

Nr 262.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående inrättande av en luftfartsstyrelse samt fastställande av stat för luftfartsfonden m. m.; given Stockholms slott den 6 april 1945.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Fritiof Domö.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 6 april 1945.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, DOMÖ, GJÖRES, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON, ANDRÉN.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Domö.

Inledning.

I årets statsverksproposition hava anslagen till luftfarten med undantag för det å sjätte huvudtiteln uppförda reservationsanslaget till extra besikt-

ningar av luftfartyg upptagits med allenast beräknade belopp. Likaledes upptogs anslagen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med allenast beräknade belopp. Även det å riksstaten beräknade underskottet å luftfartsfonden upptogs med beräknat belopp liksom ett anslag under telegrafverkets fond till markradiostationer för luftfarten.

Huvudanledningen till att definitiva förslag i hithörande ärenden icke kunde föreläggas riksdagen vid tidpunkten för statsverkspropositionens avgivande var, att de förslag, som kunde komma att avgivas av särskilda inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga för utredning rörande organisation och personalbehov för vissa avdelningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m. — i det följande kallade de sakkunniga — ansågos böra avvaktas.

Nämnda sakkunniga hava den 24 januari 1945 framlagt betänkande med förslag till organisation av en luftfartsstyrelse m. m. (SOU 1945: 2), över vilket förslag remissyttranden avgivits.

I annat sammanhang denna dag föreslår jag Kungl. Maj:t att av riksdagen äska anslag för nästa budgetår till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m. Vidare förordar jag äskande av medel för uppförande av en ämbetsbyggnad för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken byggnad avses skola inrymma även den civila luftfartens centrala organ. Längre fram kommer jag att upptaga frågorna om anslag till vissa med luftfarten sammanhängande investeringar i telegrafverkets fond och i luftfartsfonden m. m.

De sakkunniga, vilka, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 15 juni 1944, tillkallades av min företrädare i ämbetet den 27 juni 1944, äro direktören O. E. Sahlin, tillika ordförande, byråchefen E. G. Braune, avdelningschefen E. V. Sundström samt förste byrådirektören K. J. P. Wittrock.

Över de sakkunnigas förslag hava utlåtanden avgivits av överbefälhavaren efter chefens för flygvapnet hörande, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, telegrafstyrelsen, statskontoret, riksräkenskapsverket, allmänna lönenämnden, statens meteorologisk-hydrografiska anstalt, kommerskollegium, flygtekniska försöksanstalten samt, så vitt angår handläggning av byggnadsfrågor vid flygplatserna, av byggnadsstyrelsen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande är åtföljt av yttranden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemannaförening, centrala statsförvaltningens tjänstemannaförbund och statsverkens ingenjörsförbund. Kommerskollegium har överlämnat yttranden från samtliga handelskamrar i riket samt från Sveriges industriförbund, kooperativa förbundet och Sveriges redareförening. Vidare hava aktiebolaget Aerotransport och svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag, svenska aeroklubben, svenska aeroplanaktiebolaget och svenska teknologföreningen, som därtill erhållit tillfälle, avgivit yttrande över förslaget. Härjämte hava yngre elektroingenjörers förening, civilförvaltningens personalförbund samt Sveriges högskolebildade väg- och vattenbyggares riksförbund inkommit med skrifter.

Jag anhåller nu att med utgångspunkt från de sakkunnigas betänkande få

anmäla frågorna om beräkning av underskottet å luftfartsfonden och stat för fonden samt de i samband därmed stående organisationsspörsmålen.

Innan jag närmare ingår på de sakkunnigas förslag, torde en kortfattad redogörelse få lämnas för den hittillsvarande organisationen för handläggning av luftfartsärenden.

Enligt Kungl. Maj:ts efter riksdagens hörande den 26 maj 1922 givna förordning (nr 383) om luftfart tillkomma vissa ärenden en *luftfartsmyndighet*, vilken Kungl. Maj:t förordnar. Denna luftfartsmyndighet var till en början förlagd till kommunikationsdepartementet. Efter förslag av den år 1933 tillsatta luftfartsutredningen (SOU 1934: 48) överflyttades luftfartsmyndigheten år 1936 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och samordnades med den där befintliga järnvägsbyrån. Den sålunda ombildade byrån, vilken erhöll benämningen *järnvägs- och luftfartsbyrån*, ställdes under ledning av en byråchef i lönegrad A 30 samt organiserades på två avdelningar, *järnvägsavdelningen* och *luftfartsavdelningen*. Järnvägsavdelningens personal utgjordes av en järnvägsinspektör (A 28), en byråingenjör (A 21), en kontorsskrivare (Eo 15) och ett kontorsbiträde (Eo 4). Luftfartsavdelningen omfattade till en början följande befattningshavare, nämligen en luftfartsinspektör (A 28), en byråingenjör (A 21), en biträdande ingenjör (Eo 21), ett kanslibiträde (A 7) samt ett skrivbiträde.

Till följd av det fortgående förstatligandet av de enskilda järnvägarna äro järnvägsavdelningens arbetsuppgifter stadda i avtagande. Personalstyrkan å avdelningen är för närvarande i stort sett densamma som vid omorganisationen år 1936. Däremot har luftfartsavdelningens verksamhet undergått en högst avsevärd ökning. Personalen å denna avdelning uppgick vid tidpunkten för betänkandets avgivande till 55 befattningshavare. Härtill kommer en omfattande lokal organisation med omkring 75 heltidsanställda befattningshavare.

Enligt Kungl. Maj:ts instruktion den 30 augusti 1943 (nr 681) för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess lokala förvaltningar ankommer det på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt dess lokala förvaltningar och övriga underlydande organ att i enlighet med vad i allmän lag och författning, i nämnda instruktion eller eljest är av Kungl. Maj:t stadgat, handlägga ärenden angående, bland annat, den civila luftfarten.

De närmare bestämmelserna angående väg- och vattenbyggnadsstyrelsens åligganden med avseende på den civila luftfarten äro meddelade i 9 §, som har följande lydelse:

I avseende å den *civila luftfarten* åligger det styrelsen bland annat att ombesörja anläggning, underhåll och drift av statens civila flygplatser, hjälplandsningsfält, belysningsanordningar och övriga dylika anläggningar för luftfarten;

att i stadgad ordning pröva ansökningar om godkännande av plats, som är avsedd att regelmässigt brukas till flygplats;

att utöva kontroll över flygleder, flygplatser och flygmateriel;
att övervaka tillämpningen av gällande bestämmelser angående uppsättande av luftfyr; samt

att handlägga ärenden angående understöd åt privatflyget.

Styrelsen är *luftfartsmyndighet* och har i sådan egenskap att, i enlighet med vad därom finnes särskilt stadgat, utfärda bestämmelser för luftfarten samt övervaka tillämpningen av sålunda och i övrigt för luftfarten gällande föreskrifter ävensom att öva tillsyn över trafiksäkerhetens behöriga upprätthållande.

De i särskild ordning meddelade bestämmelserna angående styrelsens åligganden i egenskap av luftfartsmyndighet hänföra sig i huvudsak till luftfartsförordningen samt den till nämnda förordning hörande tillämpningskungörelsen. Enligt dessa bestämmelser ankommer det på luftfartsmyndigheten, bland annat, att föra luftfartygsregister, att utställa luftvärdighetsbevis för luftfartyg, att utfärda certifikat om behörighet att göra tjänst ombord å luftfartyg samt att meddela tillstånd till hållande av skola för utbildning av förare av luftfartyg.

För utövning av luftfart i regelbunden trafik å viss luftfartsled (linjefart) eller anläggning av flygplats till allmänt bruk erfordras, där annan än staten skall utöva driften, särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t. För utövning av annan luftfart mot ersättning erfordras tillstånd av luftfartsmyndigheten.

Ansökningar om tillstånd till linjefart remitteras alltid till luftfartsmyndigheten, som däröver avger utlåtande. Då dylik koncession meddelas, föreskriver Kungl. Maj:t, bland annat, att de taxor och tidtabeller, som avses skola tillämpas för linjefarten, skola underställas luftfartsmyndighetens prövning.

Järnvägs- och luftfartsbyrån handlägger, förutom luftfartsärenden, de ärenden rörande enskilda järnvägar, vilka för närvarande åligga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Styrelsens åligganden härutinnan sammanfattas i § 8 i styrelsens instruktion på följande sätt.

I fråga om *enskild järnväg* åligger det styrelsen bland annat

att på anmälan låta i stadgad ordning verkställa besiktning och avsyning av enskild järnväg samt lämna tillstånd till sådan järnvägs upplåtande för allmän trafik;

att bestämma benämning å stationer, håll- och lastplatser å enskild järnväg, då generalpost-, telegraf- och järnvägsstyrelserna äro med styrelsen om benämningen ense, men eljest hänskjuta ärendet till Kungl. Maj:ts avgörande;

att på ansökan meddela järnvägs innehavare tillstånd att, i enlighet med de för järnvägen gällande bestämmelserna och av styrelsen fastställd plan samt under de särskilda villkor, som styrelsen kan komma att därför föreskriva, på av järnvägen disponerad mark anlägga och efter föregående, av styrelsen föranstaltad besiktning för allmän trafik upplåta station, hållplats, lastplats eller bispår;

att beträffande plan för avsynad och för trafik öppnad järnväg medgiva sådana mindre ändringar, som leda till förbättring;

att utöva kontroll över bana med därtill hörande anläggningar samt över rullande materiel;

att till efterrättelse fastställa säkerhetsordningar (tjänstgöringsreglementen); samt

att öva tillsyn över trafiksäkerhetens behöriga upprätthållande.

Vad ovan sägs skall i tillämpliga delar gälla *spårväg*, som enligt av Kungl. Maj:t meddelad koncession eller särskilt beslut ställts under styrelsens kontroll.

Inrättande av en särskild luftfartsstyrelse.

I det anförande till statsrådsprotokollet för den 15 juni 1944, som innefattar direktiv för de sakkunnigas utredning, framhöll min företrädare i ämbetet bland annat, att järnvägs- och luftfartsbyrån inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen intog en särställning, i det att åtskilliga av byråns arbetsuppgifter — främst de, som avsågo den befattning med luftfartsfrågorna, vilken tillkomme styrelsen i egenskap av luftfartsmyndighet — delvis vore artskilda från de uppgifter av anläggnings- och underhållsteknisk natur, vilka inom olika områden av väg- och vattenbyggnadsväsendet ankomme på styrelsens övriga byråer och avdelningar samt i viss mån jämväl på järnvägs- och luftfartsbyrån. Det vore möjligt, att denna omständighet i förening med den ansvällning av arbetsuppgifterna, som ägt rum inom de flesta avsnitt av styrelsens verksamhetsfält och som medfört en anhopning av ärenden, vilka ankomme på avgörande av styrelsens chef, borde föranleda att byrån erhöles en i vissa avseenden mera fristående ställning, möjliggörande att beslut i lämplig omfattning meddelades utan föredragning för verkschefen. Närmast skulle härvid ifrågakomma sådana luftfartsärenden, vilka tillhörde luftfartsmyndigheten, och därmed sammanhängande ärenden av rutinmässig art eller eljest av mindre principiell betydelse. Tänkbart vore, att en fortgående utveckling av luftfartsväsendet kunde påkalla en utbrytning av luftfartsärendena från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till en helt fristående myndighet. De fördelar, som stode att vinna härigenom, borde dock vägas mot de ökade kostnader, som bleve en följd av en dylik friställning.

I direktiven för utredningen anfördes i övrigt, såvitt nu är ifråga, bland annat följande.

