



Mot.  
1989/90  
T710-720

# Motion till riksdagen

1989/90:T710

av Viola Claesson och Jan-Olof Ragnarsson

(båda vpk)

Flygsäkerhet m.m.

Vid flygkatastrofen i Oskarshamn, den 9 maj 1989, dödades 16 människor. Ännu efter mer än åtta månader har olycksorsaken inte fastställts slutgiltigt. De anhöriga har drabbats oerhört hårt. Förutom den sorg och saknad de känner har de bemötts av cynism och nonchalans från flygbolagets, Holmströms flyg, representanter och dess försäkringsbolag. Försäkringsfrågan som berör de efterlevandes situation efter flygolyckan är ännu inte avgjord.

Många av dem som drabbats har vittnat om den osäkerhet och brist på information som ytterligare förvärrat följderna av den tragiska händelsen. De anhöriga fick inte något organiserat stöd från samhället i samband med olyckan. Frågan om brister i flygtrafiksäkerheten, liksom oklarheten i ansvarsfrågan, har först nu fått en viss belysning. Men det beror inte på den ansvariga myndigheten utan på att de anhöriga efter åtta månader orkat ge en beskrivning i massmedia av sin utsatthet.

Ansvarig myndighet för den civila luftfarten är luftfartsverket. Det övergripande målet för luftfartsverket är följande, redovisat senast i bilaga 8, om kommunikationerna i årets budgetproposition :

--- att främja en på sunda ekonomiska villkor grundad utveckling av luftfarten och verka för att en tillfredsställande flygtransportförsörjning uppnås och vidmakthålls till lägsta möjliga kostnader.

Samtidigt hör det till en av luftfartsverkets huvuduppgifter att ha tillsyn över flygsäkerheten för den civila luftfarten. Frågan är då hur pass "sunda" de villkor är som präglas av en omfattande avreglering och en allt hårdare konkurrens mellan flygföretagen. Den s k sekundärtrafiken och trafiken med mindre flygplan har ökat mycket kraftigt under 80-talet. Ökningen mellan åren 1984 och 1988 har angetts till i genomsnitt ca 30% per år.

Kännetecknande för trafiken med mindre plan är en genomgående dålig lönsamhet. I regeringens proposition, trafikpolitiken inför 90-talet (1987/88:50), återfinns följande kommentar till frågan om den dåliga lönsamheten:

Trots lägre kostnader för pilotlöner, vanligtvis avsaknad av kabinpersonal och lägre luftfartsavgifter ger den ändå relativt höga kostnader per passagerarkilometer. Orsaken ligger bl a i relativt korta flygsträckor och att den största delen av kostnaderna uppstår i samband med start och landning. Eftersom resandeströmmarna på sekundärlinjerna är små och i hög grad utgörs

av tjänsteresor tenderar efterfrågans tidsvariationer att bli uttalade. De förekommande mindre flygplansstorlekarna begränsar samtidigt möjligheten att tillämpa system för prisdifferentiering.

Mot. 1989/90  
T710

Bland regeringsförslagets omfattande ordmassor om flygtrafikens "lönsamhet", "förrättning", "avreglering" och "ökad konkurrens" försvinner den livsavgörande frågan om säkerheten. Mellan raderna i det ovan citerade framskyntar dock en möjlig förklaring till det totalhaveri som skördade 16 människoliv. Flygbolagens möjlighet att inskränka på kabinpersonal i kombination med pressen att minska kostnaderna vid start och landning måste logiskt sett innebära en frestelse att åsidosätta säkerheten. Men vare sig denna uppenbara risk, flygolyckan eller eventuella incidenter omnämns i årets bilaga om kommunikationerna och luftfarten i regeringens budgetproposition.

