

Trafikutskottets betänkande

1977/78:5

med anledning av propositionen 1977/78:5 om flygvädertjänstens system och organisation m. m. jämte motioner

Propositionen

I propositionen 1977/78:5 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för flygvädertjänstens system och organisation m. m.

I propositionen föreslås, som ett led i en allmän effektivisering av flygvädertjänsten, ett antal åtgärder av huvudsakligen rationaliseringskaraktär. Viss funktionsintegrering föreslås ske mellan civil och militär vädertjänst på central nivå. Huvuddelen av den civila flygvädertjänsten kommer enligt förslaget att bedrivas i fyra regioncentraler på Arlanda, Göteborg-Landvetter, Sturups och Sundsvall/Härnösands flygplatser. Vidare föreslås bl. a. fortsatt övergång till automatisk kartritning samt inrättande av integrerade organ för delgivning av väderinformation och annan information för luftfarten. På lokal nivå föreslås observationstjänsten på vissa flygplatser fortsättningsvis utföras av flygtrafikledningspersonalen.

I propositionen behandlas också vissa personal-, utbildnings- och ekonomifrågor. I 1974 års prisläge och omfattning av verksamheten innebär förslaget en besparing med ca 25 % av totalkostnaden för den civila flygvädertjänsten. I nuvarande prisläge motsvarar detta en besparing på ca fem milj. kr. Det nya systemet föreslås, med hänsyn bl. a. till de personalförändringar som följer av systemomläggningen, blir genomfört successivt.

Motionerna

I motionen 1977/78:4 av Torsten Stridsman och Filip Johansson (båda c) hemställs att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av en regional vädertjänstcentral i Luleå.

I motionen 1977/78:5 av Frida Berglund m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om att försöksverksamhet med integrerad militär och civil vädertjänst påbörjas i Luleå.

Utskottet

På grundval av ett av flygtrafikledningskommittén avgivet betänkande beslöt 1973 års riksdag (prop. 1973:27, TU 1973:12, rskr 1973:160) att de civila och militära flygtrafikledningsorganisationerna skulle sammanföras i en gemensam organisation. Denna skulle i sin tur inordnas i luftfartsverket.

Riksdagen beslöt också att den fortsatta utvecklingen av flygtrafiklednings-systemet skulle inriktas på övergång till s. k. yttäckande flygkontroll. Luftrummet organiseras enligt beslutet som ett över en viss flyghöjd yttäckande flygkontrollområde, dvs. allt luftrum över en viss flyghöjd blir kontrollerat luftrum. Landet indelas på sikt i två flyginformationsregioner, en för landets södra och en för landets norra delar med områdeskontroller i Sturup och Luleå. Enligt riksdagens beslut har dessutom en central skola för gemensam utbildning av civila och militära flygtrafikledare inrättats i Sturup.

1975 års riksdag beslöt om ny organisation för luftfartsverket, varvid bl. a. de organisatoriska konsekvenserna av den integrerade flygtrafikledningsorganisationen beaktades.

Mot denna allmänna bakgrund har flygtrafikledningskommittén behandlat flygvädertjänstens system- och organisationsfrågor. Kommittén har därvid funnit det motiverat att föreslå vissa ändringar i gällande system och organisatoriska former för utförande av flygvädertjänsten.

De i propositionen på grundval härav framlagda förslagen innebär att ett antal åtgärder av huvudsakligen rationaliseringskaraktär – mot bakgrund av önskemålen om fortsatt hög eller förbättrad flygsäkerhet – skall vidtas i syfte att effektivisera den totala flygvädertjänsten. Produktion av översiktligt meteorologiskt bakgrundsmaterial skall ske centralt vid Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), gemensamt för all vädertjänst. Huvuddelen av den civila flygvädertjänsten skall bedrivas i regioncentraler på Arlanda, Göteborg-Landvetter, Sturups och Sundsvall/Härnösands flygplatser. Integrerade organ (AIS/MET) för delgivning av väderinformation och annan information för luftfarten inrättas dels i anslutning till de fyra regioncentralerna, dels successivt vid flygplatserna i Luleå, Kiruna och Visby. Den manuella ritningen av observationer vid de nuvarande flygvädertjänsterna ersätts av central automatisk framställning. Detta innebär i princip att den av SMHI påbörjade automatiseringen skall fortsätta. På lokal nivå föreslås observationstjänsten vid vissa flygplatser fortsättningsvis skola utföras av flygtrafikledningspersonalen.

