och 1963 års luftfartsutredning. Därjämte har på utskottets begäran Scandinavian Airlines System (SAS), Aktiebolaget Linjeflyg och Svensk pilotförening yttrat sig i ärendet.

Från Svensk flygtrafikledarförening har vidare inkommit en skrift i ämnet.

Luftfartsstyrelsen framhåller beträffande gemensam trafikledarskola för den civila och militära luftfarten följande.

Frågan om ett närmare samgående mellan luftfartsstyrelsen och flygvapnet i vad avser utbildning av trafikledningspersonal har under en följd av år varit föremål för diskussioner och undersökningar. Bland annat gjordes för några år sedan undersökningar angående möjligheterna att förlägga flygvapnets skola i anslutning till luftfartsverkets trafikskola på Bromma. Dessa undersökningar gav vid handen att detta vore möjligt, men med hänsyn till att flygvapnet redan disponerade lokaler och utrustning för denna utbildning vid Högernäs, beslöts emellertid då, att dess skola i stället skulle förläggas dit.

Utöver i motionen II:11 nämnda motiv för ett närmare samgående — att militära trafikledare i ökad omfattning har att leda civil flygtrafik på militära flygplatser, respektive önskemålet ur beredskapssynpunkt att civila trafikledare erhåller utbildning i militär trafikledning — torde även kunna nämnas ekonomiska fördelar. På grund av ett alltmer ökande krav att i utbildningen realistiskt kunna inöva en modern trafikledningsfunktioner kräves synnerligen avancerad utbildningsutrustning i form av bland annat dyrbar radarsimulatoranläggning; sådan utrustning skulle kunna utnyttjas gemensamt. En gemensam skolning synes även kunna medföra viss besparing på personalsidan genom ett rationellare utnyttjande av tillgänglig instruktörspersonal.

En viss samordning av utbildningen av civila och militära trafikledare sker redan i dag på så sätt, att skolorna i viss utsträckning utnyttjar varandras instruktörer, varjämte eleverna i respektive skolor genomgår kortare kurser vid den andra skolan för studium av militär respektive civil flygtrafikledning.

Den nära samordning av flygtrafikledningen för civil och militär flygverksamhet, som för närvarande äger rum, kommer med nödvändighet att få en alltmer ökad omfattning i framtiden. I insikt härom har luftfartsstyrelsen i underdånig skrivelse den 2 december 1965 med hemställan att Kungl Maj:t måtte föranstalta om en utredning i syfte att klarlägga den civila flygtrafikledningens framtida organisation pekat på angelägenheten av att ett samgående mellan de civila och militära trafikledningarna undersökes. I denna skrivelse har luftfartsstyrelsen även framfört att en sådan utredning bör innefatta en undersökning av förutsättningarna för en gemensam utbildning av civil och militär trafikledningspersonal.

I fråga om luftrumets indelning framhåller styrelsen.

Det *kontrollerade* luftrummet består av kontrollzoner samt terminalområden omkring vissa flygplatser samt luftleder, som förbinder flygplatserna med varandra. Genom ändring den 1 juli 1965 i luftfartskungörelsen av den 24 november 1961 (nr 558) samt kungörelse den 24 november 1961 (nr 563) angående trafikregler för luftfarten har begreppet militärt kontrollerat luftrum introducerats i nämnda kungörelser. Inom flygvapnet upprättade kontrollerade luftrum utgöres av kontrollzoner och terminalområden omkring vissa militära flygplatser.

Enligt luftfartsstyrelsens uppfattning är begreppet militärt kontrollerat luftrum icke entydigt, när ett antal terminalområden och kontrollzoner står under såväl civil som militär trafiklednings jurisdiktion. Dessutom lämnar

den företagna distinktionen mellan de båda typerna av områden en inkörsport för skiljaktigheter i såväl trafikregler som trafikledningsbestämmelser inom civila respektive militära kontrollerade luftrum, vilket med hänsyn till luftfartens utpräglad internationella karaktär är olämpligt. Vidare är chefens för flygvapnet rätt att upprätta kontrollerade luftrum av den militära typen icke reglerad i förfatningstexten. Luftfartsstyrelsen anser sålunda i likhet med vad som anföres i motion nr II: 240 att militärt luftrumsstatus bör klarläggas. Detta klarläggande bör dock inte begränsas enbart till frågans juridiska sida.