En översyn av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalorganisation i de delar, som icke behandlats i samband med vägväsendets förstatligande, synes nu böra verkställas. Därvid bör personalbehovet prövas med hänsyn till den utveckling, som ägt rum under tiden efter senaste organisationsbeslut beträffande styrelsen i dess helhet, och till de behov, som kunna finnas föreligga under närmast överskådliga framtida förhållanden. Det är angeläget, att personalorganisationen även för ifrågavarande delar av styrelsen uppbygges på sådant sätt, att en fastare ställning kan beredas den personal, som prövas erforderlig för arbetsuppgifter av mera permanent karaktär. I detta hänseende föreligga sedan länge otillfredsställande förhållanden, i det att personalen till övervägande del utgöres av befattningshavare i icke-ordinarie ställning utan placering å löneplan och utan pensionsrätt. Dessa omständigheter försvåra förvärvande och bibehållande av personal med tillräckliga kvalifikationer. Ändring bör också åvägabringas i nuvarande ordning för avlöningarnas bestridande. Personalavlöningar utgå för närvarande från byggnadsmedel och andra sakanslag i en omfattning, som icke är förenlig med rationella budgetprinciper och som försvåra överblicken över personalorganisation och medelsbehov. I första hand böra medel för avlöande av all erforderlig personal med uppgifter av mera permanent natur inräknas i avlöningsanslag.

I fråga om järnvägs- och luftfartsbyrån bör vidare beaktas, att byråns personalorganisation på grund av luftfartens hastiga utveckling och delvis under inverkan av vissa av krigsförhållandena betingade omständigheter under de senaste åren på skilda punkter undergått en successiv utbyggnad utan den samlade överblick över arbetsuppgifter och personalresurser, som för en riktig avvägning är erforderlig. Behov föreligger därför av en enhetlig omprövning av byråns personalorganisation under beaktande av de möjligheter till rationalisering och personalbesparing, som kunna föreligga. I samband med denna omprövning böra givetvis även organisation och personalbehov för olika grenar av den till luftfartsväsendet hörande eller eljest för flygtrafiken betydelsefulla lokala förvaltningen — såväl flygplatsförvaltning och flygsäkerhetstjänst som radiotjänst och måhända även väderlekstjänst — underkastas granskning, varvid även frågorna om anställningsformer och avlöningsgrunder för personalen samt därmed sammanhängande budgettekniska spörsmål böra övervägas.

De byråer inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som här äro i fråga (brobyrån, hamnbyrån samt järnvägs- och luftfartsbyrån), handhava för närvarande var för sig icke blott förvaltnings- och underhållsuppgifter utan jämväl anläggningsverksamhet inom var sitt verksamhetsområde. Anläggningsarbetena utföras delvis i egen regi och delvis på entreprenad. Entreprenadförfarandet torde vara regel inom brobyråns arbetsfält. Hamnbyråns statliga arbeten utföras däremot i allmänhet i styrelsens egen regi. Inom järnvägs- och luftfartsbyrån förekomma såväl arbeten i egen regi som arbeten på entreprenad. En fördelning av anläggningsarbetena mellan företag i egen regi och företag på entreprenad torde ur olika synpunkter vara lämplig beträffande här avsedda områden. Denna fråga bör upptagas till skärskådande. Emellertid torde i detta sammanhang ett organisationsspörsmål av vidare syftning böra komma under bedömande. Det kan ifrågasättas, huruvida ej all anläggningsverksamhet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsområde — vägbyggnad, hamnbyggnad, vatten- och avloppsledningsanläggningar, brobyggnad, flygfältsbyggnad — borde sammanföras under ett gemensamt ledande organ inom styrelsen. Detta skulle innebära, att inom styrelsen inrättades en särskild, för de olika verksamhetsgrenarna gemensam byggnadsavdelning under en byggnadschef, vilken skulle handhava ledningen av all byggnads- och anläggningsverksamhet inom verket. Vid behandling av frågan om en eventuell friställning av luftfartsväsendet böra beaktas fördelarna av en enhetlig ledning av byggnadsverksamheten, som även innefattar flygfältsbyggandet och därmed sammanhängande anläggningsarbeten.

De sakkunniga.

Till belysande av spörsmålet, huruvida det organ inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som handhar luftfartsärenden, borde erhålla en ökad självständighet, hava de sakkunniga lämnat följande uppgifter angående omfattningen av ifrågavarande verksamhet.

De förhållanden, som lågo till grund för beslutet om luftfartsärendenas överflyttning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ha sedermera väsentligt förändrats. Luftfartsavdelningens arbetsuppgifter och personal ha mångdubblats. Avdelningens personal har sedan år 1936 ökats från 5 till 55 befattningshavare. Verksamheten har gripit in på helt nya områden och blivit betydligt mera komplicerad. Härvid må först nämnas, att på avdelningen lagts förvaltningen av två större flygplatser, nämligen Bulltofta och Torslanda, samt 21 mindre flygplatser och hjälplandningsfält ävensom 35 flygfyrar och 14 radiofyrar. Den heltidsanställda förvaltningspersonalen vid

nämnda flygplatser uppgår för närvarande till ett 50-tal personer. Vidare har, sedan den civila flygledarorganisationen år 1939 förstatligades, denna organisation underställts luftfartsavdelningen. Antalet flygledare och flygledaraspiranter utgör för närvarande 24. Nämnas må ock, att på Bulltofta och Torslanda även finnes personal, vilken tillhör telegrafverket, tullverket, postverket och polisen, vartill kommer de skilda flygbolagens stationspersonal. Ehuru nämnda personal icke är underställd luftfartsavdelningen, ankommer dock på denna myndighet, bland annat, att ombesörja lokaler åt personalen och andra därmed sammanhängande förvaltningsuppgifter. Anläggningsverksamheten för den civila luftfarten har alltmer kommit att direkt åvila luftfartsavdelningen. Flertalet av de civila flygfält, som på senare tid byggts eller utbyggts, ha utförts av luftfartsavdelningen i dess egen regi eller genom entreprenör. Vidare har avdelningen fått att ombesörja utförandet av belysningsanläggningar och radiofyror. Sedan segel- och glidflyget vunnit insteg i landet, har luftfartsmyndighetens kontrollverksamhet utsträckts även till detta område.

Icke ens i nuvarande krisläge har någon stagnation i luftfartsavdelningens verksamhet inträtt. Anläggningsverksamheten och förvaltningsarbetet ha pågått i oförminskad omfattning. Nedgången i den ordinarie civila flygtrafiken har, i vad denna påverkar luftfartsmyndighetens arbetsbörda, mer än uppvägs av kurirplanstrafiken och annan extraordinär luftfart. Så snart fredsmässiga förhållanden åter inträda, torde ett mycket starkt uppsving för den civila luftfarten komma att inträda. Vissa förberedelser för en interkontinental flygtrafik ha redan träffats, och nya flygförbindelser inom landet och med andra europeiska länder hålla på att utformas. Visserligen ombesörjes flygtrafiken icke av luftfartsmyndigheten utan av andra, in- eller utländska organ, men uppenbart är att flygtrafikens utveckling direkt och indirekt i hög grad påverkar myndighetens arbete. I detta sammanhang må ock framhållas, att den reguljära flygtrafiken sannolikt kommer att utvecklas på sådant sätt, att starter och landningar i större utsträckning än tidigare komma att äga rum nattetid, vilket visserligen främst ökar flygstationernas arbete men även i viss mån återverkar på den centrala myndighetens arbetsbörda.

Till följd av de erfarenheter rörande flyget, som vunnits under det nu pågående kriget, har den tekniska utvecklingen beträffande såväl flygmaterielen som mark- och flygsäkerhetstjänsten i hög grad påskyndats, vilket medfört att allt större krav ställas på luftfartsavdelningen i fråga om sakkunnighet och förutseende.

Det i utredningsdirektiven ifrågasatta alternativet, att järnvägs- och luftfartsbyrån skulle erhålla en mera självständig ställning men likväl kvarbliva inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hava de sakkunniga icke funnit tillfredsställande såsom organisationsform under fredsförhållanden. De sakkunniga framhålla härutinnan bland annat att, även om beslut i viss omfattning skulle kunna meddelas utan föredragning för verkschefen, dock många betydelsefulla ärenden måste avgöras av denne. Omfattningen av dylika ärenden kunde beräknas öka väsentligt, då den civila flygtrafiken efter ett fredsslut komme i full gång.

De sakkunniga crinra i detta sammanhang, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ställning såsom luftfartsmyndighet av Kungl. Maj:t genom beslut den 14 januari 1938 delegerats på chefen för järnvägs- och luftfartsbyrån, vilken i sådant hänseende är underställd chefen för flygvapnet. Denna anordning är emellertid begränsad till tider, då försvarsberedskap är anbefalld.

Rörande den lämpligaste organisationsformen för luftfartsärendenas handläggning anföra de sakkunniga vidare följande.

Samtidigt med expansionen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet inom luftfartsväsendet har — framför allt till följd av vägväsendets förstatligande — skett en mycket betydande utvidgning av styrelsens arbetsuppgifter även på väg- och vattenbyggnadsväsendets område. Enligt de sakkunnigas mening får denna verksamhetsgren, som ju är den ursprungliga och centrala inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, anses hava nått ett sådant utvecklingsstadium, att den kräver verksamhetens odelade uppmärksamhet och intresse. Under framtida fredsförhållanden torde styrelsens arbetsbörda i berörda hänseenden bliva väsentligt större än för närvarande, var till kommer att en ny betydande arbetsuppgift för styrelsen håller på att utvecklas, nämligen handläggningen av ärenden rörande vattenförsörjning och avlopp. Därest luftfartsärendena även i fortsättningen skulle ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilket skulle innebära att även luftfartsmyndighetens uppgifter efter försvarsberedskapens upphörande skulle belasta verksamheten, nödgas man därför räkna med, att verksamheten icke utan eftersättande av sina huvuduppgifter skall kunna ägna dessa ärenden nödig omsorg.

Om sålunda redan de omständigheter, som hänföra sig till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens egna organisatoriska förhållanden, mycket starkt tala för att luftfartsmyndigheten icke längre bör vara förlagd till nämnda styrelse, finns det också med hänsyn till den väntade utvecklingen av luftfarten, ej minst med avseende på de internationella förbindelserna, starka skäl för att de statliga funktionerna i samband med luftfartsväsendet böra inåt och utåt handhavas och företrädas av ett särskilt statligt organ. Det synes ofrånkomligt, att den tjänsteman, som närmast skall företräda statens intressen i samband med förhandlingar inom och utom landet, intager en sådan ställning i organisationen, som är förenlig med hans ansvar och befogenheter. Med den framträdande plats inom den internationella flygtrafiken, som Sverige intager och med all sannolikhet även framdeles får, bör åt det statliga organet givas tillbörlig självständighet och sakkunskap. Härtill kommer att arbetsuppgifterna inom detta statliga verksamhetsområde redan ha och framdeles än mer komma att få en sådan omfattning, att bemästrandet av detta mångsidiga och i vissa delar jämförelsevis svåra arbete helt kräver sin man. En sammankoppling av luftfartsmyndigheten med det statliga organ, som närmast företräder väg- och vattenbyggnadsväsendet, förekommer såvitt de sakkunniga ha sig bekant icke utomlands.

I personalorganisatoriskt hänseende intar luftfartsavdelningen i förhållande till den övriga delen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en relativt självständig ställning. Sålunda finnes å avdelningen en ganska talrik personal icke blott för de tekniska ärendena utan även för administrativa, juridiska och kamerala uppgifter. Med hänsyn härtill lärer en friställning av avdelningen icke i och för sig behöva medföra någon mera avsevärd kostnadsökning. Vad det i sådant hänseende närmast kan bliva fråga om är dels att den nuvarande byråchefsbefattningen utbytes mot en verksamhetschefstjänst i lämplig lönegrad, dels att vissa arvodesbelopp till en styrelse för den nya myndigheten upptagas i avlöningsstaten, dels att vissa av cheferna för de olika specialavdelningarna erhålla en något förbättrad löneställning och dels slutligen att den administrativa och kamerala personalen i någon mån förstärkes. Det må i detta sammanhang framhållas, att den förbättrade löneställningen för vissa av de ledande befattningarna och därjämte vissa andra ändringar i luftfartsavdelningens personalorganisation, innebärande kostnadsökningar, torde bliva

ofrånkomliga även om avdelningen kvarstannar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

På de anförda skälen hava de sakkunniga funnit sig böra föreslå, att luftfartsärendena utbrytas från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och att för handläggning av dessa ärenden inrättas ett särskilt ämbetsverk, förslagsvis kallat luftfartsstyrelsen.

