

Sedan mitten av 60-talet har det stått klart att åtgärder måste vidtas för att reglera utnyttjandet av svenskt luft- rum för att vidmakthålla möjligheterna att bedriva flygtrafiken med regularitet och effektivitet. En övergång från nuvarande system, med särskilda luftleder för den civila flygtrafiken, till ett s k "yttäckande" kontrollsystem befanns därvid nödvändig. Som en följd av detta ansågs det ändamålsenligt att integrera den hittillsvarande civila och militära flygtrafikledningstjänsten i en organisation. Vårriksdagen 1973 beslöt att den framtida integrerade flygtrafiktjänsten skall organiseras inom luftfartsverket.

handlas i samband med överförandet till luftfartsverket i fred och hur därvid chefen för flygvapnet — som skall överta ansvaret för ifrågavarande tjänst vid mobilisering — skall få sitt inflytande tillgodosett.

#### Olika uppfattningar

Att uppfattningarna om hur många detaljfrågor som skall lösas i perspektiv av den totala statsnyttan har gått vitt isär mellan försvarets företrädare och tongivande civila statliga intressenter torde inte vara någon hemlighet. Orsaken till de olika uppfattningarna syns ha sin grund i att den ansvariga civila luftfartsmyndigheten ser flygtrafikledningstjänsten som en av-

funktion, vilken tillsammans med andra stödfunktioner (stril, väder, underhåll o s v) skall möjliggöra sådan övning i fred att flygvapnets operativa system — ytterst stridsflygplanen — kan fungera effektivt i krig.

Arbete är emellertid på gång för att lösa problemen och berörda centrala myndigheter har ålagts att till den 1 april 1976 underställa regeringen förslag till överenskommelser, som skall ligga till grund för ansvars- och arbetsfördelningen under fred. Jag skall i fortsättningen hålla mig till de frågor som närmast kan intressera TIFF-läsarna, men vill redan här framhålla att ännu finns det mycket som "flyter", och där definitiva besked om framtiden inte kan ges.