Vid vissa flygplatser och utefter ett antal flygsträckor utanför det kontrollerade luftrummet har till skydd för den inrikes linjefarten upprättats *trafikzoner, informationsområden och informationssträckor* och för dessa områden och sträckor har särskilda bestämmelser utfärdats.

Informationsområdena och informationssträckorna och för dessa gällande föreskrifter har ingen förankring i internationella regler, och luftfartsstyrelsens avsikt är, att vid flygplatserna ersätta trafikzoner och informationsområden med kontrollzoner och terminalområden samt i samband härmed ersätta där bedriven s. k. AFIS-tjänst med konventionell trafikledningstjänst. Detta kommer att ske så snart tillgången på trafikledare möjliggör detta.

Frågan om upprättande av luftleder som ersättning för informationssträckorna är av kontroversiell art, i det att olika kategorier av brukare av luftrummet har skilda synpunkter på densamma och den är av så principiell betydelse att den bör prövas i samband med en eventuell utredning.

Vad beträffar förslaget i motion II: 240 angående upprättande av kontrollområden täckande hela luftrummet erbjuder ett realiserande av detsamma många tekniska problem, vartill kommer att kostnaderna härför sannolikt skulle bli höga. Därest upprättande av kontrollområde täckande hela flyginformationsregionerna begränsas endast till det övre luftrummet, d. v. s. området över 6 000 meter, vilken åtgärd för övrigt rekommenderades vid ett nyligen avhållet ICAO-möte avseende Europa-Medelhavsregionen, torde förslaget vara lättare realiserbart.

I detta sammanhang finnes en annan fråga av kontroversiell art, som i likhet med den förenämnda har direkt inflytande på trafikledningens organisation, nämligen trafikföreskrifternas utformning. Luftfartsstyrelsen har, i medvetande om att den s. k. se-och-bli-sedd-principen inte alltid erbjuder ett tillräckligt skydd mot kollisionsrisk, infört vissa begränsningar i fråga om den rätt, som de grundläggande internationella trafikreglerna erbjuder, att utföra VFR-flygning (= flygning enligt visuelflygreglerna) inom kontrollerat luftrum utan kontroll från trafikledningens sida. Sålunda har luftfartsstyrelsen bestämt, att all flygning i luftlederna med undantag för korsning av lederna under 6 000 meter även under dager och i god sikt skall ske enligt IFR (= instrumentflygreglerna), vilket innebär att all sådan flygning sker under trafikledningens kontroll.

Inom Stockholm, Göteborg och Malmö terminalområden samt kontrollzoner i anslutning till dessa gäller också obligatorisk IFR för de flygplan, som är utrustade och bemannade härför. Dessutom är inom dessa områden även VFR-flyget underkastat viss kontroll, vilken i första hand syftar till skydd för IFR-trafiken.

Det har hävdats från allmänflygarnas sida att ovannämnda bestämmelser innebär onödiga restriktioner för VFR-flyget, och jämförelser har i samband härmed gjorts med andra länder med avsevärt större flygtrafik än i Sverige där man inte funnit motsvarande bestämmelser erforderliga. Å andra sidan kräves från trafikflygets sida, såsom framhålles i motion II: 240, ytterligare kontroll från trafikledningens sida, så att trafiken från start till landning alltid kan operera utan hänsyn till se-och-bli-sedd-principen. Även i ovanstående principiellt viktiga fråga är det önskvärt att en eventuellt blivande utredning tar ställning.

Vad beträffar *trafikledningens organisation* framhåller styrelsen att stor överensstämmelse föreligger beträffande organisation och förfaranden på den civila och militära sidan och att samarbetet mellan de båda trafikledningsorganisationerna av bland annat dessa skäl fungerar bra.

I flera länder med väl utvecklad luftfart har man emellertid numera funnit det lämpligt att helt integrera civil- och militär trafikledning inom en organisation. Styrelsen anser det därför önskvärt att — såsom i det föregående anförts — en av Kungl. Maj:t tillsatt utredning får i uppdrag att undersöka förutsättningarna för en sådan integrering även i vårt land. Därest en integrering inte skulle anses motiverad, bör utredningen föreslå riktlinjer beträffande fördelningen mellan luftfartsverket och chefen för flygvapnet av trafikledningsansvaret för det svenska luftrummet.