Mot de sålunda framlagda förslagen har motionsledes vissa erinringar gjorts. I motionen 1977/78:4 hemställs – under åberopande av bl. a. ett av statskontoret i dess yttrande över utredningsförslaget gjort uttalande – att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av en regional vädertjänstcentral i Luleå. Vidare yrkas i motionen 1977/78:5 – likaledes under hänvisning till statskontorets remissyttrande – att riksdagen hos regeringen anhåller om att försöksverksamhet med integrerad militär och civil vädertjänst påbörjas i Luleå.

De i motionerna upptagna frågorna synes emellertid till väsentliga delar falla utanför ramen för de i propositionen behandlade förslagen. Dessa syftar nämligen, som förut nämnts, i främsta rummet till att effektivisera den civila och militära *flygvädertjänsten*. Ett genomförande av förslagen i deras helhet

torde vidare innebära betydande förbättringar av den totala vädertjänsten för såväl Luleås del som landet i övrigt. Även statskontoret har f. ö. ställt sig bakom kommitténs enhälliga förslag om flygvädertjänstens organisation.

Utskottet vill också framhålla att det föreslagna systemet enligt propositionen är att betrakta som ett principförslag. Luftfartsverket och SMHI skall få i uppdrag av regeringen att i samråd med chefen för flygvapnet och med utgångspunkt i förslaget närmare utforma system, metoder och medel för flygvädertjänsten. Härvid skall enligt föredragande departementschefen beaktas grundläggande säkerhetsbedömningar, utvecklingens krav, teknologins möjligheter, försvarsmaktens speciella problem, successivt vunna erfarenheter och tillgängliga ekonomiska resurser.

Vad gäller frågan om fortsatt integrering mellan civil och militär vädertjänst framhåller föredraganden att förutsättningarna för en sådan integrering – som följd bl. a. av teknologins utveckling och eventuellt förändrade användarkrav – fortlöpande bör prövas. Detta arbete skall formaliseras och ske inom en samarbetsgrupp med företrädare för berörda myndigheter. Utskottet vill för sin del understryka det angelägna i att en sådan prövning kommer till stånd och att som följd härav en mera långtgående integrering kan uppnås. Gruppen synes särskilt böra uppmärksamma förhållandena i norra Sverige och därvid pröva behovet av utökad service för Luleås del.

Arbetsgruppen skall enligt propositionen även kunna behandla andra gemensamma utvecklingsfrågor. Dess förslag avses skola beaktas inom ramen för myndigheternas planeringsarbete och årligen rapporteras till regeringen i lämpligt sammanhang.

I anslutning härtill må också erinras om den utredning som f. n. pågår rörande Sveriges meteorologiska och hydrologiska instituts verksamhet och organisation m. m. Enligt utfärdade direktiv har den särskilt förordnade utredningsmannen bl. a. att beakta de ändringar i SMHI:s verksamhet och organisation som statsmakternas beslut i anledning av flygtrafikledningskommitténs förslag kan medföra. Utskottet utgår från att därvid även spörsmål av det slag som tagits upp i motionerna kommer att aktualiseras.