# Civil och militär FLYGTRAFIK i fred under Luftfartsverket

#### Komplex fråga

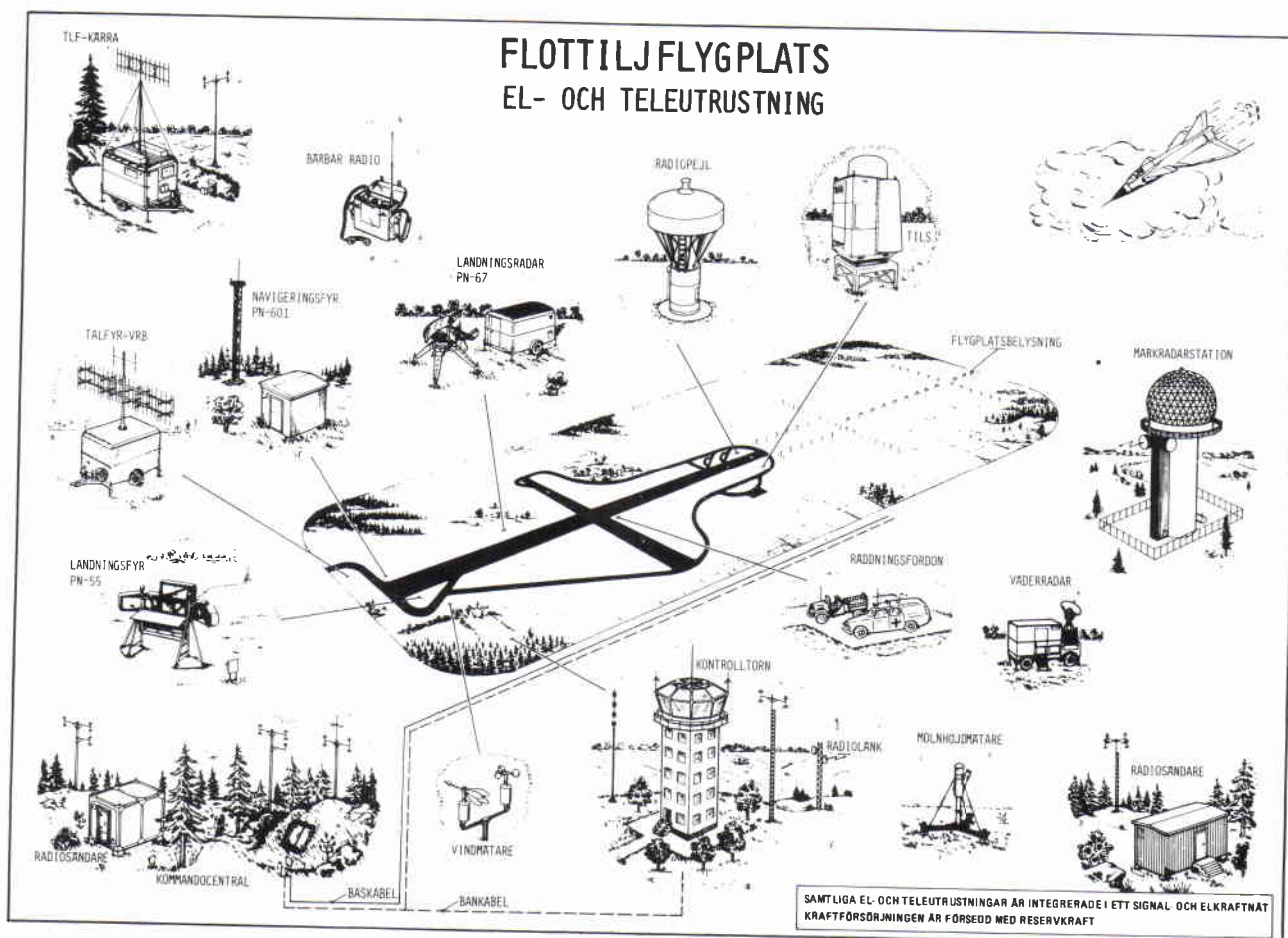
Luftfartsverkets framtida ansvar för den materiel, de lokaler m m som flygtrafikledare på försvarets flygplat-

Till riksdagens beslut i huvudfrågan fogades vissa principiella anvisningar för hur bl a den militära flygtrafiktjänsten i olika enskildheter skulle be-

gränsad och väsentlig "operativ" fredsfunction inom sitt affärsdrivande verk. Försvarets företrädare ser däremot tjänstegrenen som en stöd-

ser behöver utnyttja i fred kom tidigt i blickpunkten. Frågan är komplex, bl a därför att enbart den "radiotek-

Sid. 4 ▶



niska tjänsten" berörs, medan där- emot t ex flygplatsbelysningsfrågor skall hanteras som hittills. Vidare är frågan om materiel för krigs- resp fredsfunktionen sällan entydig liksom ett visst materielslags systemtillhörighet (stril-, samband-, väder-, fyl- etc) och underhållsfilosofi (funktionsinriktat underhåll kontra apparatinriktat). Som underlag för berörda myndigheters förslag till regeringen om överenskommelse i gränsdragningsfrågorna har man nu nått så långt, att resultatet av en inventering av den militära utrustning, som kan beröras, har presenterats av en arbetsgrupp. I arbetsgruppen under ordförandeskap av övljt Orvar Lundberg, FS/Sign, har ingått representanter för CFV, luftfartsverket, televerkets luftfartsradio-kontor och FMV-F (F:L samt F:U). Ett utdrag ur skrivelsen från CFV till luftfartsverket med inventeringsrapporten förtjänar att delges de många TIFF-läsare som inte kan undgå att påverkas av en framtida överenskom-melse mellan luftfartsverket och be- rörda försvarsmyndigheter:

"I prop 1973:27 föreslogs att Luft- fartsverket (Lfv) ansvar bör omfatta sådana anläggningar som i fredstid ingår i det integrerade flygtrafikled- ningssystemet. Däremot bör ansvaret för sådana anläggningar som är spe- cifika för militär verksamhet eller som krävs för krigsfunktion i flygbas eller luftförsvarscentral även i fort- sättningen åvila CFV. Nya projekt av gemensam art förutsätts Lfv ta ansvar för, såvida inte de militära kraven är dimensionerande, då ansvaret i stället bör åvila Chefen för Flygvapnet (CFV) och FMV."

Trafikutskottet, som i huvudsak god- tog Kungl Maj:ts förslag, underströk vad som sagts i prop beträffande sä- kerställande av CFV inflytande och utgick ifrån att detta även i fortsät- ningen beaktas. Utskottet påpekade vikten av flygvapnets möjligheter att fullgöra sina uppgifter oavsett om störningar uppkommer i verksamhet- en på den civila sidan. Riksdagen be- slöt i enlighet med utskottets förslag. Ovanstående har utvecklats av luft- fartsverksutredningen (LfvU), vars grundläggande synpunkter och för- slag innebär, beträffande utrustnings- fördelning mellan FMV och Lfv, följ- ande:

- 1) För befintliga anläggningar (ut- rustningar) nu tillhörande försvars- makten samt i PUFYL ingående anläggningar (utrustningar), som på CFV uppdrag planerats och projekterats av FMV och som en- bart eller primärt används för flyg-

trafikledningstjänst, bör FMV även i fortsättningen ha förvaltningsans- var.

- 2) För militär utrustning, som främst är till för annan verksamhet än flygtrafikledningstjänst eller har väsentlig funktion i krigsorganisa- tionen, bör FMV även i fortsätt- ningen ha förvaltningsansvar.
- 3) För utrustning, som tillkommit för den civila luftfartens behov, bör Lfv även i fortsättningen ha för- valtningsansvar.
- 4) För i framtiden tillkommande ut- rustning, som i fredstid enbart el- ler primärt skall användas för flyg- trafikledningstjänst, bör Lfv ha förvaltningsansvar och således sva- ra för såväl anskaffning som un- derhåll.

I Regeringens prop 1975:81 framför föredragande departementschefen att LfvU bli a anger riktlinjer för fördel- ning av arbetsuppgifter mellan FMV och Lfv och uttalar vidare att han an- ser att utredningens förslag ansluter till de riktlinjer som angavs i prop 1973:27. De bör kunna ligga till grund för närmare detaljöverenskom- melser mellan berörda myndigheter. Samtidigt förutsätts att Lfv — som måste ges det yttersta ansvaret för flygtrafiktjänsten och dess tekniska system — i förekommande fall efter- strävar att så långt som möjligt och inom ramen för FMV kompetensom- råde utnyttja de resurser, som FMV kan erbjuda.

Trafikutskottet, som i huvudsak god- tog regeringens förslag, uttalar i sitt betänkande, bli a med hänvisning till motion nr 1975:2091, att utskottet förutsätter, att — ifråga om samar- betet mellan Lfv och FMV, varom Re- geringen avser ge myndigheterna i uppdrag att träffa överenskommelse — det beaktas vad i motionen sägs bli a om att överenskommelsen skall grundas på möjligheterna att bedriva en effektiv underhållstjänst i krig, med utnyttjande av redan i fred upp- byggd och fungerande organisation. Riksdagen beslöt i enlighet med ut- skottets förslag.

#### Riktlinjer

Med anledning av riksdagens beslut har regeringen utfärdat riktlinjer för det fortsatta arbetet hos berörda myn- digheter för samordningen inom Lfv av den civila och militära flygtrafik- ledningen.