Luftfartsstyrelsen förklarar sig vidare dela uppfattningen, att det civila internationella ljusutrustningssystemet bör införas vid samtliga svenska flygplatser, där linjefart bedrives. Flygvapnets inflygningsbelysning är ett centerlinjesystem, som kompletterats för att kunna ge ledning även för de moderna svenska krigsflygplan, som utför inflygning för landning med högt nosläge, varigenom centerlinjen blir skydd för föraren.

Genom att flygvapnets system inte överensstämmer med internationellt antagna normer har överenskommelse träffats med chefen för flygvapnet, att centerlinjesystemet skall kompletteras på de militära flygplatser, som utnyttjas för civil linjefart. Den komplettering som anses nödvändig för att civilflygets krav skall tillfredsställas är huvudsakligen dels att centerlinjen förses med ett större antal ljusenheter samt dels att särskilda s. k. »cross-bars» anordnas.

Sammanfattningsvis framhåller styrelsen att den i princip delar motionärernas uppfattning, att en utredning bör komma till stånd rörande samordning mellan den civila och militära flygsäkerhetstjänsten och härmed sammanhängande frågor. Styrelsen önskar emellertid framhålla, att de resultat,

vartill 1963 års nu arbetande luftfartsutredning kan komma i fråga om kostnader och kostnadstäckning för den civila luftfarten i viss mån kan komma att påverka länkbara lösningar för den samordning av flygsäkerhetstjänsten m. m., varom nu är fråga.

Chefen för flygvapnet redogör i sitt yttrande för nuvarande organisation samt gällande bestämmelser på tillhörande område.

Beträffande *trafikledarutbildningen* framhålles härefter följande.

Kravet på trafikledare för militär resp. civil flygtrafik är i väsentliga avseenden olika. Detta avvikande kompetenskrav får ses mot bakgrunden utav flygverksamhetens olika karaktär och flygplanens olika bemanning. Inom den civila reguljära luftfarten föreligger krav på att två förare skall ingå i flygplanets besättning, medan de militära flygplanen vanligen är bemannade med en förare. Då förarens och trafikledarens aktiviteter integreras i en mängd funktioner medför skillnaden i bemanning att trafikledare som leder ett militärt flygplan övertager sådana funktioner, som av kapacitets- och flygsäkerhetsskäl ej kan åläggas den militära föraren. Sålunda måste incidenter under extrema flygförhållanden samt tekniska och navigatoriska fel-funktioner kunna, så långt möjligt, kompenseras av kunnighet och initiativförmåga hos den militära trafikledaren. Stora krav måste därför ställas på dennes kännedom om prestandaegenskaper hos såväl flygplan som förare. Detta inte minst med hänsyn till att de militära förarna befinner sig i olika utbildningsstadier.

De militära flygplanens små bränslemarginaler vid landning medför att väntningsförfaranden endast i mycket begränsad utsträckning kan tillämpas, vilket ställer krav på militära trafikledare att organisera ett trafikflöde med starkt reducerade separationer.

För den militära trafikledaren tillkommer även den speciella typ av flygtrafikledning som erfordras vid ledning av flygtrafiken under krig och krigsövningar, såväl som integrerande del i stridsledningsorgan som i skilda befattningar vid flygbaser. M. h. t. dessa senares olika grad av utbyggnad och varierande standard med avseende på hjälpmedel m. m. krävs av trafikledaren inte sällan ett stort mått av improvisationsförmåga och initiativ för att med små resurser skapa ett smidigt trafikflöde utan avkall på flygsäkerheten vare sig fråga är om fredsmässiga övningar eller verkliga krigsförhållanden. Endast genom personlig erfarenhet av den speciella slags flygtjänst som flygning med krigsflygplan utgör samt regelbundet återkommande övningar i denna sorts trafikledningstjänst kan erforderliga färdigheter och rutin bibehållas. En likriktad trafikledarutbildning för civil och militär personal är av hl. a. beredskapsskäl önskvärd. Den civila fredsmässiga rutinen är dock av den arten att den har relativt liten anknytning till de speciella problem som en militär trafikledare ställs inför vid tillämpade övningar. Inhämtade grundkunskaper måste bevägas genom ofta återkommande praktiska övningar. Möjligheterna härtill är dock begränsade av personella och organisatoriska skäl. Det har därför bedömts som mest rationellt att civila och militära trafikledare specialutbildas var och en inom sitt område. De civila trafikledarnas krigsbefattningar får i stället väljas med hänsyn till de individuella förutsättningarna att tjänstgöra i olika krävande militära positioner — självständigt eller som assistenter till militära trafikledare.