Efter flygolyckan framkom uppgifter om att passagerarnas placering i planet liksom respektive passagerares vikt hade haft en avgörande betydelse. Enligt preliminära uppgifter återstår detta förhållande som en möjlig orsak. En bekräftelse på att uppgiften äger giltighet kan vara att luftfartsverket snabbt efter Oskarshamnsoolyckan ändrade vissa av sina säkerhetsrutiner.

Uppgiften blev en ny chock inte minst för de anhöriga till offren för olyckan, men även för allmänhet och flygresenärer som aldrig tidigare informerats om denna typ av tekniska brister eller om flygtrafikens verkliga sårbarhet. Uppenbarligen har inte heller riksdagens ledamöter eller trafikutskottets majoritet haft tillräcklig kännedom om trafikflygets säkerhetsproblem. En anledning är att de senare inte analyseras offentligt på ett godtagbart sätt. Av krassa lönsamhetsskäl står heller aldrig sådan livsviktig säkerhetsinformation att finna bland flygbolagens braskande reklamutbud.

Inom övriga sektorer, bl.a. landsvägstrafikens och järnvägens, förekommer en omfattande debatt och redovisning som gäller säkerheten. Det finns ingen rimlig motivering till varför det civila trafikflyget skall undgå granskning och offentlig debatt om ökande risker och högre ställda krav på säkerhet. Ett oavvisligt krav för trafikflygets fortsatta existens och eventuella expansion måste vara dels skärpta krav på säkerhet, dels en öppen och kontinuerlig redovisning av hur kraven uppfylls samt vilka mer detaljerade regler som dessutom måste tillämpas av luftfartsverket.

Undersökningar har gjorts i USA om effekterna av ökad konkurrens och avreglering på luftfartens område. Enligt en specialstudie beställd av det svenska finansdepartementet till Långtidsutredningen 1987 (LU, Bilaga 22) visar de amerikanska erfarenheterna bl.a.:

Att de nya företagen med oorganiserad arbetskraft och därmed lägre lönekostnader än de etablerade företagen haft framgång--- Den ökade konkurrensen har medfört att flygföretagen har tvingats kritiskt granska samtliga kostnadsposter--- Man räknar med att kostnaderna har minskat med 25 %. Lägre lönekostnader är en av orsakerna en annan är lägre kapitalkostnader genom att flygplansflottans medelålder ökat på grund av lägre investeringsbenägenhet--- En bestående effekt av avregleringen är ändå lägre priser i reala termer för konsumenterna.

Även om allmänheten aldrig tillfrågats, finns det inget som tyder på att svenska flygresenärer är beredda att acceptera ett ökat risktagande i utbyte

mot lägre biljettpriser. Självfallet finns det inte heller något flygbolag eller ansvarig myndighet som vågat precisera frågeställningen på ett så drastiskt sätt. Inte desto mindre är detta ett aktuellt problem även för Sverige som följer USA:s och EG:s exempel i en liberaliseringsvåg utan motstycke på trafikens område.

Med bl a flygkatastrofen i Oskarshamn som utgångspunkt bör en parlamentarisk flygsäkerhetskommission med representanter för samtliga partier tillsättas. En viktig uppgift bör vara att granska och offentligt redovisa säkerhetsbrister i den svenska flygtrafiken under 80-talet mot bakgrund av det civila flygets kraftiga ökning. En annan bör vara att undersöka hur avregleringar och ökad konkurrens på olika berörda områden påverkar säkerheten. Huvudsyftet måste vara att redovisa förslag på hur en långtgående och förbättrad flygsäkerhet skall kunna garanteras under 90-talet.

## Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen mot bakgrund av flygolyckan i Oskarshamn hos regeringen begär förslag till åtgärder för hur samhället skall organisera ett bättre stöd åt de anhöriga till offren i samband med olyckor och katastrofer,
2. att riksdagen hos regeringen begär att en parlamentarisk kommission för flygtrafiksäkerheten tillsätts i enlighet med motionens förslag.

Stockholm den 25 januari 1990

*Viola Claesson (vpk)*

*Jan-Olof Ragnarsson (vpk)*