

# All trafikledning samordnas i Luftfartsverket

★ ★ Samordning av den civila och militära flygtrafikledningen till en enda organisation — med luftfartsverket som huvudman — föreslås i en nyligen till riksdagen framlagd regeringsproposition. Den "totalintegration" som så länge förebådats i fråga om trafikledningsorganisationen kan därmed bli ett faktum. Förslaget, dvs propositionen, grundar sig på Flygtrafikledningskommitténs (FTK) delbetänkande "Flygtrafikledning 1980" vilket presenterades i juni 1971. Huvudinnehållet i detta delbetänkande har tidigare redovisats i FLYGVA-PEN-NYTT. Ett 20-tal remissinstanser, däribland chefen för flygvapnet, har haft tillfälle yttra sig över det framlagda betänkandet. ★ ★ ★

**D**en civila luftfarten fortsätter att växa starkt och genomgår strukturförändringar innebärande att successivt allt fler orter i landet betjänas med flygtrafik av olika slag, framhåller FTK-utredningen inledningsvis.

Detta gäller såväl den reguljära luftfarten, dvs SAS och Linjeflyg, som charterflyget och allmänflyget. Det senare omfattar främst taxi- och affärsflyg samt privat- och klubbflyg. (Exempel på taxi- och affärsflyg skildras i temaartikel från F1 i detta nummer).

Genom att allt större del av luftrummet tas i anspråk skapas trafikledningsmässiga kapacitets- och säkerhetsproblem. Denna utveckling inverkar i sin tur direkt på möjligheterna att tillgodose det militära flygets behov av utrymme för övningsverksamhet. Denna har sin speciella karaktär och låter sig inte utan vidare inordnas i ett luftrumssystem anpassat efter civila behov.

Från kapacitets- och säkerhetssynpunkt står det alltså, enligt departementschefens uppfattning, klart att nuvarande luftrumsorganisation, i princip ledbunden, måste ersättas med en ny organisation. Denna skall — mot bak-

grund av väntad trafikutveckling — bättre förena kraven på å ena sidan fortsatt, förbättrad säkerhet, och å andra sidan tillräcklig kapacitet för att tillgodose väsentliga civila och militära behov av luftrum.

Detta blir fallet även om det militära flygets verksamhet, totalt sett, minskar.

**M**ot denna bakgrund förordar departementschefen, dvs statsrådet Norling, att den fortsatta utvecklingen av flygledningssystemet\* sker med utgångspunkt från kravet på yttäckande kontroll, enligt FTK:s principmodell.

Den framtida flygkontrolltjänsten kräver, som kommittén föreslagit, en funktionell samordning mellan nuvarande civila och militära flygledningsorgan, framhålls vidare av departementschefen.

\* I propositionen användes FTK:s terminologi. Departementschefen anger, att det bör ankomma på den för flygtrafikföretag ansvariga myndigheten att — i samråd med chefen för flygvapnet — själv avgöra terminologifrågor.



Svea Kontroll på Arlanda är en kontrollcentral, även internationellt uppmärksam. där civil och militär

Redan i dagens läge förekommer visst samarbete mellan civila och militära flygledningsorgan. En fullständig samordning ("totalintegration") av dessa ger bättre möjligheter att tillvarata den tekniska utvecklingen på flygledningsområdet. På sikt bör detta medge samordningsvinster genom att personal och materiel kan utnyttjas gemensamt.

I samråd med chefen för flygvapnet bör den myndighet som svarar för samordningen närmare utforma system, metoder och medel. Därvid skall beaktas utvecklingens krav, krigsmaktens speciella luftrumsproblem, grundläggande säkerhetsbedömningar och tillgängliga ekonomiska resurser.

I detta sammanhang förtjänar särskilt nämnas att införandet av det nya yttäckande kontrollsystemet ställer ökade krav på samverkan mellan flygledningen (den nya benämningen på flygtrafikledningen) och flygvapnets stridsledning.

**E**n avgörande fråga, så viktig att beslut föreslås bli fattat på regeringsnivå, är indelningen i flyginformationsregioner. Denna fråga är av omedelbar praktisk betydelse för planeringen av flygledningssystemets fortsatta utbyggnad.