Skiljaktigheterna mellan militär och civil flygtrafikledning återspeglas även i de olika grundkrav, som ställes vid anställning som trafikledare. Sålunda krävs för anställning som trafikledare vid flygvapnet genomgången fullständig flygutbildning såsom flygförare vilket ej är fallet för anställning vid luftfartsverket.

Dessa skiljaktigheter i utbildningsmål och personalunderlag påverkar enligt mitt bestämda förmenande utbildningen till trafikledare på ett avgörande sätt.

Emellertid föreligger även förenande faktorer i den militära och civila flygtrafikledningen. För att tillgodose de krav som ställes för den reguljära civila flygtrafiken på militära flygplatser och för tjänsten vid gemensamma civil/militära kontrollorgan erfordras en i grundläggande avseenden likartad utbildning.

En god samverkan sker därför mellan befintliga trafikledarskolor på Bromma för luftfartens behov och vid Hägernäs för flygvapnets behov med utnyttjande av både lärarkrafter och utrustning för den totala flygtrafikledningsutbildningen. Flygtrafikledningens utveckling och utbyggnad kommer att medföra ett utökat utbildningsbehov för personal tjänstgörande i flygtrafikledningens olika tjänstegrener samt förbättrade och mera omfattande utbildningsanläggningar. Inför utbyggnaden av erforderliga utbildningsresurser bör utredas i vad mån annan än nuvarande form av samverkan kan vara mera ekonomisk och ge bättre utbildningsresultat.

I fråga om *inflygningsljusanläggning* framhålles att med hänsyn till det militära flygplanets utformning — siktförhållanden, landningshastigheter, ensitsighet m. m. — belysningsanläggningens inflygningsdel måste vara längre och avsevärt bredare än den civila. Den civila anläggningstypen kan över huvud taget icke ses från förarplatsen i t. ex. flygplan 35, Draken. Den militära anläggningens utformning är anpassad dels till det operativa regularitetskravet för FV-baser och dels till möjligheterna att inom den ekonomiska ramen förse samtliga FV-baser med flygplatsbelysning. Avkall på flygsäkerhetskraven har icke gjorts.

Framförda förslag att som standard införa det internationella ljusutrustningssystemet på såväl civila som militära baser med civil flygverksamhet kan av angivna skäl icke accepteras från flygvapnets sida.

På de militära flygplatser där även civil flygverksamhet bedrivs kan den civila normen integreras i den militära inflygningsljusanläggningen.

Sammanfattningsvis anför chefen för flygvapnet

att vid flygvapnet utarbetad »Plan för utbyggnad av flygtrafikledningen vid krigsmakten» (PUFYL) lämpligen kan utgöra grunden för vidare åtgärder i syfte att utbygga flygtrafikledningen med god samverkan mellan den civila och militära flygtrafikledningen. PUFYL bör därvid kompletteras med de åtgärder som kan bedömas erforderliga sett från civil sida.

att utbildningen av flygtrafikledare för den civila och militära luftfarten icke kan ske gemensamt annat än till vissa delar varvid samordningen eventuellt kan drivas längre än nu samt

att kravet på inflygningsljusanläggningar är olika för militär och civil

flygning. På militära flygplatser kan de civila kraven tillgodoses genom komplettering med ljusenheter i likhet med vad som kommit till utförande vid Ängelholms flygplats.

1963 års luftfartsutredning erinrar om att luftfartsverkets kostnader för den civila flygtrafikledningen utgör en betydande del av verkets totala kostnader. Det är av denna anledning angeläget att alla möjligheter till besparingar inom flygtrafikledningen tillvaratas. Luftfartsutredningen är därför positivt inställd till att en särskild utredning kommer till stånd om samordning av de civila och militära trafikledningsorganisationerna och om utbildningen av trafikledare. Frågan härom är emellertid av förhållandevis stor räckvidd. Bl. a. med hänsyn härtill samt till det förhållandet, att luftfartsutredningens verksamhet snart beräknas komma att avvecklas, har utredningen inte funnit sig ha möjlighet att själv ta upp den till mera ingående granskning. Det framhålles emellertid, att luftfartsverket i sin skrivelse den 20 september 1965 med beräkning av underskott på luftfartsfonden för budgetåret 1966/67 föreslagit Kungl. Maj:t att tillsätta en särskild utredning för en fullständig översyn av frågan om flygsäkerhetsorganisationen för den civila och militära luftfarten. De spörsmål motionerna berör är således i viss utsträckning redan föremål för övervägande inom Kungl. Maj:ts kansli.