Beträffande den i direktiven berörda frågan om anläggningsverksamheten hava de sakkunniga till en början anfört följande.

Luftfartsavdelningens anläggningsverksamhet omfattar dels nybyggnad och utvidgning av flygfält och dels utförande och förbättring av elektriska belysningsanläggningar samt ljus- och radiofyranläggningar för luftfarten. Arbena utföras såväl i egen regi som på entreprenad.

Av de under tiden 1 januari 1939—30 juni 1944 genom luftfartsavdelningens försorg utförda byggnadsarbetena å civila flygplatser ha kostnaderna för de under avdelningens direkta ledning bedrivna arbetena uppgått till totalt cirka 2 300 000 kronor och för entreprenadarbetena till sammanlagt omkring 10 850 000 kronor. Under samma tidsperiod har statens arbetsmarknadskommission för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens räkning byggt flygfält till en sammanlagd kostnad av omkring 3 380 000 kronor.

Den elektrotekniska anläggningsverksamhet, som bedrivs av luftfartsavdelningen, är av tämligen begränsad omfattning och sammanhänger mycket nära med de underhålls- och drifttekniska arbetsuppgifterna på detta område. Med hänsyn härtill och då särskild elektroteknisk expertis av här ifrågasvarande slag i allmänhet icke läter vara erforderlig inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens övriga verksamhetsgrenar, torde vid en friställning av luftfartsavdelningen ifrågasvarande anläggningsverksamhet böra ankomma på den nya luftfartsstyrelsen.

Beträffande flygfältsbyggandet äro förhållandena annorlunda. Arbetsuppgifterna tillhöra här väsentligen det ämnesområde inom tekniken, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i första hand företräder. De tekniska problemen vid byggandet av flygfält äro i stor utsträckning likartade med dem, som förekomma vid anläggandet av vägar. Den omfattande tekniska erfarenhet, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förvärvat på vägbyggnadsområdet, bör kunna vara till stor nytta även då det gäller att bygga flygfält. Liknande överensstämmelse kan jämväl påvisas vid jämförelse med en annan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhetsgrenar, nämligen anläggandet av vatten- och avloppsledningar. Även utförandet av vid flygplatserna förekommande stationsbyggnader, hangarer och dylikt är en uppgift, som otvivelaktigt tillhör väg- och vattenbyggnadsstyrelsens allmänna kompetensområde.

I här angivna fall kunna i allmänhet samma slags arbetsledare, arbetare och maskiner användas och i avsevärd omfattning även samma slags konstruktörer. Med hänsyn härtill bör det vara möjligt att genom en samordning av verksamhetsgrenarna bättre utnyttja de olika arbetsfaktorernas kapacitet. En dylik samordning ger nämligen bl. a. ökade möjligheter att åstadkomma en mera kontinuerlig sysselsättning av arbetare och arbetsledare och ett rationellare utnyttjande av arbetsmaskinerna.

Mot anordningen med en till luftfartsstyrelsen förlagd avdelning för flygplatsbyggande kan slutligen ytterligare anföras, att de tekniska tjänstemännen på en avdelning med så begränsade uppgifter lätt förlora kontakten med utvecklingen på de övriga verksamhetsområden, som höra till deras fack, och att härav föranledd begränsning av befordringsmöjligheterna i längden kan

medföra svårigheter vid rekryteringen. Om däremot verksamheten inordnas i en större byggnadsavdelning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kunna vederbörande ingenjörer få tillfälle att ägna sig även åt andra tekniska uppgifter, varjämte möjligheterna för dugande krafter att avancera till högre befattningar därvid betydligt ökas.

Enligt de sakkunnigas mening böra emellertid förberedande utredningar rörande flygplatsbygget ankomma på luftfartsstyrelsen. Dessa utredningar äro till väsentlig del att hänföra till områden, som ligga utanför väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda sakkunskap, och det är därför helt naturligt, att luftfartsstyrelsen göres till det utredande organet. De sakkunniga återkomma i det följande till frågan om gränsdragningen i berörda hänseende mellan de båda myndigheterna, en gränsdragning som givetvis icke avser att vara någon spärr för det intima samarbete, som erfordras både på utredningsstadiet och senare.

De sakkunniga, som ännu icke tagit ställning till frågan, huru väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnadsverksamhet bör organiseras, hava förordat, att bygget av flygfälten oberoende av denna frågas lösning bibehålles hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Den nu inom järnvägs- och luftfartsbyrån befintliga järnvägsavdelningen föreslå de sakkunniga skola kvarbliva inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom en självständig avdelning vid sidan om byråindelningen med järnvägsinspektören såsom självständig föredragande för de ärenden, vilka ankomma på avdelningen.

Beträffande tidpunkten för organiserandet av den nya styrelsen ha de sakkunniga framhållit, att det givetvis kunde ifrågasättas, huruvida icke avgörandet borde uppskjutas i avvaktan på närmare erfarenhet av hur fredsförhållandena på luftfartstrafikens område kunde gestalta sig. De sakkunniga hade dock funnit övervägande skäl tala för att en omorganisation genomfördes omedelbart, även om den nya organisationen därigenom kunde få en i viss mån provisorisk natur.

I detta sammanhang anföra de sakkunniga vidare följande.

Under den nu slutförda utredningen ha de sakkunniga uppmärksammat, att en del spörsmål, som beröra samarbetet mellan flygvapnet och luftfartsmyndigheten och fördelningen dem emellan av vissa arbetsuppgifter beträffande civilflyget, synas behöva upptagas till närmare prövning. De sakkunniga, vilkas uppdrag icke omfattar detta frågekomplex, hysa i likhet med de berörda myndigheterna den uppfattningen, att en utredning därutinnan lämpligen bör ske, helst som luftfartsmyndigheten under försvarsberedskap och krig är underställd chefen för flygvapnet. De sakkunniga anse sig böra fästa uppmärksamheten på förefintligheten av detta särskilda frågekomplex, vars lösning kan tänkas komma att framdeles påverka den nya organisationen, närmast med avseende på den militära personalen och dess inordnande i styrelsen.

De sakkunniga hava vidare framhållit, att de icke närmare ingått på frågan om förhållandet under försvarsberedskap eller krig mellan chefen för flygvapnet och luftfartsstyrelsen i dess egenskap av luftfartsmyndighet. Med omorganisationsförslaget avsåges icke att göra någon ändring i den nu gällande ordningen härutinnan, och förslaget lade icke heller hinder i vägen

för att luftfartsstyrelsen underställdes chefen för flygvapnet i den mån Kungl. Maj:t ville förordna därom.

Sammanfattningsvis innebär de sakkunnigas förslag i huvudfrågan, att från och med nästa budgetår den inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen befintliga järnvägs- och luftfartsbyrån skall ombildas till ett särskilt ämbetsverk, luftfartsstyrelsen, att järnvägsavdelningen skall kvarbliva inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att sistnämnda styrelse även i fortsättningen skall handhava anläggningsverksamheten för flygfälten samt att frågan om luftfartsmyndighetens ställning i förhållande till militära myndigheter bör göras till föremål för övervägande men icke föranleda uppskov med luftfartsstyrelsens organisation.

Yttranden.

De sakkunnigas förslag rörande ombildande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå till ett särskilt ämbetsverk har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga hörda myndigheter, organisationer och företag.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i ärendet anfört bland annat följande.

Styrelsen får till en början understryka de sakkunnigas uttalande, att styrelsens arbetsuppgifter på väg- och vattenbyggnadsväsendets område nu nått ett sådant utvecklingsstadium, att de kräva verksledningens odelade uppmärksamhet och intresse. Därest luftfartsärendena även i fortsättningen skulle ankomma på styrelsen, vilket skulle innebära att luftfartsmyndighetens uppgifter efter försvarsberedskapens upphörande skulle belasta verkschefen, skulle denne otvivelaktigt få svårt att utan eftersättande av sina uppgifter inom ämbetsverkets övriga verksamhetsområden ägna luftfartsärendena nödig omsorg.

Utvecklingen inom luftfartens område kommer med säkerhet att bli synnerligen snabb, sedan fredliga förhållanden åter inträtt i världen. Redan nu pågår en intensiv förberedelse för ordnandet av luftfartsförbindelserna efter kriget, och detta arbete medför även för den svenska luftfartsmyndighetens del ett ständigt ökat arbete. Till belysande härav må, utöver vad de sakkunniga i ämnet anfört, följande framhållas.

De vid luftfartskonferensen i Chicago hösten 1944 träffade överenskommelserna hava nu blivit tillgängliga. Sverige har genom att ansluta sig till överenskommelserna uttalat sig för världsluftfartens organiserande under möjligast fria former. Reglerande bestämmelser angående denna luftfart äro ännu icke slutligt utformade. Arbetet härmed bör emellertid upptagas utan dröjsmål. På detta område vänta betydande arbetsuppgifter. Om vårt land skall säkra sig en plats inom den internationella luftfarten, är det ofrånkomligt, att landet låter sig representeras vid fortsatta internationella överläggningar angående utformandet av grunderna för denna luftfart. Med hänsyn till bland annat den fortgående tekniska utvecklingen måste sådana internationella överläggningar tid efter annan äga rum för anpassande av gällande luftfartsbestämmelser efter utvecklingens krav.

För tillgodoseende av den internationella luftfarten räknar styrelsen vidare med att vissa större flygplatsanläggningar skola komma till stånd. Dessa anläggningar böra utföras under tillsyn av den myndighet, som skall handlägga luftfartsärendena, och sedan förvaltas av samma myndighet.

Den reguljära luftfarten såväl med utlandet som inom landet har under de senaste åren ökat, och en fortsatt kraftig stegring av trafikintensiteten torde komma att ske. Så snart förhållandena medgiva civilflygning inom Europa, torde luftfarten få större betydelse än någonsin tidigare för den fredliga samfärdseln. Luftfarten torde ha förutsättningar att komma igång betydligt snabbare än de av kriget förstörda järnvägsförbindelserna. Även om sjöfartsförbindelserna kunna upptagas relativt snart efter kriget, torde dock många på grund av den lång tid efter krigets slut bestående minfaran föredraga att anlita luftfarts- framför sjöfartsförbindelserna. Förberedelserna för flygning inom landet såväl i reguljär linjefart som med s. k. taxiflyg visa, att intresset för inhemsk flygning är mycket stort.

Av alla de statliga administrativa och andra uppgifter, som sammanhånga med den kommande fredsmässiga civila flygverksamheten, skola kunna bemästras på ett tillfredsställande sätt, är det nödvändigt, att den statliga myndighet, som skall handhava dessa uppgifter, får en härför lämpligt avvägd stark organisation. Det kan icke längre anses lämpligt, att dessa omfattande uppgifter fortfarande kvarligga hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vars övriga uppgifter i väsentliga stycken äro av helt annan art än uppgifterna på luftfartsväsendets område. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör därför snarast befrias från handläggningen av luftfartsärendena. I princip har styrelsen dock intet att erinra mot de sakkunnigas förslag, att styrelsen alltjämt skall omhändervä byggandet av flygfälten. Styrelsen anser det emellertid icke nödvändigt att taga slutlig ställning till denna fråga, förrän de sakkunniga avgivit förslag till organisation för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggande verksamhet. Styrelsen förutsätter därför, att den personal, som för närvarande är anställd på järnvägs- och luftfartsbyråns byggnadsavdelning, och för vilken icke upptagits några befattningar hos luftfartsstyrelsen, tills vidare i avvaktan på slutligt beslut i frågan får stå till luftfartsstyrelsens förfogande och såsom nu är fallet avlönas med arvoden, som bestridas av byggnadsmedel.

