

Motion till riksdagen

1989/90:T709

av Oskar Lindkvist och Maj Britt Theorin (båda s)
Säkerhetsstandarden för regionalflyget

1989 var ett mörkt år för flyget i Sverige. Inom linjeflyget rör det sig om i medeltal tre omkomna årligen. 1989 blev siffran avsevärt högre i och med den mycket tragiska olyckan i Oskarshamn med 16 dödsoffer.

Privatflyget är det i särklass mest olycksdrabbade. Normalt brukar det årligen inträffa 60–70 haverier och tillbud i landet. 1989 blev siffran 94. Genomsnittligt antal döda i dessa olyckor är 10–12 per år.

Ur internationellt perspektiv har det svenska regionalflyget en jämförelsevis hög säkerhetsnivå.

Olycksplanet till Oskarshamn flög i reguljär linjetrafik med destination till en regional flygplats, vilket föranlett en diskussion om rimligheten i att olika flygplatser och flygplan som används i reguljär linjetrafik har olika säkerhetsbestämmelser.

I dag har de regionala flygplatserna och de lättare flygplanen lägre säkerhetskrav än vad som gäller för de större flygplatserna och för flygplan över 15 ton. Skillnaderna består bl.a. i att flygplan under 15 ton inte behöver vara försedda med registreringsutrustning, s.k. svarta lådor, eller ha kabinpersonal. För de regionala flygplatserna krävs mindre kapacitet och utrustning.

Säkerheten i flygtransporter, liksom säkerheten i transporter med andra färdmedel beror dels på materielen dels på den mänskliga faktorn. Inom alla transportgrenar försöker man att med krav och tillsyn motverka brister i olika avseenden och lära sig av erfarenheter då olyckor har inträffat. Luftfartsinspektionen har redan påbörjat arbetet med att dra slutsatser av olyckan i Oskarshamn. Rapporten från statens haverikommissionens undersökning av flygolyckan i Oskarshamn beräknas föreligga inom kort.

Flygtransporter är ett snabbt och bra sätt att förflytta människor och gods. Det krävs emellertid att det för främst människor upplevs som ett tryggt och säkert sätt att färdas. Därför är det av utomordentlig vikt att säkerhetsstandarden inom regionalflyget ökas och successivt uppfyller samma krav som för den tyngre flygtrafiken. För att vidmakthålla förtroendet för det svenska flyget bör regeringen göra en skyndsam översyn av regionalflygets säkerhet och undersöka vilka omedelbara insatser som behöver vidtas.

Genom riksdagens trafikpolitiska beslut 1988 har ambitionsnivån för flygsäkerheten ökat. Säkerhetsarbetet skall bedrivas med ökad kraft och intensitet och flygsäkerhetsstandarden skall lägst vara i nivå med den som finns i övriga utvecklade luftfartsnationer.

Enligt luftfartsverkets treårsplan för perioden 1990–93 skall ett delmål för flygsäkerhetstjänsten vara att de riskfaktorer som är förknippade med en fortsatt expansion inom den civila luftfarten särskilt ska beaktas. Expansionen får inte förenas med eller grundas på kompromisser i flygsäkerhetshänseende. I det arbetet bör ingå att i en tidsplan till senast år 2 000 uppnå en sakensnivå för regionalflyget som motsvarar den för den tyngre flygtrafiken.

Mot. 1989/90
T709

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär en redovisning av vilka omedelbara åtgärder som behöver vidtas i anledning av undersökningen av flygolyckan i Oskarshamn,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att senast inom en tioårsperiod uppnå likvärdig säkerhetsstandard för regionalflyget och den tyngre luftfarten.

Stockholm den 24 januari 1990

Oskar Lindkvist (s)

Maj Britt Theorin (s)