I nyssnämnda skrivelse framhöll luftfartsverket bl. a. att den civila luftfartens betydande expansion och den samtidiga utvecklingen inom militärflyget medför stora trafikledningstekniska problem, varigenom avsevärda krav måste ställas på personalen inom flygsäkerhetstjänsten. I anslutning härtill föreslog verket, förutom viss utökning av personalen inom trafikbyrån, 24 nya trafikledartjänster inom flygplatsorganisationen under budgetåret 1966/67. Därutöver förutsåg verket behov av ytterligare ca 24 nya trafikledartjänster under vart och ett av de efterföljande fyra budgetåren. Med anledning härav anmälde luftfartsutredningen i remissyttrande till chefen för kommunikationsdepartementet den 15 oktober 1965 att utredningen hade för avsikt att närmare undersöka behovet av utbyggnad inom trafikledningstjänsten på något längre sikt. I syfte att söka närmare undersöka de förhållanden, på vilka luftfartsverket grundat sina förslag till ökning av trafikledningspersonalen, beslöt luftfartsutredningen att inom sig tillsätta en särskild arbetsgrupp med uppdrag att studera frågan om behovet av trafikledare för de närmaste åren. Utredningen avser att inom kort överlämna denna arbetsgrupps rapport till chefen för kommunikationsdepartementet.

SAS säger sig starkt vilja framhäva den uppfattningen, att all flygverksamhet med trafikflygplan skall försiggå inom kontrollerat luftrum. De nuvarande informationsområdena och informationssträckorna måste därför snarast upphöjas till kontrollzoner och luftleder. Analogt därmed måste på

de flygplatser, där endast flyginformationstjänst (AFIS) tillhandahålles, full flygkontrolltjänst snarast införas.

För att kunna uppnå ovanstående mål är det enligt SAS nödvändigt, att de civila och militära trafikledningsorganisationerna sammanslås till *en* trafikledningsorganisation. I ett flertal länder gäller samma bestämmelser för civil och militär flygverksamhet och kontrollen utövas av *ett* gemensamt trafikledningsorgan.

Bolagets erfarenheter från de gemensamma civila och militära trafikledningscentralerna i Stockholm och Göteborg säges vara goda.

En framtida gemensam trafikledningsorganisation täckande hela landet innebär enligt bolaget att en gemensam utbildning av civila och militära trafikledare blir nödvändig. Då emellertid den nuvarande flygtrafiken inom den civila och militära sektorn alltmer måste samordnas, torde det vara av stor betydelse, om en gemensam trafikledarskola redan i dag kunde upprättas.

SAS anser vidare att det civila internationella ljustrustningssystemet skall införas på alla svenska flygplatser, där linjefart bedrivs.

SAS tillstyrker därför att av motionärerna yrkade utredningar snarast kommer till stånd, då de berör för luftfarten vitala intressen.

Aktiebolaget Linjeflyg som anfört liknande synpunkter framhåller följande.

Med den allt mer ökande totala flygintensiteten i landet omfattande såväl militär som civil flygtrafik med ett antal verksamhetsgrenar ställs allt större krav på trafikövervakning och trafikledning. De olika verksamhetsgrenarna inom den totala flygtrafiken i landet ställer var för sig välgrundade och förståeliga krav för sina respektive verksamhetsområden, vilket hittills i stort sett varit möjligt att tillfredsställa emedan trafiken varit relativt sett måttlig och flygplanens farter samt prestanda i övrigt medgett måttliga utrymmesbehov. Vi anser emellertid att det nu är nödvändigt att samordna den militära trafikens krav på exklusiva luftområden för rent militär trafik med det civila reguljära flygets krav på övervakning och skydd mot annan flygtrafik samt allmänflygets krav på stor frihet i form av obundenhet vid val av flygvägar och flyghöjder m. m. Vi anser att tiden nu är mogen att angripa problemkomplexen innan de vuxit sig för stora och blivit svårbemästrade trafik- och säkerhetsproblem.