Beträffande de av de sakkunniga uppmärksammade spörsmålen rörande samarbetet mellan flygvapnet och luftfartsmyndigheten får styrelsen för sin del framhålla, att ifrågakvarande spörsmål icke kunna vara av sådan betydelse, att deras lösning kan nämnvärt påverka luftfartsstyrelsens organisation i övrigt. Intill dess en ifrågasatt omprövning av dessa frågor skett, synes den förmansställning, som jämlikt kungl. brev den 14 januari 1938 under förstärkt försvarsberedskap och vid mobilisering tillerkänts chefen för flygvapnet över nuvarande chefen för järnvägs- och luftfartsbyrån i egenskap av luftfartsmyndighet samt över personalorganisationen inom luftfartsavdelningen m. m., kunna ersättas med direktiv rätt till luftfartsstyrelsen inom de i nämnda kungl. brev avsedda befogenhetsområdena. För kontrollen av den statsunderstödda segelflygverksamheten torde heller icke erfordras några ändrade föreskrifter på annat sätt än att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och luftfartsmyndighetens befogenheter överflyttas på luftfartsstyrelsen.

Den nu vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens militäravdelning tjänstgörande flygassistenten synes, som de sakkunniga föreslagit, böra överflyttas till luftfartsstyrelsen.

Med hänsyn till vad sålunda anförts och då styrelsen finner den av de sakkunniga föreslagna utbrytningen av luftfartsärendena från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vara trängande nödvändig, anser styrelsen angeläget framhålla, att den omständigheten, att nämnda samarbetsfrågor ännu icke erhållit sin slutliga lösning, icke bör få föranleda uppskov med omorganisationens genomförande.

På grund av vad sålunda anförts har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen livligt tillstyrkt de sakkunnigas förslag att luftfartsärendena från och med den 1 juli 1945 utbrytas från styrelsen och att för handläggning av dessa ärenden inrättas ett särskilt ämbetsverk, som i enlighet med de sakkunnigas förslag bör kallas luftfartsstyrelsen.

Beträffande omhändertagandet av anläggningsverksamheten hava reservationer avgivits inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. För dessa torde redogörelse få lämnas under vederbörligt avsnitt i det följande.

Överbefälhavaren har vitsordat vikten av att luftfartsstyrelsen i sin nya organisation så tidigt som möjligt kan fullfölja de vittomfattande planeringsarbeten, som betingas av den väntade utvecklingen inom luftfarten, men har förordat uppskov med beslut om styrelsens inrättande i avvaktan på en kommande utredning angående organisationen av sambandet mellan det militära och civila flyget.

Till belysande av de för den militära och civila luftfarten gemensamma frågekomplexen har överbefälhavaren anfört följande.

Ett visst samordnande av all *flygsäkerhetstjänst* är nödvändigt för att uppnå en betryggande säkerhet för såväl den militära som den civila flygverksamheten. Härigenom skapas även möjligheter för det militära och civila flyget att kunna ömsesidigt utnyttja varandras efter enhetliga linjer arbetande flygsäkerhetstjänst. Om denna samordning icke åstadkommes redan i fred, tvingas man att improvisera i krig, vilket torde vara vanskligt inom ett så precisionsbetonat verksamhetsområde som flygsäkerhetstjänstens.

En samordning av flygsäkerhetstjänsten måste beröra de olika verksamhetsgrenarna inom densamma, d. v. s. flygledar-, väderleks- och signaltjänstegrenarna. Representanterna för dessa tre verksamhetsgrenar inom civil- och militärflyget måste »tala samma språk». Detta kan åstadkommas genom gemensamma föreskrifter, gemensam utbildning — då sådan kan anordnas — samt möjligen även växeljänstgöring.

Den civila flygutbildningen omfattar såväl segelflygutbildning som motorflygutbildning.

Kontrollen över den statsunderstödda segelflygutbildningen ankommer redan nu i huvudsak på flygvapnet. Det kan emellertid ifrågasättas, huruvida icke chefen för flygvapnet bör erhålla motsvarande inflytande även på motorflygutbildningen.

Med hänsyn till att flertalet civila flygplan i krig komma att utnyttjas av flygvapnet — dels för transportändamål och dels för skolutbildning m. m. — bör inflytande beredas chefen för flygvapnet på viss civil flygmaterielanskaffning. Detta torde bäst åstadkommas genom att flygvapnet förrättar typgranskning ur militär synpunkt. I detta sammanhang kan påpekas, att inom flygvapnets kostnadsram upptagits anslag för understöd åt privatflyget samt för engångsanskaffning av materiel m. m. för privatflyget.

Eftersom försvarsväsendet i krig kommer att utnyttja de civila flygplatserna, bör militär myndighet — inom ramen för dessa platsers anpassning efter den civila luftfartens krav — äga visst inflytande på placering och utformning av nya flygplatser och ändring av äldre dylika. Detta inflytande bör även gälla den civila luftfartens anläggningar av olika slag, i den mån de hava militär betydelse. Sådan betydelse har exempelvis placeringen av navigationsradiofyror och flygledsfyror.

Vid byggandet av flygplatser och anläggningar måste hänsyn även tagas

till maskeringsåtgärder och anläggningar för flygmaterielens skyddande i krig.

Den civila luftfartens ställande under militär myndighet i krig kräver en gemensam krigsplanläggning omfattande mobiliseringsförberedelser för luftfartsmyndigheten och de civila flygföretagen m. m.

Genom denna planläggning skall bland annat fastställas, vilken personal och materiel, som vid förstärkt försvarsberedskap och i krig fortfarande skall stå till den civila luftfartens förfogande samt hur övrig personal och materiel skall ställas till krigsmaktens förfogande för transportändamål m. m.

Statskontoret har anfört följande.

Luftfartsärendena hava otvivelaktigt numera nått en sådan omfattning och betydelse, att de böra handläggas av ett fristående, för detta ändamål särskilt inrättat ämbetsverk. Statskontoret kan därför i princip tillstyrka de sakkunnigas förslag att från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utbryta den nuvarande luftfartsavdelningen och ombilda densamma till en självständig luftfartsstyrelse. Att uppskjuta denna organisationsfråga i avvaktan på närmare erfarenhet av hur fredsförhållandena på luftfartens område kunna gestalta sig, kunde måhända ur vissa synpunkter — t. ex. för att underlätta en beräkning av personalbehovet — förefalla lämpligt, men statskontoret anser den hittillsvarande ordningen, enligt vilken en vidlyftig personalorganisation uppbyggts med anlitan av olika investeringsanslag samt delposter i staten för luftfartsfonden, böra såsom irrationell och otillfredsställande snarast möjligt avlösas av en annan och fastare organisation. Ett genomförande av förslaget skulle ock möjliggöra en bättre överblick och insyn över luftfartsorganisationen, något som måste betecknas som ett angeläget önskemål både för de anslagsbeviljande och kontrollerande myndigheterna. Det framgår sålunda av betänkandet, att luftfartsavdelningens personalbestånd sedan år 1936 ökats från 5 till 55 befattningshavare samt att en lokal organisation med omkring 75 heltidsanställda befattningshavare vuxit upp, medan de häremot svarande avlöningskostnaderna endast mycket ofullständigt komma till synes i riksstat och budgetredovisning. Organisationens karaktär av provisorium har bland andra olägenheter även medfört åtskilliga ojämnheter i fråga om lönesättningen för skilda befattningar. Icke minst med hänsyn till nu anförda förhållanden måste statskontoret finna en omorganisation i huvudsaklig överensstämmelse med förslaget välbetänkt.

Vad de sakkunniga anför beträffande samarbetet mellan flygvapnet och luftfartsmyndigheten samt ett uttalande om att förslaget icke lägger hinder i vägen för att luftfartsstyrelsen underställes chefen för flygvapnet, i den mån Kungl. Maj:t vill förordna därom, ger statskontoret anledning understryka vikten av att det militära inflytandet begränsas till tider, då krig eller försvarsberedskap råder. I övrigt synes luftfartsstyrelsen böra intaga samma självständiga ställning som övriga trafikverk.

Handelskammaren i Malmö har ansett, att även byggandet av flygfält borde överflyttas till luftfartsstyrelsen. Såsom skäl härför har anförts, bland annat, att den föreslagna anordningen skulle medföra ett omständligt dubbelarbete.

Stockholms handelskammare har ifrågasatt, huruvida icke väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i avseende å byggnadsärendena lämpligen borde tillerkännas ställning endast såsom rådgivande organ och såsom kontrollant vid arbetenas utförande genom skilda entreprenörer.

Kommerskollegium har erinrat, att syftet med de sakkunnigas förslag att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle handhava byggandet av flygfälten vore att möjliggöra ett utnyttjande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tekniska sakkunskap och resurser i övrigt. Kollegium har med hänsyn härtill förklarat sig icke kunna biträda de båda handelskamrarnas förslag om byggnadsärendenas överflyttning till luftfartsstyrelsen. Kollegium framhåller emellertid, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens medverkan vid handläggningen av byggnadsärendena icke bör sträckas längre än som betingas av det angivna syftet.

Aktiebolaget Aerotransport och *svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag* hava framhållit såsom angeläget, att frigörandet av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsavdelning till ett fristående ämbetsverk genomföres så att det med omläggningen förenade organisatoriska arbetet i huvudsak kan slutföras, innan expansionen inom den civila luftfarten begynner.

Svenska aeroklubben har med utgångspunkt från att frågan om samarbetet i fortsättningen mellan flygvapnet och luftfartsmyndigheten icke nu slutgiltigt lösts ifrågasatt, huruvida tidpunkten för luftfartsstyrelsens organisation är lämplig.

Redan när den nuvarande organisationen av luftfartsmyndigheten år 1936 tillkom, övervägdes ett friställande av denna myndighet. Att detta alternativ fick vika för myndighetens inordnande inom ett befintligt centralt ämbetsverk berodde huvudsakligen på att luftfartsmyndighetens organisation och uppgifter vid denna tidpunkt ansågos vara av alltför ringa omfattning för att motivera ett självständigt ämbetsverk. Det framhölls emellertid, att frågan borde upptagas till ny prövning för den händelse det skulle visa sig, att ett sammanförande till ett ämbetsverk av väsentligen skilda arbetsuppgifter komme att innebära hinder för luftfartens utveckling eller medföra olägenheter vid handläggningen av de på luftfartsmyndigheten ankommande ärendena.

De förhållanden, som förelågo vid tidpunkten för luftfartsmyndighetens inordnande i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hava nu väsentligt ändrats. Å ena sidan har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fått sina arbetsuppgifter i övrigt väsentligt utökade särskilt genom vägväsendets förstatligande. En ytterligare utvidgning av styrelsens verksamhet på väg- och vattenbyggnadsområdet är att förutse. Redan på grund härav föreligga enligt min mening skäl för att styrelsen befrias från åtminstone de ärenden berörande luftfarten, som icke hava ett mera direkt samband med styrelsens verksamhet i övrigt. Å andra sidan hava luftfartsärendena redan nått en betydande omfattning, och den civila luftfarten kan efter det nu pågående krigets slut väntas gå en snabb fortsatt utveckling till mötes. Även om säkra hållpunkter saknas för att nu bedöma, huru förhållandena på detta område under en längre framtid komma att gestalta sig, synas nämnda omständigheter i och för sig motivera, att ett särskilt ämbetsverk inrättas för handhavandet av hithörande angelägenheter.

Departements-
chefen.