Arbetsgruppen "Militär utrustning- inventering" har gjort en kartlägg- ning som ett led i detta arbete på myndighetsnivå.

Med beaktande av fattade överordna- de beslut och med hänsyn till att livs- längden på nu anskaffade materielsy-

stem och utrustningar i militära flyg- trafikledningsanläggningar kan anses ha en återstående längd av mellan 10 till 15 år, har arbetsgruppen enats om följande uttalande:

Under punkterna 1 och 2 ovan angiv- en utrustning kommer fortsättnings- vis — även efter integreringen — att åvila FMV förvaltningsansvar medan Lfv har att ställa operativa krav på tillgänglighet och standard. Utrust- ning enligt punkterna 1 och 2 är till huvuddelen lokaliserad till de militära flygplatserna. Viss utrustning före- kommer dock även vid de statliga ci- vila flygplatser, som har funktion som krigsflygbas.

Beträffande i framtiden tillkomman- de utrustning enligt punkt 4 i det sagda har gruppen funnit att behovet av mera omfattande gränsdragningar och ansvarsfördelning mellan Lfv och FMV kommer att aktualiseras först i samband med större och viktigare materiel- och/eller systembyten. Det är vidare uppenbart att det även i framtiden kommer att finnas ett be- hov av integrering av materiel och funktioner, d v s anpassning av flyg- trafikledningsutrustning så att den är användbar även för viss krigsfunk- tion. Detta av såväl tekniska som ope- rativa skäl. De operativa kraven tor- de därvid bli styrande för graden av integrering. Därest en gränsdragning behöver göras av andra skäl — t ex ekonomiska — kan även det fram- tagna underlaget nyttjas. För att be- dömningsunderlaget skall bli fullstän- digt måste detta härvid kompletteras med uppgifter om bli a utrustningar- nas antal inom respektive använd- ningsområden samt klarläggas graden av integrering med andra utrustning- ar avsedda för krigsfunktioner.

#### Ingen skarp gräns

Generellt gäller dock att det inte går att dra en skarp gräns mellan freds- och krigsanvändning, eftersom det of- ta bedrivs krigsbetonade övningar vid militära flygplatser samtidigt som fredsflygtrafikledning måste upprät- hållas och detta särskilt vid militär flygplats upplåten för civil linjefart.

Sid. 14 ◆

— — — — —  
**Anm.** Med förvaltningsansvar avser LfvU ansvaret för alla åtgärder för materielens tillkomst, användning, förvaring, redovisning, vård, under- håll och avgång. Detta gäller även be- träffande drift samt kompletteringar och modifieringar i sådana anlägg- ningar, varvid de operativa kraven dock fastställs av Lfv.

◆ CIVIL OCH MILITÄR . . . *forts.*

Motsvarande förhållande gäller även för övergångsfasen fred—krig.”

Till CFV skrivelse, varur citerade utdrag är gjort, har som bilagor fogats

- 1: en operativ/teknisk strukturbeskrivning över el- och teleutrustning vid flygbas med en detaljeringsgrad ned till ritningsnummer, där sådant finns.
- 2: en sammanställning av funktionsblockschema för i del 1 ingående materiel och funktioner.

Den utförda inventeringen kommer nu att följas av överläggningar mellan försvarets myndigheter och luftfartsverket med syfte att i alla enskildheter komma överens om ansvarsgränser såväl beträffande anskaffning som i drift- och underhållsfrågor. Den inriktning som anges i ovan refererade CFV-skrivelse kommer därvid att vara vägledande för försvarets förhandlare.

Utan att föregripa resultatet av kommande överenskommelser och regeringsbeslut vill jag till berörda TIFF-läsare framföra som min uppfattning att några drastiska eller plötsliga förändringar inte är att vänta. Det har vidare utlovats mig att under våren, när konturerna av en överenskommelse kan skönjas, få återkomma med en redogörelse i TIFF.

**Nils Wachtmeister CF:LB**