Bolaget vill därvid hävda följande uppfattningar:

Flygverksamhet med reguljär trafik skall försiggå övervakat, lett och kontrollerat.

AFIS-tjänsten på de flygplatser där sådan tjänst utövas skall ersättas med full flygkontrolltjänst.

De nuvarande informationssträckorna där endast flyginformationstjänst utövas skall upphöjas till luftleder eller på annat sätt kontrolleras så att flygkontrolltjänst kan utövas.

De militära och civila trafikledningsorganisationerna bör sammanslås till en trafikledningsorganisation. I ett flertal länder gäller samma bestämmelser för civil och militär flygverksamhet och kontrollen utövas av *ett* gemen-

samt trafikledningsorgan. Erfarenheterna från de integrerade civil/militära trafikledningcentralerna i Stockholm och Göteborg är goda.

En framtida gemensam trafikledningsorganisation täckande hela landet innebär att en gemensam utbildning av trafikledare blir nödvändig. Nödvändigheten av gemensam utbildning gäller dock redan i dag genom de allt mer framträdande kraven på samordning av militär och civil trafik.

Beträffande ljustjänstsystem, liksom även banbredd och hinderfrihet vid flygplatser, anser bolaget det i hög grad önskvärt att de av ICAO rekommenderade anläggningarna och principerna blir normgivande även för militära flygplatser med tanke på att reguljär flygtrafik, men även annan civil flygverksamhet, möjliggöres på allt flera militära flygplatser.

Bolaget har tidigare dels till luftfartsstyrelsen i samband med yttrande över investeringsmedel för budgetåret 1966/67 (skr. 26/3 1965) samt till kommunikationsdepartementet i yttrande över luftfartsstyrelsens utredning rörande trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder (skr. 22/10 1965) ifrågasatt om inte luftfartsstyrelsens och flygvapnets resurser i vad avser trafikledarutbildning borde sammanslås till en gemensam trafikskola. Bolaget har även i samma skrivelse till kommunikationsdepartementet framhållit att möjligheterna till integrering av civil och militär trafikledning borde utredas.

Med hänvisning till vad sålunda anförts tillstyrker bolaget att motionärernas föreslagna utredningar kommer till stånd.

Svensk pilotförening framhåller i huvudsak följande.

I samband med att de militära flygplatserna öppnades för den civila luftfarten år 1957 uppkom snabbt problem, närmast av juridisk karaktär, tveksamhet och rådvillhet om vilka bestämmelser och regler som gällde vid civil luftfart på militära områden. Nu gällande luftfartslag trädde i kraft den 6 juni 1957 och luftfartskungörelsen, den s. k. tillämpningskungörelsen, den 24 november 1961. Samma datum har kungörelsen beträffande trafikregler för luftfarten.

Förhållandet att den inrikes luftfarten snabbt expanderade utan att erforderliga författningar trätt i kraft skapade problem. Serier av överläggningar ägde rum mellan luftfartsstyrelsen (Lfs) och flygvapnet (FV) varvid även skilda intressegrupper deltog, utan att enighet kunde nås. Under hand tillkomna författningar tolkades och tillämpades olika av Lfs och FV. Flygbolag och pilotföreningen nådde ej gehör för uppfattningen, att luftrummet måste kontrolleras av ett organ och att bestämmelser för denna kontroll måste vara ensartade oavsett luftfartens karaktär. Myndigheternas oförmåga att lösa frågan ledde till att pilotföreningen i en skrivelse den 14 april 1964 till Lfs för sina berörda medlemmar avsåg sig ansvaret för eventuella haverier vid civil luftfart på militära flygplatser, om en utredning visade att avsteg från den civila luftfartens regler bidragit till haveriet. Någon tid senare, den 20 november samma år, inträffade Ängelholmsolyckan. Länsåklagaren har nyligen uttalat, att grund för åtal mot någon person ej förefinnes enär författningarna på området är otydliga.

Kungl. Maj:t genomförde den 14 maj 1965 smärre ändringar i luftfartskungörelsen och i kungörelsen om trafikregler för luftfarten. Dessa ändringar hade till syfte att klarlägga förhållandet, att vid civil luftfart, oavsett på vilken flygplats inom landet, de civila bestämmelserna och reglerna skulle gälla. Vid ett sammanträde med Lfs den 11 juni 1965 visade det

sig, att trots nämnda ändringar oklarheten om vad som gällde fortfarande var stor. Lfs har hos Kungl. Maj:t den 2 december 1965 hemställt om, att en utredning måtte igångsättas rörande gemensam flygtrafikledning m. m.