Ur vissa synpunkter kunde det vara önskvärt att uppskjuta denna organisationsfråga till dess ytterligare erfarenhet vunnits. Ovissheten om den framtida utvecklingen är givetvis ägnad att försvåra ett bedömande av den framtida personalbehovet och de lämpligaste organisationsformerna. Emellertid skulle ett sådant uppskov innebära, att den svenska civila luftfartens angelägenheter under den för dess framtida utveckling i olika hänseenden synnerligen betydelsefulla tid, som nu av allt att döma förestår, finge omhänderhavas av ett organ, som i åtskilliga avseenden icke vore tillräckligt rustat för sina uppgifter. Icke endast med tanke på det viktiga organisations- och uppbyggnadsarbetet inom landet på luftfartens område utan kanske framför allt för att de svenska intressen, som beröra den internationella luftfarten, skola kunna tillvaratagas med tillbörlig auktoritet och sakkunskap synes det mig angeläget, att ett fristående ämbetsverk nu inrättas, som kan helt ägna sig åt den svenska civila luftfarten. För Sveriges framtida ställning och möjligheter på den internationella lufttrafikens område betydelsefulla förhandlingar hava redan inletts genom medverkan från svensk sida, och en fortsatt livlig verksamhet härutinnan är att förvänta inom de närmaste åren.

Med hänsyn till vad jag sålunda anfört synes mig skäl för ett uppskov med organiserandet av en fristående civil luftfartsmyndighet icke föreligga, även om med hänsyn till förhållandena organisationen icke nu kan bliva till alla delar slutgiltig.

Vad överbefälhavaren anfört om önskvärdheten av en utredning rörande sambandet mellan det militära och det civila flyget synes mig icke behöva medföra något anstånd med organisationsfrågans lösning. Jag delar statskontorets uppfattning därom, att den militära bestämmanderätten beträffande civilflygets ledning bör begränsas till tider, då krig eller försvarsberedskap råder. Det militära inflytandet är för närvarande säkerställt genom särskilda anordningar. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört böra härutinnan nu gällande bestämmelser ersättas med direktivrätt för chefen för flygvapnet gentemot den civila luftfartsmyndigheten under förstärkt försvarsberedskap eller mobilisering. För framtiden bör givetvis tillses, att förberedande organisatoriska och andra åtgärder träffas för att i händelse av krig ställa den civila luftfartens resurser i folkförsvarets tjänst. Det bör emellertid icke möta större svårigheter att genomföra en sådan ordning inom ett blivande centralt organ för luftfartsväsendets ledning än inom övriga kommunikationsverk. Även i övrigt måste självfallet ett nära samarbete äga rum mellan den civila luftfartsledningen och vederbörande militära organ beträffande flygsäkerhetstjänst m. m. Ett sådant samarbete upprätthålles redan nu mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsavdelning och vederbörande militära myndigheter. Att frågan om formerna för samverkan mellan den civila luftfartsmyndigheten och de militära organen för mobiliseringsplanläggning m. fl. dylika spörsmål icke genom det framlagda betänkandet slutgiltigt lösts synes mig icke vara av avgörande betydelse för den föreliggande organisationsfrågan.

På grund av vad jag i det föregående anfört vill jag förorda, att från och

med ingången av budgetåret 1945/46 inrättas en luftfartsstyrelse för handhavande, i enlighet med vad i det följande kommer att närmare utvecklas, av ärenden rörande civil luftfart.

På den nya styrelsen torde böra ankomma att — i förekommande fall efter samråd med övriga berörda myndigheter, däribland de militära — framlägga förslag till lösning av de organisationsfrågor, som icke i detta sammanhang bringas till ett avgörande.

Jag biträder de sakkunnigas mening, att den nu inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå befintliga järnvägsavdelningen skall kvarbliva inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med järnvägsinspektören såsom självständig föredragande för de ärenden, vilka ankomma på avdelningen. Hänsyn härtill har tagits vid den beräkning, som ligger till grund för det i annat sammanhang denna dag framlagda förslaget om anslag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna m. m.

Till spørsmålet om anläggningsverksamhetens handhavande återkommer jag i det följande.

Organisationsfrågor.

LUFTFARTSSTYRELSEN.

Verksstyrelsen.

Med utgångspunkt från att luftfartsstyrelsens arbetsuppgifter i enlighet med vad de sakkunniga föreslagit skulle bli i huvudsak de, som för närvarande handläggas å luftfartsavdelningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå med undantag för ärenden rörande byggandet av flygfält, hava de sakkunniga utarbetat ett organisationsförslag för den nya styrelsen.

Organisationsförslaget innebär i huvudsak, att styrelsen skulle bestå av en verkschef, benämnd luftfatsdirektör, samt av fyra ledamöter. Luftfatsdirektören skulle utöva ledningen av verket och fungera såsom ordförande i styrelsen.

Beträffande skälen för inrättande av en särskild verksstyrelse med ledamöter utanför verkets personalorganisation anför de sakkunniga.

Ehuru såsom tidigare nämnts flygtrafik icke direkt ombesörjes av staten, är utvecklingen av den civila luftfarten inom landet i mycket stor utsträckning beroende av statliga åtgärder. Tillhandahållandet av flygplatser för civilt bruk har alltmer blivit en rent statlig uppgift. Flygsäkerhetstjänsten är numera helt förstatligad. Såväl den yrkesmässiga flygtrafiken som annan civil luftfart äro underkastade en ingående statlig kontroll. Omfattningen av denna kontrollverksamhet är delvis reglerad genom internationella överenskommelser. Stort ansvar åvilar således den myndighet, som utövar de statliga funktionerna inom luftfartsväsendet. Med hänsyn härtill är det nödvändigt att denna myndighet äger en fast och handlingskraftig organisation. För att myndigheten med erforderlig vidsynthet och sakkunnighet skall kunna fullgöra sin del av arbetet för luftfartens utveckling inom landet, synes därjämte angeläget, att den äger tillgång till sådan speciell sakkunskap, som erfordras vid behandlingen av större frågor, vilka t. ex. innefatta

ett bedömande av den framtida utvecklingen av flygtrafiken, näringslivets behov av flygkommunikationer och dylikt eller beröra utrikesfrågor eller försvarsväsendet. Vid utformandet av den tilltänkta luftfartsstyrelsens organisation bör hänsyn tagas till ovan anförda synpunkter.

Styrelsens ledamöter borde företräda speciell sakkunskap inom följande områden, nämligen

- 1) den civila luftfarten,
- 2) näringslivet,
- 3) utrikesfrågor samt
- 4) försvarsväsendet.

De sakkunniga förklara sig hava övervägt, huruvida icke jämväl den flygtekniska forskningen borde vara företrädd inom styrelsen. De sakkunniga hava emellertid funnit, att samarbetet på detta område skulle kunna bättre befrämjas, om luftfartsstyrelsen bleve representerad i styrelsen för flygtekniska försöksanstalten.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle luftfartsdirektören placeras i lönegraden C 10 och förordnas för en tid av högst 6 år. Ledamöterna i styrelsen borde förordnas av Kungl. Maj:t för en tid av högst 4 år. Till envar av dem föreslås utgå ett arvode av 1 500 kronor för år.

Under verkschefen skulle ämbetsverket organiseras på fyra avdelningar, förslagsvis benämnda luftfartsinspektionen, trafikledningen, förvaltningsavdelningen och kansliet.

Beträffande ärendenas handläggning inom styrelsen hava de sakkunniga anført bland annat följande.

För att verksamheten skall kunna bedrivas med erforderlig smidighet bör luftfartsdirektören äga ganska vidsträckt befogenhet att ensam meddela beslut. Detta gäller framför allt i fråga om ärenden av löpande natur.

Ärenden av beskaffenhet att icke lämpligen böra i varje fall underställas luftfartsdirektörens prövning må av denne kunna överlämnas till underordnad tjänsteman för vederbörlig åtgärd utan föregående föredragning inför luftfartsdirektören.

I följande ärenden (pleniärenden) skulle styrelsen i sin helhet meddela beslut efter föredragning av luftfartsdirektören eller befattningshavare hos styrelsen:

- a) förslag rörande anslagsäskanden;
- b) viktigare ärenden rörande luftfartsstyrelsens eller dess lokala förvaltningsorganisation;
- c) frågor om utfärdande av ny författning eller förklaring, ändring eller upphävande av gällande författning;
- d) viktigare frågor om sådana tillämpningsbestämmelser till gällande författningar, som luftfartsstyrelsen i egenskap av luftfartsmyndighet har att utfärda;
- e) viktigare frågor, i vilka framställning eller utlåtande skall avgivas till Kungl. Maj:t, ävensom andra ärenden av mera allmän eller väsentlig betydelse (till denna grupp höra t. ex. ärenden rörande koncessioner och taxor, framställningar om särskilda medel till flygfältsutredningar m. m.);
- f) frågor om tillsättande av tjänst i lönegrader av löneplan C civila avlöningsreglementet eller i 24 och högre lönegrader av löneplan A nyssnämnda reglemente eller löneplan Eo civila icke-ordinariereglementet;

g) ärenden angående ansvar å befattningshavare för fel eller försummelse i tjänsten; samt

h) sådant ärende i övrigt, som luftfartsdirektören eller styrelsen finner böra handläggas såsom pleniärende.

Pleniärenden böra avgöras efter omröstning mellan de i beslutet deltagande, därvid såsom luftfartsstyrelsens beslut må gälla den mening, varom flertalet förenar sig, eller, vid lika röstetal för olika meningar, den mening, som omfattas av luftfartsdirektören.

I fråga om disciplinmål bör dock luftfartsdirektören icke äga utslagsröst vid lika röstetal, utan bör i sådant fall den mening gälla såsom styrelsens beslut, vilken innebär frikännande eller den lindrigaste påföljden. Beträffande här avsedda mål bör dessutom gälla att de avdelningschefer, vilka enligt vad nedan sägs skola vara närvarande vid ärendets behandling, jämväl skola deltaga i beslutet.

Vid avgörande av pleniärenden bör styrelsen anses beslutsmässig, då luftfartsdirektören och minst två andra ledamöter deltaga i avgörandet.

Såväl pleniärenden som ärenden, i vilka beslut meddelas av luftfartsdirektören ensam, böra avgöras i närvaro av chefen för den avdelning inom styrelsen, vars verksamhet ärendet berör. Chefen för den avdelning inom styrelsen, som företräder den juridiska och administrativa sakkunskapen, bör närvara vid föredragning av samtliga pleniärenden.

Vid avgörande av ärenden, som äga samband med riksförsvaret, bör styrelsens militärassistent vara närvarande.

Det bör åligger envar befattningshavare, som är tillstädes vid ärendes avgörande och vilkens åsikt icke överensstämmer med beslutet, att till protokollet anmäla sin skiljaktiga mening.

De särskilda ledamöterna böra i möjligaste mån följa styrelsens verksamhet. I sådant syfte bör tillfälle beredas dem att följa utvecklingen i allmänhet inom styrelsens verksamhetsområde, varvid de på lämpligt sätt böra få del av alla viktigare beslut, som meddelas av luftfartsdirektören ensam.

Organisatorisk indelning. Beräkning av personalbehovet.

Inledning.

Innan jag närmare ingår på de sakkunnigas förslag till personalorganisation för luftfartsstyrelsen, torde en redogörelse få lämnas för den nuvarande luftfartsavdelningens personal- och avlöningsförhållanden.