FOTO: OWE GELLERMARK

flygtrafikledning helt samordnats. Här en kvintett TL-personal vid resp PPI.

Avsikten är därför — vilket departementschefen vill föreslå regeringen — att från flygledningssynpunkt indela landet i två flyginformationsregioner, en för norra och en för södra delen av Sverige. En sådan indelning är naturlig med utgångspunkt från olikartade operativa förutsättningar områden emellan och är — som FTK visat — den från ekonomiska synpunkter bästa tänkbara lösningen.

Kommittén anser att de två kontrollcentralerna — ACC-Nord (Area Control Center-Nord) och ACC-Syd bör lokaliseras till Luleå resp Sturup. Detta anser även departementschefen.

Förslaget i denna del underställs riksdagens prövning i anslutning till omlokaliseringspropositionen. I detta sammanhang föreslås även — i enlighet med FTK:s förslag — att ACC-Syd förläggs till Sturup.

**O**m enighet råder i nämnda frågor råder däremot delade meningar i fråga om vilken yttre organisatorisk ram den samordnade flygtrafiktjänsten bör inordnas under. En FTK-majoritet, och ett antal remissinstanser, hävdar uppfatt-

Luleå och Sturup skall i en framtid — troligen i början på 1980-talet — få vårt lands två stora kontrollcentraler för den civila och militära flygtrafiken. Detta är innebörden i den proposition om flygtrafiksäkerheten som nu framlagts, det s k FTK-betänkanudet.

I nuläget finns fyra kontrollcentraler för luftfarten, belägna på Sundsvall/Härnösands flygplats, Arlanda (Svea Kontroll), Göteborg och Malmö. Flygtrafikledningskommittén (FTK) föreslår — och departementschefen ansluter sig — att centralerna slås ihop till en avdelning för norra och en för södra Sverige, Luleå resp Sturup.

I en initierad artikel berättar här förste stabstrafikledare Yngve Paulsson om de stora förändringar i flygtrafikledningen som, enligt proposition till riksdagen, kan väntas i en framtid. Total samordning kan sägas vara lösenordet.

ningen att en ny central myndighet kallad flygsäkerhetsverket bör inrättas. Detta verk skulle handha flygtrafik tjänstens centrala ledning. Till det nya flygsäkerhetsverket borde även, från luftfartsverket, föras luftfartsinspektionen.

Fördelen med ett flygsäkerhetsverk anses bli vara att flygsäkerhetsfrågorna ställs under en och samma myndighets totalansvar. Denna lösning skulle också, enligt FTK, bättre tillgodose det behov av inflytande som chefen för flygvapnet har på flygtrafik tjänstens utformning.

Övervägande skäl talar, enligt departementschefens uppfattning, för att luftfartsverket bör vara huvudman för den samordnade flygtrafik tjänsten. Det är angeläget ta till vara de samordningsvinster som följer av att en befintlig organisation kan utnyttjas.



FOTO: TORE LIND

Generaldirektören Henrik Winberg, chef för Luftfartsverket, i mitten, sammanträffade måndagen den 12 mars med chefen för flygvapnet, generallöjtnant Stig Norén, och chefen för flygstaben, generalmajor Dick Stenberg. Samtalsämnet var Kungl Maj:ts proposition nr 27 år 1973 angående samordning av civil och militär flygtrafikledning.



• Trafikledarna i tornkontrolltjänst har även de en maktpåliggande uppgift.

Den civila luftfartens trafikdominans, i framtiden allt mer accentuerad, gör det naturligt att söka samordningen inom luftfartsverket. Den lösningen innebär också att de statliga resurserna på den civila luftfartens område i fortsättningen, liksom hittills, kan hållas samman i en organisation.

En splittring på två organisationer skulle i praktiken medföra svåra gränsdragningsproblem och innebära betydande risker för ökade kostnader och lägre effektivitet.

Departementschefens förslag i fråga om huvudmannaskapet ändrar inte det förhållandet — som gäller redan i dag — att ansvaret för flygtrafiktjänsten övertas av krigsmakten vid allmän mobilisering eller eljest, då regeringen så bedömer lämpligt.

**D**et är viktigt att det inflytande chefen för flygvapnet får i den nya organisationen blir säkerställt. Detta bör, enligt departementschefen, kunna ske genom representation i verkets styrelse och genom fasta regler för samarbetet mellan luftfartsverket och flygvapnet.