Den juridiska sidan avseende upprättandet av civilt resp. militärt kontrollerat luftrum måste klarläggas.

Vid krigstillstånd eller krigsfara skall all luftfart, militära såväl som civila transporter, underställas Centrala Civila Transportkommittén (CCT). En sådan eventuell omställning måste förutsätta en enhetlig organisation och ensartade regler för all luftfart även i fredstid.

Såväl den civila som den militära luftfarten utgör funktioner i samhället och som sådana måste de anpassa sig till de krav som finns i form av författningar, konventioner etc. Vårt land är alltför litet för att ha råd med två från varandra helt skilda system av flyg.

Det är icke obekant, att i en mängd andra länder den civila och militära luftfarten följer samma regler och bestämmelser vid uppträdandet i kontrollerat luftrum och att *en* trafikledning omhänderhar kontrollen. Vidare har man kunnat enas om gemensamma, ensartade inflygningsanläggningar.

Sverige torde icke kunna anses vara i någon unik situation i detta hänseende. Med tillräcklig vilja och samhällsförståelse borde en rimlig samverkan ha kunnat uppnås för länge sedan.

Under hänvisning till det anförda yrkar pilotföreningen bifall till de fyra motionerna.

Utskottet. I sitt yttrande över förevarande motioner framhåller luftfartsstyrelsen bl. a. att den nära samordning av flygtrafikledningen för civil och militär flygverksamhet, som för närvarande äger rum, med nödvändighet kommer att få en alltmer ökad omfattning i framtiden. I insikt härom har styrelsen i skrivelse den 2 december 1965 — med hemställan att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om en utredning i syfte att klarlägga den civila flygtrafikledningens framtida organisation — pekat på angelägenheten av att ett samgående mellan de civila och militära trafikledningarna undersöks. I denna skrivelse har styrelsen även framhållit att en sådan utredning bör innefatta en undersökning av förutsättningarna för en gemensam utbildning av civil och militär trafikledningspersonal. Styrelsen anser vidare att militärt luftrums status bör klarläggas. Vad beträffar trafikledningens organisation framhåller styrelsen att stor överensstämmelse föreligger beträffande organisation och förfaranden på den civila och militära sidan och att samarbetet mellan de båda trafikledningsorganisationerna av bland annat dessa skäl fungerar bra. I flera länder med väl utvecklad luftfart har man emellertid numera funnit det lämpligt att helt integrera civil och militär trafikledning inom en organisation. Styrelsen anser det därför önskvärt att en av Kungl. Maj:t tillsatt utredning får i uppdrag att undersöka förutsättningarna för en sådan integration även i vårt land. Därest en integration inte skulle anses motiverad, bör utredningen föreslå riktlinjer beträffande fördelningen mellan luftfartsverket och chefen för flygvapnet av trafikledningsansvaret för det svenska luftrummet. Styrelsen förklarar sig vidare

delar uppfattningen, att det civila internationella ljusutrustningssystemet bör införas vid samtliga svenska flygplatser, där linjefart bedrivs. Styrelsen framhåller slutligen att de resultat, vartill 1963 års luftfartsutredning kan komma i fråga om kostnader och kostnadstäckning för den civila luftfarten, i viss mån kan komma att påverka tänkbara lösningar för den samordning av flygsäkerhetstjänsten m. m., varom nu är fråga.

Chefen för flygvapnet anför sammanfattningsvis *att* vid flygvapnet utarbetad »Plan för utbyggnad av flygtrafikledningen vid krigsmakten» (PUFYL) lämpligen kan utgöra grunden för vidare åtgärder i syfte att utbygga flygtrafikledningen med god samverkan mellan den civila och militära flygtrafikledningen, *att* utbildningen av flygtrafikledare för den civila och militära luftfarten icke kan ske gemensamt annat än till vissa delar, varvid samordningen eventuellt kan drivas längre än nu, *samt att* kravet på inflygningsljusanläggningar är olika för militär och civil flygning. På militära flygplatser kan de civila kraven tillgodoses genom komplettering med ljusenheter i likhet med vad som kommit till utförande vid Ängelholms flygplats.