Med avseende på arbetsuppgifternas art kan verksamheten inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsavdelning hänföras till fem relativt klart avgränsade och i stort sett likvärdiga huvudgrupper. I enlighet härmed är avdelningen i organisatoriskt hänseende uppdelad på fem särskilda underavdelningar, nämligen *luftfartsinspektionen*, *flygsäkerhetsavdelningen*, *marktjänstavdelningen*, *byggnadsavdelningen* och *sekretariatet*. På dessa underavdelningar ankomma huvudsakligen följande arbetsuppgifter, nämligen

på *luftfartsinspektionen*: teknisk kontroll över flygmateriel, utfärdande av luftfartscertifikat, haveriutredningar, prövning av ansökningar om tillstånd till yrkesmässig luftfart samt frågor angående subvention av den civila luftfarten;

på *flygsäkerhetsavdelningen*: den centrala ledningen och övervakningen av flygledarorganisationen, samarbetet i fråga om flygsäkerhetstjänsten med chefsmyndigheterna för radio- och väderlekstjänstens personal å flygplatserna

samt med flygvapnet och lufttrafikbolagen, ärenden rörande flygsäkerhetsbestämmelser samt utfärdande av flygsäkerhetsunderrättelser;

på *markttjänstavdelningen*: underhåll och drift av flygplatser och andra anläggningar för luftfartsändamål samt anläggningsarbeten i fråga om ljus- och radiofyrrar samt flygfältsbelysningar;

på *byggnadsavdelningen*: byggande, utvidgning och förbättring av flygfält med därtill hörande stationsbyggnader, hangarer m. m.; samt

på *sekretariatet*: administrativa och juridiska uppgifter.

Av luftfartsavdelningens personal avlönas för närvarande endast en mindre del med anlitage av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag (VI B 1). Övriga befattningshavare å avdelningen hava jämlikt särskilda av Kungl. Maj:t lämnade bemyndiganden anställt med anlitage av olika investeringsanslag samt vissa delposter i staten för luftfartsfonden (Lu). De investeringsanslag, som här åsyftas, äro följande:

Belysningsanläggningar för luftfartsleder (Kb II 2),

Radiofyrrar för luftfarten (Kb II 3),

Byggande och förbättring av flygplatser (Kb II 4).

De flesta av här ifrågakvarande befattningshavare äro anställda mot arvode, som i regel utgår med belopp motsvarande viss löneklass jämte därå belöande rörligt tillägg och kristillägg. I flertalet fall äro de arvodesanställda befattningshavarna tillförsäkrade vissa förmåner, som tillkomma motsvarande extra ordinarie tjänstemän, t. ex. i fråga om semester, lön under sjukledighet m. m.

Följande förteckning utvisar luftfartsavdelningens personal med angivande av löneställning samt de anslagsmedel, som anlitas för avlöningskostnaderna.

Antal	Befattningshavare	Lönegrad	Arvode enligt löneklass eller till särskilt belopp	Anslag	Anm.
Luftfartsinspektionen.					
1	Luftfartsinspektör	A 29	—	VI B 1	Civiling.
1	Biträdande luftfartsinspektör	Eo 26	—	VI B 1	Civiling.
1	Biträdande luftfartsinspektör	Eo 24	—	VI B 1	Civiling.
1	Ingenjör ¹	—	20	VI B 1	
1	Biträdande ingenjör	—	7 400	VI B 1	
1	Kanslibitråde ¹	—	4	VI B 1	
Flygsäkerhetsavdelningen.					
1	Chef för flygsäkerhetstjänsten	Eo 24	—	Lu	
1	Kontorist ¹	—	5	VI B 1	
Markttjänstavdelningen.					
1	Förste byråingenjör	A 26	—	VI B 1	Civiling.

¹ Befattningen inrättad jämlikt särskilt bemyndigande av Kungl. Maj:t, därvid det förutsatts att för bestridande av avlöningskostnaderna den i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsstat ingående delposten till avlöningar till icke-ordinarie personal skall i erforderlig utsträckning få överskridas.

Antal	Befattningshavare	Lönegrad	Arvode enligt löne- klass eller till särskilt belopp	Anslag	Anm.
<i>Flygplatssektionen.</i>					
1	Ingenjör	—	19	Kb II 4	
1	Fältmästare	—	18	Lu	
1	Ingenjör	—	14	Kb II 2	
1	Ritbiträde	—	1	Kb II 4	
<i>Elektrosektionen.</i>					
1	Elektroingenjör	—	23	Kb II 2	Civiling.
1	Elektroingenjör	—	21	Kb II 2	Civiling.
1	Byråingenjör	Eo 21	—	VI B 1	
1	Platsledare	—	16	Kb II 2	
1	Ingenjör	—	13	Kb II 2	
1	Ingenjör	—	11	Kb II 2	
1	Ingenjör	—	10	Kb II 2	
1	Montör	—	10	Kb II 2	
1	Förrådsförvaltare tillika chaufför	—	6	Kb II 4	
1	Kontorsbiträde	Ex 4	—	Kb II 2	
<i>Radiosektionen.</i>					
1	Radioingenjör	—	21	Kb II 3	Civiling.
1	Radioingenjör	—	19	VI B 1	Civiling.
1	Montör	—	8	Kb II 3	
<i>Bokföringssektionen.</i>					
1	Kontorsskrivare	Eo 15	—	VI B 1	
2	Kontorister	—	8	Kb II 4	
<i>Övrig personal å avdelningen.</i>					
1	Expeditionsvakt	—	4	Kb II 4	
1	Kontorsbiträde	Ex 4	—	Kb II 3	
Byggnadsavdelningen.					
1	Arbetschef	—	28	Kb II 4	Civiling.
1	Ställföreträdande arbetschef	—	23	Kb II 4	Civiling.
1	Ingenjör	—	23	Kb II 4	Civiling.
1	Ingenjör	—	20	Kb II 4	Civiling.
1	Ingenjör	—	17	Kb II 4	
1	Ingenjör	—	16	Kb II 4	
1	Ingenjör	—	14	Kb II 4	
1	Ingenjör	—	13	Kb II 4	
1	Ritbiträde	—	8	Kb II 4	
1	Kontorist	—	8	Kb II 4	
3	Kontorsbiträden	—	1	Kb II 4	
1	Kontorsvakt	—	2 700	Kb II 4	
Sekretariatet.					
1	Förste byråsekreterare	Eo 24	—	VI B 1	
1	Byråsekreterare	A 21	—	VI B 1	
1	Förste amanuens	Eo 18	—	VI B 1	
2	Amanuenser	—	17	Kb II 4	
1	Kontorist	A 9	—	VI B 1	
2	Kontorsbiträden	Eo 4	—	VI B 1	
1	Kontorsbiträde	Ex 4	—	Kb II 2	
1	Expeditionsvakt	Eo 5	—	VI B 1	
55	Befattningshavare				

I den å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsstat uppförda posten Arvoden bestämda av Kungl. Maj:t finnes inräknat ett arvodesbelopp å 1 800 kronor till en av medicinalstyrelsen förordnad läkare med uppgift att tjänstgöra som assistent hos luftfartsmyndigheten vid handläggning av certifikatärenden.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens militäravdelning finnes en särskild flygassistent med tjänstgöring hos styrelsen en dag per vecka. Denne uppbär från nyssberörda anslagspost ett årsarvode av 360 kronor.

En av flygledarna vid Bromma flygplats tjänstgör numera permanent å flygsäkerhetsavdelningen såsom biträde åt chefen för flygsäkerhetstjänsten.

De sakkunniga.

Den organisatoriska uppdelning av arbetsuppgifterna, som för närvarande tillämpas inom järnvägs- och luftfartsbyråns luftfartsavdelning, hava de sakkunniga funnit i sina huvuddrag vara lämplig och böra bibehållas även inom luftfartsstyrelsen. Då byggandet av flygfält icke skulle ankomma på denna myndighet, erfordrades emellertid icke någon särskild byggnadsavdelning. Det förberedande utredningsarbetet för flygfältsbyggandet, en uppgift som däremot enligt de sakkunnigas förslag skulle åvila luftfartsstyrelsen, har ansatts böra sammanföras med marktjänstavdelningens arbetsuppgifter. Till den avdelning inom luftfartsstyrelsen, som närmast skulle motsvara det nuvarande sekretariatet, hava de sakkunniga funnit böra jämväl förläggas styrelsens kamerala uppgifter.

I enlighet härmed föreslå de sakkunniga, att luftfartsstyrelsen tills vidare organiseras på fyra avdelningar. Dessa hava av de sakkunniga förslagsvis benämnts luftfartsinspektionen, trafikledningen, förvaltningsavdelningen och kansliet. Inom var och en av avdelningarna borde finnas en chef, som närmast under styrelsen svarade för avdelningens arbete. Vid lönesättningen för avdelningscheferna borde hänsyn tagas därtill, att dessa komme att få en mera ansvarsfull ställning än som vore förenad med motsvarande befattningar inom den nuvarande luftfartsavdelningen.

Tillräckliga skäl för att redan från början inrätta olika byråer med särskilda byråchefsbefattningar kunna enligt de sakkunnigas mening icke anses föreligga. Den föreslagna indelningen på avdelningar, var och en under ledning av en kvalificerad chef, bör enligt de sakkunnigas mening göra luftfartsstyrelsen väl lämpad att utan sprängning av organisationsramen fullgöra sina uppgifter även vid en jämförelsevis betydande ökning av arbetsmängden.

Uppdelningen av luftfartsstyrelsens arbete på olika avdelningar bör, framhålla de sakkunniga vidare, icke utgöra hinder för att styrelsens personal i mån av behov fritt utnyttjas allt efter föreliggande arbetsuppgifter och oberoende av om vederbörande tjänst vid placeringen inom styrelsen närmast avsetts för särskilt slag av arbete. De sakkunniga framhålla såsom angeläget att inom ett så relativt litet ämbetsverk, varom här är fråga, befattningshavarna så långt det är praktiskt möjligt få tillfälle att sätta sig in i även andra

inom verket förekommande arbetsuppgifter än dem, för vilka de närmast äro avsedda, så att de vid behov kunna ersätta varandra.

Vid behandlingen i det följande av de olika avdelningarnas personalbehov följer jag de sakkunnigas uppdelning, ehuru jag — såsom längre fram anföres — kommer att förorda viss ändring i benämningen å ett par av avdelningarna.

De sakkunniga hava lämnat följande redogörelse beträffande utgångspunkterna för sitt förslag beträffande avvägning av personalantal samt bestämmande av löneställning och anställningsformer.

I direktiven för de sakkunnigas arbete har påpekats, att järnvägs- och luftfartsbyråns personalorganisation på grund av luftfartens hastiga utveckling och delvis under inverkan av vissa av krigsförhållandena betingade omständigheter under de senaste åren på skilda punkter undergått en successiv utbyggnad utan den samlade överblick över arbetsuppgifter och personalresurser, som för en riktig avvägning är erforderlig. Det har därför ansetts behöfligt att verkställa en enhetlig omprövning av byråns personalorganisation under beaktande av de möjligheter till rationalisering och personalbesparing, som kunna föreligga. Dessa synpunkter måste givetvis bliva vägledande för bedömandet av luftfartsstyrelsens personalbehov. Samtidigt måste emellertid också hänsyn tagas till de alltmer ökade krav, som den fortgående utvecklingen inom luftfartsväsendet kan komma att ställa på styrelsen. Den framtida utvecklingen på den svenska civila luftfartens område är visserligen svårbedömlig, beroende som den är av flygpolitiska avgöranden, som ännu icke äro träffade och som i väsentlig mån äro avhängiga av andra staters ståndpunkter. Det synes emellertid uppenbart, att luftfartsstyrelsen efter ett fredsslut kommer att ställas inför betydligt ökade uppgifter, till väsentliga delar oberoende av huruvida den Sverige berörande flygtrafiken bedrivs av svenska företag eller av utländska. Då de framtida arbetsförhållandena ännu icke med erforderlig säkerhet kunna överblickas, torde dock utformningen av personalorganisationen, särskilt i kvantitativt hänseende, få ske med stor försiktighet.

Från dessa principiella utgångspunkter ha de sakkunniga haft att taga ståndpunkt icke endast till personalbehovet i och för sig utan även till frågan om personalens ställning såsom ordinarie och icke-ordinarie.