Mot bakgrund av det anförda har utskottet funnit sig kunna godta regeringens förslag i nu berörda delar och tillstyrker därför desamma. Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av det fortsatta organisations- och utredningsarbetet anser utskottet de båda motionerna inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Kommitténs förslag om inrättande av organ (AIS/MET) för delgivning av väderinformation och annan information för luftfarten har i princip biträtts av bl. a. SMHI, luftfartsverket, chefen för luftfartsinspektionen och pilotföreningen. SMHI har dock ställt sig tveksam till kommitténs uppfattning angående självbetjäningens principen beträffande väderdelgivning. Institutet förutsätter därför att bemanningen av AIS/MET-organen anpassas med hänsyn till vunna erfarenheter så att en tillfredsställande meteorologdelgiv-

ning kan lämnas även under besvärliga väderförhållanden. Även statskontoret frågar sig om brister i det föreslagna systemet kan innebära sänkt flygsäkerhet.

Enligt föredragandens mening är fördelarna med systemet framför allt att en samlad AIS/MET-delgivning kan tillhandahållas regionalt för alla flygplatser, inkl. de som inte har trafiklednings- och vädertjänstorgan, i en viss region. Genomförandet anses dock böra ske successivt med beaktande framför allt av allmänflygets behov av väderbriefing och grundläggande flygsäkerhetskrav. Utskottet vill för sin del understryka den stora vikten av att dessa säkerhetskrav tillgodoses och att bemanningsfrågorna samt lokal- och utrustningsproblemen uppmärksammas vid övergången till det nya systemet.

Kommittén har beräknat att driftkostnaderna för den civila flygvädertjänsten kommer att minska väsentligt som följd av det föreslagna systemet. För år 1974 beräknades kostnaderna minska med ca 4,2 milj. kr. från ca 17 milj. kr. till ca 12,8 milj. kr. motsvarande ca 25 %. Vad beträffar kostnaderna för att genomföra förslagen har kommittén beräknat det samlade investeringsbehovet till ca 17 milj. kr. i 1974 års prisläge. Föredraganden anser inte anledning finnas att i detta sammanhang ta ställning till dessa beräkningar. Uppbyggnaden av systemet anses nämligen böra anpassas till de ekonomiska ramar som kan komma i fråga i den årliga budgetprövningen, varvid bl. a. den faktiska trafikutvecklingen, förändringar i efterfrågan på flygvädertjänst samt flygsäkerhetens krav m. m. får vägas in i sedvanlig ordning. Även utskottet anser en sådan ordning lämplig.

Förslagen bör enligt propositionen genomföras successivt även för att underlätta de personalförändringar som följer av omläggningen. Härigenom anses också förutsättningarna för att uppnå optimala systemlösningar kunna förbättras. Utskottet som finner det vara angeläget att så sker vill i sammanhanget också understryka föredragandens uttalande att förslagen bör genomföras i nära samarbete med personalorganisationerna på såväl lokal, regional som central nivå samt att effekterna av vidtagna åtgärder fortlöpande bör följas upp och i lämpligt sammanhang redovisas.

Ett av kommittén framlagt förslag om meteorologutbildning bör enligt propositionen ytterligare övervägas innan slutlig ställning kan tas. Vad föredraganden härom anfört har inte gett utskottet anledning till erinran.

Utskottet hemställer

- a. att riksdagen godkänner de av föredragande departementschefen i propositionen 1977/78:5 förordade riktlinjerna för flygvädertjänstens system och organisation m. m.,

- b. att motionerna 1977/78:4 och 1977/78:5 inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Stockholm den 27 oktober 1977

På trafikutskottets vägnar
SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Arne Persson (c), Essen Lindahl (s), Alfred Håkansson (c), Nils Hjorth (s), Rune Torwald (c), Rolf Clarkson (m), Bertil Zachrisson (s), Per Stjernström (c), Wiggo Komstedt (m), Rune Johansson i Åmål (s), Margit Sandéhn (s), Eric Rejdnell (fp), Rolf Dahlberg (m) och Sten-Ove Sundström (s).