En första förutsättning är att flygtrafiktjänsten på central nivå sker inom en särskild huvudenhet, skild från ver-

kets marktjänstfrågor. Av väsentlig betydelse är också att i denna huvudenhet personal med fackkunskap om flygvapnets speciella förhållanden finns företräd på ledande och handläggande nivåer. Flygoperativ personal ur krigsmakten bör även kunna avdelas för tjänstgöring vid verket.

I fråga om flygräddningstjänstens organisation ansluter sig departementschefen till vad kommittén föreslår i betänkan. Den operativa ledningen av flygräddningstjänsten bör ingå i den för flygtrafiktjänsten ansvariga myndighetens, dvs luftfartsverket, uppgifter. Den centrala ledningens förläggning till de nya kontrollcentralerna, i Luleå och Sturup, ger möjligheter till samtidigt utnyttjande av personal och tekniska resurser.

Ansvarsförhållandena för den civila resp militära flygräddningstjänsten består. De skillnader som finns i förutsättningar och målinriktning för civil resp militär luftfart motiverar att luftfartsverket ansvarar för den civila och chefen för flygvapnet för den militära flygräddningstjänsten. Frågan om den operativa ledningen bör därför regleras i särskilda avtal mellan parterna.

**I** fråga om den inre organisationen föreslås ytterligare utredning. Detta framför allt därför att det föreslagna flygsäkerhetsverkets organisation inte direkt kan överföras på luftfartsverket.

En utgångspunkt i denna ytterligare utredning anges vara att flygtrafik-tjänsten ges ställning som huvudavdelning inom luftfartsverket. Detta innebär bl a att ur nuvarande driftavdelning utbrytes de trafiklednings- och teletekniska frågorna med planeringsfunktioner. I övrigt skulle flygtrafik-tjänstens organisation kunna bestå.

De organisationsförslag som det nya utredningsarbetet medför kan mynna ut i en särskild proposition. Detta bedöms kunna ske senast hösten 1974. Den nya organisationen skulle därefter snarast genomföras.

Flygtrafikledningskommittén har föreslagit att flygtrafik-tjänstens centraladministration lokaliseras till Sturup. Detta anser sig departementschefen inte kunna instämma i. Orsaken är, att luftfartsverkets centralförvaltning enligt riksdagsbeslut skall omlokaliseras från Stockholm till Norrköping.

Från allmänt ekonomiska och administrativa synpunkter är det därför angeläget att inte geografiskt splittra verkets centralförvaltning. Även flygtrafik-tjänstens centraladministration föreslås därför lokaliseras, tillsammans med centralförvaltningen i övrigt, till Norrköping.

**F**ör att i det fortsatta systemuppbbygnadsarbetet mer direkt utnyttja den kunskap och erfarenhet som finns hos personalen i ACC, TCC (= Terminal Control Centre, dvs Terminalkontrollcentral) och flygledarskolan kan det ev vara motiverat att i Sturup stationera ett begränsat antal befattningshavare från huvudenheten.

- En sextett TL-personal i aktion vid Svea Kontroll på Arlanda. Här arbetar civil och militär personal sida vid sida, och samordningen är fullständig.



FOTO: OWE GELLERMARK

FOTO: STYRBJÖRN ERICSON



• Tornkontrolltjänsten i ett modernt trafikledningstorn. Här det nya tornet på Säve-basen, ett torn som fyller alla upptänkliga krav på modernitet.

Uppbyggnaden av det nya flygledningssystemet föreslås anpassat efter de ekonomiska ramar som anges i den årliga budgetprövningen; den faktiska trafikutvecklingen och flygsäkerhetens krav får vägas in. I sammanhanget skall också beaktas vad ÖB anför om besparingar för försvaret.

I fråga om fördelningen av driftkostnaderna för flygtrafiktjänsten på flygvapnet och luftfartsverket föreslås fördelningen ske efter nyttjandegrad. Bedömningen anpassas till den militära luftfartens utveckling på viss sikt.

Förslag till kostnadsfördelning och principer för kostnadsberäkningar bör utarbetas av luftfartsverket och chefen för flygvapnet i samråd.