De sakkunniga hava från chefen för järnvägs- och luftfartsbyrån emottagit ett jämförelsevis mycket långtgående förslag till utökning av byråns personal. För de sakkunniga står det klart, att allt som har att göra med trafiksäkerheten måste fungera perfekt och att på detta område organisationen måste i alla avseenden avvägas med hänsyn därtill. Även om organisationen i övrigt givetvis icke heller får tilltagas för knappt, är det likväl uppenbart, att man här på ett annat sätt har möjlighet att begränsa arbetsuppgifterna och arbetsbördan liksom också att anpassa arbetsformerna och arbetsmetoderna till personaltillgången. De sakkunniga vilja i detta sammanhang icke underlåta att framhålla betydelsen av att arbetsmetoderna bli så smidiga som möjligt.

I anslutning till direktiven för utredningen avse de sakkunniga att för luftfartsstyrelsen upprätta förslag till personalstat, vari ingå medel för avlöande av all erforderlig personal med uppgifter av mera permanent natur. Då styrelsen icke skulle handha flygfältsbyggandet, kan behov av personalförstärkning för tillfälliga anläggningsarbeten normalt icke uppkomma i samma

utsträckning som för närvarande. I fråga om den elektrotekniska anläggningsverksamheten samt flygfältsplanerandet kan dock — särskilt när det gäller arbetsföretag av mycket stor omfattning, t. ex. det planerade flygfältet för interkontinental lufttrafik — komma att erfordras tillfällig personalförstärkning. För utredningar rörande flygplatsbyggande avse de sakkunniga att föreslå, att ett särskilt utredningsanslag anvisas såsom fallet är beträffande byggnadsstyrelsens verksamhet och även i fråga om en del av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens. I den mån fråga är om tillgodoseende av ett personalbehov inom luftfartsstyrelsen synes emellertid detta lämpligen böra ske på sådant sätt, att uppkommande kostnader bestridas från avlöningsanslagets icke-ordinariepost, som för detta ändamål bör upptagas med beteckningen förslagsvis och sålunda efter medgivande av Kungl. Maj:t kunna överskridas. Detta förfaringssätt överensstämmer med vad som för närvarande tillämpas beträffande exempelvis väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå. Vad beträffar frågan, huruvida ett dylikt anslagsöverskridande bör täckas genom en omföring från vederbörande sakanslag, vilja de sakkunniga framhålla, att med hänsyn till bland annat att de belopp, varom det för luftfartsstyrelsens del i regel kan bli fråga, äro jämförelsevis ringa, en sådan anordning knappast synes påkallad.

I den mån personal för ledning eller kontroll på arbetsplatsen av anläggningsarbeten erfordras, torde kostnaderna för sådan personal liksom hittills böra utgå av vederbörande anläggningsanslag.

I fråga om personalorganisationen anföra de sakkunniga vidare följande allmänna synpunkter.

Inrättandet av ordinarie befattningar hos luftfartsstyrelsen torde till en början, i avvaktan på närmare erfarenhet om utvecklingen av styrelsens arbetsuppgifter, böra ske med viss försiktighet. Däremot synes extra ordinarie anställning böra förekomma i betydligt större utsträckning än vad som nu är fallet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsavdelning.

Särskilt för de ledande befattningarna inom styrelsen bör redan från början en sådan löneställning tillmätas, att det blir möjligt att verkställa rekryteringen av dessa med sikte på de ökade krav, som vid den väntade expansionen av den civila luftfarten kunna komma att ställas på vederbörande befattningshavare. Vid lönesättningen läser hänsyn jämväl få tagas till att befordringsmöjligheterna inom verket i de flesta fall torde bli relativt små.

För tekniska specialuppgifter bör när så lämpligen kan ske utomstående expertis anlitas i stället för att inom verket anställa särskilda specialister, vilka kanske icke alltid kunna effektivt utnyttjas.

Luftfartsinspektionen.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle på luftfartsinspektionen även efter omorganisationen ankomma i huvudsak samma slag av arbetsuppgifter, som hittills åvilat densamma.

De sakkunniga lämna till belysande av personalbehovet följande redogörelse för arbetsuppgifterna.

I luftfartsinspektionens uppgifter ingår först och främst handläggning av ärenden rörande den tekniska kontrollen av all flygmateriel för civilt bruk såväl beträffande konstruktion och tillverkning som under drift; i anslutning

härtill handläggas ärenden angående luftvärdighetsbevis för flygmateriel. Tillsyn över att luftfartyg, som brukas inom svenskt område, städs är luftvärdigt skall ske genom besiktning dels före fartygets tagande i bruk och därefter å vissa på förhand bestämda tider och dels då fartyget undergått sådan förändring eller lidit sådan skada, som kan hava betydelse för dess luftvärdighet. I fråga om serietillverkade luftfartyg förenklas den första besiktningen däriigenom att endast det första fartyget av en ny typ behöver underkastas en mera ingående kontroll. De flesta besiktningspliktiga flygplan, som användas i Sverige, äro importerade och ha därvid varit försedda med luftvärdighetsbevis från vederbörande myndighet i tillverkningslandet. I dylikt fall erfordras i allmänhet ej någon särskild typbesiktning, då planet här registreras.

Den tekniska kontrollen av flygmaterielen, vilken är en mycket omfattande uppgift (en typbesiktning kan t. ex. kräva flera månaders arbete), kan icke utföras enbart med luftfartsinspektionens personal, utan därjämte fungera under luftfartsinspektionens ledning särskilda besiktningsmän, tillverkningskontrollanter och byggkontrollanter, som av vederbörande förrättnings sökande uppbära ersättning för varje särskild förrättning.

Under de senaste åren har i samband med försvarsberedskapen uppstått en icke obetydlig flygplansindustri inom landet. I den mån denna industri efter kriget kan komma att inriktas på tillverkning av civilflygplan, torde antalet typbesiktningar öka.

Segel- och glidflyget har under den korta tid, detta förekommit inom landet, nått en mycket stor omfattning och har medfört en betydande arbetsökning för luftfartsinspektionen. Allt tyder på att denna flygverksamhet, som ju väsentligen har karaktären av fritidssysselsättning och sport och som tillika har en icke oväsentlig betydelse såsom förberedande utbildning för motorflygning, kommer att fortvara även efter kriget och ytterligare utvecklas.

En annan verksamhetsgren inom civilflyget, som väntas komma att få stor betydelse, sedan fredsmässiga förhållanden åter inträtt, är taxifyget. Även härigenom kan en ökning av luftfartsinspektionens kontrollerande verksamhet förväntas uppkomma.

Närmast genom luftfartsinspektionen utövar luftfartsmyndigheten kontroll över den inom den civila luftfarten verksamma personalen — trafikflygare, privatflygare, luftnavigatörer, radiotelegrafister och flygmekaniker, för vilkas verksamhet kräves särskilt, av luftfartsmyndigheten utfärdat certifikat — samt handlägger frågor om utfärdande, förlängning eller återkallande av certifikat. Luftfartsinspektionen har vidare att öva tillsyn över den civila flygutbildningen samt bereda frågor rörande inrättande av flygskolor, om godkännande av lärare m. m. vid sådana skolor. I vad avser det statsunderstödda segelflyget ankommer emellertid kontrollen över utbildningsverksamheten i huvudsak på flygvapnet.

Utredningar rörande orsaken till inom den civila luftfarten inträffade haverier ankomma i första hand på luftfartsinspektionen. Denna del av inspektionens verksamhet, vilken i särskilt hög grad berör allmänna intressen, torde få anses såsom en av inspektionens viktigaste uppgifter. En rätt bedriven utredning kan klargöra icke blott vad som brustit i fråga om säkerhet utan många gånger även vilka åtgärder som för framtiden måste vidtagas för att öka säkerheten. Dessa utredningar, som i många fall taga lång tid i anspråk, kräva stor flygteknisk erfarenhet och sträcka sig ofta ut över flera tekniska områden.

Luftfartsinspektionen infordrar alla de uppgifter, som erfordras för att behandla framställningar om trafikkoncessioner för in- och utländska före-

tag, samt prövar dessa ansökningar med hänsyn till uppställda tekniska minimifordringar. De sakkunniga förutsätta, att inspektionen liksom hittills blir den avdelning, som i första hand får företräda styrelsen vid handläggning av ärenden rörande konventioner med främmande länder.

Inspektionen svarar vidare för planläggningen och kontrollen av statsunderstöd till den civila luftfarten, i den mån detta ankommer på luftfartsmyndigheten.

Slutligen kan nämnas handläggningen av ärenden rörande bestämmelser av olika slag, som beröra luftfartsinspektionens verksamhetsområde.

Beträffande luftfartsinspektionens verksamhet lämnas i betänkandet (s. 23) vissa statistiska uppgifter, till vilka jag här tillåter mig hänvisa.

För luftfartsinspektionen hava de sakkunniga beräknat följande personal.

Befattning	Lönegrad
1 luftfartsinspektör	C 5
1 luftfartsingenjör	A 27
1 luftfartsingenjör	Eo 27
1 luftfartsingenjör	A 24
1 ingenjörsassistent	Eo 17
1 kanslibiträde	A 7

Såsom motivering för beräkningen av personalbehovet och för de föreslagna löneställningarna hava de sakkunniga anfört följande.

För luftfartsinspektionens chef torde benämningen *luftfartsinspektör* böra bibehållas. Enligt de sakkunnigas mening är denna befattning av sådan särskild betydelse, att den bör hänföras till löneplan C civila avlöningsreglementet. De sakkunniga föreslå, att den nu i lönegraden A 29 placerade befattningen såsom luftfartsinspektör överföres till lönegraden C 5 med 6-årsförordnande.

En förstärkning av luftfartsinspektionens ingenjörspersonal torde få anses påkallad redan med hänsyn till den ökning av inspektionens arbetsuppgifter, som är förestående. Det torde också få antagas, att luftfartsinspektören på grund av sina allmänna arbetsuppgifter kommer att även framdeles i viss utsträckning befinna sig på långvariga tjänsteresor utomlands. För de till motorflyget hörande arbetsuppgifterna bör luftfartsinspektören ha två väl kvalificerade medhjälpare med flygteknisk högskoleutbildning och praktisk erfarenhet från flygindustrien. Med hänsyn till arten och omfattningen av de arbetsuppgifter, som skulle ankomma på ifrågavarande befattningshavare, böra dessa i lönehänseende jämföras med flygingenjör av 1. graden vid flygvapnet och således placeras i 27:e lönegraden, den ene såsom ordinarie i A 27 och den andre som extra ordinarie i Eo 27. De sakkunniga vilja föreslå, att befattningshavarna i fråga erhålla benämningen *luftfartsingenjör*. Den nuvarande befattningen såsom biträdande luftfartsinspektör i lönegraden Eo 26 bör i samband härmed indragas.

Befattningen såsom biträdande luftfartsinspektör i lönegraden Eo 24, vilken tillkommit närmast för den tekniska kontrollen av segel- och glidflyget, synes nu böra överföras på ordinarie stat med placering i lönegraden A 24 och med benämningen *luftfartsingenjör*.

För vissa mera rutinmässiga uppgifter inom luftfartsinspektionen torde

böra inrättas en befattning såsom *ingenjörsassistent* i lönegraden Eo 17, motsvarande den nu befintliga arvodesbefattningen såsom biträdande ingenjör. Denne befattningshavare skulle svara för granskningen av certifikatärenden, biträda vid handläggningen av ärenden rörande luftvärdighetsbevis samt registrerings- och nationalitetsbevis, verkställa provflygningar, stå allmänheten till tjänst med råd och upplysningar, utföra ritarbete samt biträda vid besiktningar i samband med haveriutredningar m. m.

För de mera kvalificerade biträdesgöromål, som förekomma inom luftfartsinspektionen, bör finnas ett *kanslibitråde* i lönegraden A 7. Denna befattningshavare skulle bland annat biträda ingenjörsassistenten vid beredningen av certifikatärenden samt föra register och statistik m. m. En motsvarighet till denna befattning finnes redan i form av en tillfällig kanslibiträdetsjänst, som jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande inrättats från och med den 1 oktober 1944.