Luftfartsutredningen säger sig vara positivt inställd till att en särskild utredning kommer till stånd om samordning av de civila och militära trafikledningsorganisationerna och om utbildningen av trafikledare. Utredningen framhåller emellertid att luftfartsverket i sin skrivelse den 20 september 1965 — med beräkning av underskottet på luftfartsfonden för budgetåret 1966/67 — föreslagit Kungl. Maj:t att tillsätta en särskild utredning för en fullständig översyn av frågan om flygsäkerhetsorganisationen för den civila och militära luftfarten. De spörsmål motionerna berör är således i viss utsträckning redan föremål för överväganden inom Kungl. Maj:ts kansli.

SAS, Linjeflyg och Pilotföreningen tillstyrker helt motionärernas förslag.

Utskottet har vid sin prövning av motionärernas yrkanden i likhet med flertalet remissinstanser funnit starka skäl tala för en utredning av hithörande spörsmål. Såsom luftfartsstyrelsen framhållit har emellertid vissa av de berörda frågorna redan aktualiserats genom styrelsens förenämnda skrivelse till Kungl. Maj:t. Vidare har 1963 års luftfartsutredning nyligen avgivit ett betänkande, benämnt Luftfartsverkets ekonomi och organisation (SOU 1966: 34), vari vissa härmed sammanhängande frågor upptagits. Slutligen har chefen för kommunikationsdepartementet genom beslut av Kungl. Maj:t den 11 november 1966 bemyndigats tillkalla särskilda sakkunniga med uppdrag att utreda flygtrafikledningens organisation och därmed sammanhängande spörsmål.

Enligt meddelade direktiv har utredningen bl. a. att klarlägga förutsättningarna för ökad samordning eller sammanslagning av de militära och civila flygtrafikledningssuppgifterna samt föreslå de åtgärder i fråga om den organisatoriska uppbyggnaden som anses bära vidtas på grund av dessa överväganden. Eventuella frågor om gränsdragning mellan civil och militär trafikledningsverksamhet bör likaledes belysas. Således bör undersökas om

den nuvarande indelningen av luftrummet bör behållas eller om ändringar bör vidtas.

Utredningen bör även kartlägga de olika trafikledningsorganens och trafikledningspersonalens arbetsuppgifter och klarlägga det framtida behovet av trafikledningspersonal. Möjligheterna till arbetskraftsbesparande åtgärder inom och mellan de olika funktionerna bör särskilt beaktas. Utredningsarbetet bör avse dels möjligheterna till bättre samordning och ökad integration av de civila och militära trafikledningsverksamheterna, dels frågan om en för civil och militär flygtrafik gemensam trafikledningsorganisation. Utredningen bör emellertid behandla även andra frågor inom flygsäkerhetstjänsten, som har betydelse för att nå en rationell civil/militär trafikledning.

Utredningen bör undersöka förutsättningarna för en samordnad utbildning inom trafikledningen som i princip skall syfta till likartat utbildade trafikledare för betjäning av såväl civila som militära flygplan med tillämpning av i huvudsak samma regler. Förutsättningarna för en gemensam lokalisering eller sammanslagning av luftfartsverkets och flygvapnets trafikskolor bör prövas.

Utredningen bör slutligen vara oförhindrad att ta upp även andra frågor, som sammanhänger med trafikledningen och som kan aktualiseras under utredningsarbetets gång.

Med beaktande av det anförda och då motionärernas yrkanden i allt väsentligt synes tillgodosedda torde anledning icke längre föreligga att från riksdagens sida göra en särskild framställning i ämnet hos Kungl. Maj:t.

Utskottet hemställer,

- 1) att motionerna I: 288 och II: 360 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;
- 2) att motionen II: 11 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;
- 3) att motionen II: 240 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 29 november 1966

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Näsström, Gillström, Axel Andersson, Einar Persson, Birger Andersson, Ivar Johansson, Fritz Persson, Per Jacobsson, Svensson, Söderberg, Nils Theodor Larsson, Eric Gustaf Peterson, Hjorth, Åkerlund och Strandberg; samt

från andra kammaren: herrar Bohman, Karlsson i Olofström, Ståhl, Almgren, Eliasson i Sundborn, Mellqvist, fröken Elmén, fröken Olsson, herrar Nihlfors, Lindholm, Johansson i Norrköping, Gustafsson i Kårby, Cassel, Lindahl och Alemyr.