I beräkningssammanhang skall ytterligare analyseras i vilken utsträckning flygledningstjänsten tas i anspråk av civilt resp militärt flyg.

**A**nskaftning av transponders — dvs elektroniska höj- och lägesgivare inbyggda i flygplan — beräknas medföra speciella kostnader för flygvapnet. Sådan anskaftning blir dock aktuell först omkring år 1980. Frågan huruvida försvarets utgiftsram bör justeras med hänsyn till detta får därför anstå.

Systemutvecklingsarbete och investeringsplanering inom luftfartsverket och flygvapnet är en angelägenhet som departementschefen finner väsentlig. Inriktningen skall därför ske i enlighet med den uppbyggnad av flygkontrollsystemet som angivits i betänkandet.

Regeringen kommer därför föreslås att — i avvaktan på resultatet av fortsatta organisatoriska överväganden och beslut — ett särskilt temporärt organ skapas, med uppgift att samordna uppgifterna. I detta organ, förslagsvis kallat flygledningsdelegationen, skulle ingå företrädare för luftfartsverket, chefen för flygvapnet, försvarets materielverk och televerket. ■

Yngve Paulsson

## Lesson in English

□ □ Finally, some helpful information which has appeared in various publications from time to time and which we repeat herewith in case anyone has missed it. (With acknowledgements to whoever dreamed it up in the first place). □ □ □

### AIR TRAFFIC CONTROL DEFINITIONS. (England).

**Airfield.** A Blasted Heath. (Macbeth).

**Aerodrome Traffic.** All Traffic on the airfield. This includes the local hunt and someone's wife driving up the main runway to pick up her hubby from dispersal.

**Authorisation.** Wishful thinking.

**Air Traffic Clearance.** A verbal method of coaxing a pilot to fly a route and altitude he otherwise would never have chosen.

**I. F. R. Traffic.** A concentration of numerous aircraft over a given point, each demanding the same route and each having the same priority.

**Air Traffic Controller.** A cynic and dedicated to the task of discouraging travel by air.

**Control Area.** The air space in which only one centre has authority to disrupt the flow of air traffic.

**Cruising Altitude.** Any altitude other than the altitude requested by the pilot or any altitude maintained by the pilot other than that approved by the Air Traffic Controller.

**Ground Control Approach Letdown.** The Blind leading the Blind.

**Flight Plan.** Any information from the pilot which Signals can manage to lose or otherwise withhold from Air Traffic.

**Holding Pattern.** Laughable term applied to the dog fight in progress over the radio facility serving an airfield.

**I. F. R. Conditions** under which pilots cannot see how closely they just missed colliding or conditions under which the other fellow is always at your altitude.

**Procedure Turn.** Any method of changing direction.

**Reporting Point.** A location over which pilots occasionally verify their position during clear weather.

**Radar Surveillance.** By Guess and by God.

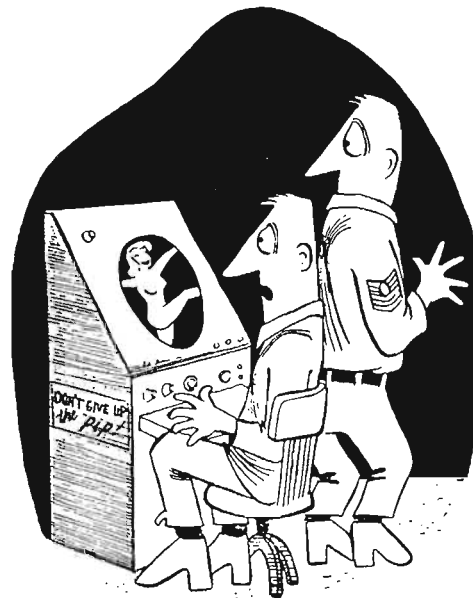
**Separation.** That condition achieved when two or more aircraft fail to collide.

**A. T. C. Tower.** Glass solarium from which tired and worn-out ex-aircrew controllers regard aviation with amazement.

**V. F. R. Traffic.** Aircraft on collision course.

**Control Instructions.** An impossible solution to an unsolvable problem issued by an incoherent controller to an uncomprehending pilot. ■

Läsövning för TL mellan fikapauserna!



"This look like jamming to you, sarge?"