Trafikledningen.

De sakkunniga erinra, att trafikledningens arbetsuppgifter i huvudsak anknyta till den verksamhet, som utövas av de vid flygplatserna placerade flygledarna.

Beträffande denna verksamhet anföra de sakkunniga följande.

Flygledare har till uppgift att övervaka trafiksäkerheten på flygfältet och inom vederbörande kontrollzon eller flygsäkerhetsdistrikt samt att därvid dirigera flygtrafiken i överensstämmelse med de bestämmelser, som för sådant ändamål finnas meddelade. Under färd erhåller piloten genom flygplatsens radio uppgift från flygledaren om den kurs, som skall hållas, samt om väderlekssituationens utveckling ävensom anvisningar för landningen. Vidare lämnar flygledaren per radio vid behov föreskrifter angående lämplig flyghöjd för undvikande av mötande flygplan eller nedisning m. m. Radiomeddelandena från flygledaren förmedlas genom flygplatsens markradio-station, som tillhör telegrafverket och skötes genom dess personal. Väderlekstjänsten ombesörjes av vid flygplatserna placerad personal från statens meteorologisk-hydrografiska anstalt (SMHA). Före start lämnar väderlekspersonalen direkta uppgifter till föraren om väderlekssituationen och en prognos rörande utvecklingen under de närmaste timmarna på den aktuella flygsträckan.

Trafikledningen skall leda och övervaka flygledarpersonalens verksamhet. Enär denna personal i stor utsträckning tjänstgör i skift eller i beredskap, måste tjänstgöringsplaner för densamma upprättas, vilka fastställas av trafikledningen, som i samråd med telegrafstyrelsens radiobyrå och SMHA jämväl fastställer tjänstgöringsplaner för radio- och väderlekspersonalen vid flygplatserna. Avdelningen svarar vidare för anställande, utbildning och placering av flygledare.

Beträffande flygsäkerhetstjänsten torde det, mer än inom de flesta andra verksamhetsområden, vara nödvändigt att klara och noggranna föreskrifter meddelas om vad som till undvikande av olyckshändelser är att iakttaga i olika situationer. Vid utarbetandet av dylika säkerhetsbestämmelser måste hänsyn tagas bland annat till de internationella bestämmelserna på området samt till de speciella bestämmelser, som gälla för det militära flyget. Handläggningen av här avsedda ärenden ankommer på trafikledningen i samråd med vederbörande militära organ.

Avdelningen har vidare att i vad avser flygsäkerhetsfrågor biträda vid behandlingen av ärenden rörande koncessioner och tidtabeller samt vid haveri-

utredningar ävensom att lämna anvisningar om vilka flygvägar, flygplatser och flyghöjder, som i olika fall må användas. Under den förstärkta försvarsberedskapen erfordras särskilt tillstånd till flygning över svenskt område. Dylika ärenden handläggas av trafikledningen, varvid samråd skall ske med försvarsstabens luftförsvarsavdelning.

Bland trafikledningens uppgifter må vidare nämnas utgivandet av »Underrättelser från Luftfartsmyndigheten». Denna publikation, som i regel utkommer flera gånger i veckan, innehåller löpande underrättelser till ledning för flygare, luftfartsbolag, flygledare, radio- och väderlekstjänsten m. fl.

De flygutbildade tjänstemännen inom trafikledningen böra vid lämpliga tillfällen medfölja lufttrafikbolagens reguljära flygningar för att inhämta närmare kännedom om flygsäkerhetstjänstens sätt att fungera.

Det omfattande samarbete med in- och utländska myndigheter och bolag, som erfordras för flygsäkerhetstjänstens upprätthållande, intar en dominerande plats inom trafikledningens verksamhet. Särskilda krav ställas härvid på avdelningen, när det gäller beröringen med de utländska luftfartsbolag, som bedriva trafik på Sverige. Goda språkkunskaper och ingående kännedom om de internationella förhållandena på luftfartsområdet höra här till de nödvändiga förutsättningarna för tjänstutövningen.

För trafikledningen hava de sakkunniga beräknat följande personal:

Befattning	Lönegrad
1 trafikdirektör	C 4
1 trafikinspektör	Eo 24
1 kanslibiträde	Eo 7

Såsom motivering för sin beräkning av trafikledningens personalbehov hava de sakkunniga anfört följande.

Chefen för trafikledningen bör äga kompetens för tjänstgöring såsom trafikpilot samt bör helst ha utövat detta yrke under längre tid. Han bör därjämte besitta god organisationsförmåga och förhandlingsvana samt gedigna språkkunskaper. De sakkunniga vilja för denne befattningshavare föreslå benämningen *trafikdirektör*. Enär tjänsten ställer stora krav på vitalitet och förmåga att följa med den mycket snabba utvecklingen, bör anställningsformen vara sådan, att utbyte av befattningshavare vid behov kan ske. På grund härav och med hänsyn till förutsättningarna för tjänstens rekrytering torde densamma böra hänföras till löneplan C samt tillsättas med förordnande för sex år. För att kunna förvärva och behålla en person med ovan angivna kvalifikationer lär man få räkna med en placering av befattningen i lönegraden C 4. Den nu å luftfartsfondens stat uppförda befattningen såsom chef för flygsäkerhetstjänsten i lönegraden Eo 24 skall givetvis härvid indragas.

Arbetsuppgifterna inom trafikledningen äro till stor del av den art, att de måste fullgöras utan dröjsmål. Kritiska situationer inom flygsäkerhetstjänsten kunna uppstå, som påkalla direktiv eller andra åtgärder från trafikledningens sida även nattetid. Med hänsyn härtill och då avdelningens verksamhet redan nu är av den omfattning, att den icke kan skötas enbart av en person, bör trafikdirektören erhålla en kvalificerad medhjälpare vid sin sida, som äger kompetens att fungera såsom hans ställföreträdare. Denne befattningshavare föreslås erhålla benämningen *trafikinspektör* med placering i lönegraden Eo 24.

För att biträda bland annat vid arbetet med sammanställning och distri-

bution av »Underrättelser från Luftfartsmyndigheten» bör finnas ett kansli-biträde i lönegraden Eo 7, motsvarande den tillfälliga kontorist, som för närvarande finnes å flygsäkerhetsavdelningen. Biträdet bör äga språkkunskaper för att kunna tjänstgöra såsom telefonvakt samt bör kunna utföra enklare ritarbete.

I detta sammanhang hava de sakkunniga till behandling upptagit ett spörsmål, som har visst samband med trafikledningen, nämligen frågan, huruvida en organisatorisk förändring nu bör vidtagas med avseende på den civila luftfartens markradiotjänst och väderlekstjänst.

Radiotjänsten vid flygplatserna ombesörjes för närvarande av telegrafverket, som erhåller ersättning från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för kostnaderna för denna verksamhet. Ifrågavarande kostnader, vilka påföras staten för luftfartsfonden, hava i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens statförslag för budgetåret 1945/46 upptagits till ett belopp av 770 000 kronor.

Radiopersonalen vid flygplatserna omfattar för närvarande 34 personer, varav de flesta äro radiotelegrafister i lönegraden A 12, Eo 12 eller Ex 12. Föreståndarna vid de större stationerna äro radiokommissarier i 15 lönegraden. Till markradiotjänsten hör dessutom viss personal å telegrafstyrelsens radiobyrå, nämligen bland annat en kontrollör, en ingenjör och en ritare. Radiopersonalen ombord på flygplanen tillhör vederbörande flygbolag.

I skrivelse den 12 juni 1944 i anledning av anbefallt övervägande om möjligheten att begränsa kostnaderna för radiotjänst åt luftfarten har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatt en överflyttning till styrelsen av personalen vid markradiostationerna. Styrelsen har härom anfört bland annat följande.

Genom en sådan överflyttning skulle man vinna väsentliga organisatoriska fördelar. Radiotjänsten utgör ett av flygsäkerhetstjänstens främsta hjälpmedel, varför en klar förmansställning för flygledarpersonalen i förhållande till radiopersonalen måste krävas. En sådan kan icke uppnås, så länge dessa personalgrupper äro underställda olika ämbetsverk. Den nuvarande organisationen har varit möjlig, så länge flygsäkerhetstjänsten varit av ringa omfattning. För att kunna motsvara de krav, som numera ställas på denna viktiga del av flygverksamheten, är det dock erforderligt att personalen samordnas. I Danmark liksom tidigare även i Norge, där motsvarande organisationer alltid varit av mindre omfattning än i vårt land, har en enhetlig ledning av alla till flygsäkerhetstjänsten hörande organ genomförts långt före det pågående krigets utbrott. På samma sätt sortera i Sverige järnvägstelegraf och järnvägstelefon under respektive järnvägars förvaltningar.

I förevarande sammanhang har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämväl ifrågasatt ett överförande från telegrafstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av markradiostationernas tekniska utrustning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har emellertid härvid förutsatt, att telegrafstyrelsens tekniska organisation vid behov skulle anlitas vid byggandet av nya stationer samt för större reparationsarbeten och komplettering av stationernas tekniska utrustning.

Vad beträffar radiotjänsten hava de sakkunniga för sin del förordat bibe-

hållande av nuvarande ordning, enligt vilken denna uppgift i huvudsak skulle ombesörjas av telegrafverket.

De sakkunniga anföra i ämnet följande.

De skäl, som anförts för en överflyttning av markradiostationernas personal, hänföra sig väsentligen till frågan om *befälsförhållandet* mellan denna personal och flygledarpersonalen. Det synes de sakkunniga uppenbart, att radiopersonalen i fråga om flygsäkerhetstjänstens handhavande skall vara underställd flygledarnas ordergivning. Så är emellertid för närvarande icke till alla delar fallet.

Den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna lösningen av förevarande fråga läser enligt de sakkunnigas mening komma att medföra icke enbart fördelar utan även väsentliga olägenheter. Härvid må särskilt uppmärksammas svårigheterna för luftfartsstyrelsen att hålla tillräcklig reservpersonal för att tillgodose vikariebehovet vid semester och tjänstledighet för den ordinarie personalen. Inom telegrafverket förefinnas större möjligheter att hålla reservpersonal, enär denna här även kan utnyttjas inom andra områden, framför allt vid kustradiostationerna. Telegrafverket torde vidare äga större förutsättningar att ordna rekryteringen och utbildningen av personalen än luftfartsstyrelsen. Slutligen må ock framhållas, att telegrafverket har betydligt lättare att till annat arbete överflytta sådan telegrafistpersonal vid flygsäkerhetstjänsten, som av en eller annan anledning anses böra erhålla annan sysselsättning.

Här ifrågavarande angelägenhet bör enligt de sakkunnigas mening kunna ordnas på ett betydligt enklare sätt än genom att överflytta radiopersonalen till luftfartsstyrelsen. Efter de överläggningar, som de sakkunniga haft med representanter dels för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå och dels för telegrafstyrelsen, ha de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att förevarande fråga bör kunna lösas på ett tillfredsställande sätt genom att instruktionen för markradiopersonalen ändras på sådant sätt, att flygledarnas här åsyftade ordergivningsrätt klart framgår. För att flygledarna skola kunna utöva ledningen över telegrafistpersonalen synes det nödvändigt, att de erhålla viss undervisning rörande de tekniska och formella förutsättningarna för markradiotjänsten.

De sakkunniga hava ej heller funnit anledning föreligga att överföra markradiostationernas tekniska utrustning från telegrafverket till luftfartsstyrelsen. En dylik åtgärd syntes i varje fall icke få någon betydelse för frågan om nedbringande av statsverkets kostnader för radiotjänsten. I vissa fall äro, framhålla de sakkunniga, anläggningarna sammanbyggda med andra telegrafverkets anläggningar på ett sådant sätt, att ett särskiljande redan av praktiska skäl icke låter sig göra. Slutligen har framhållits, att någon erinran av avgörande betydelse knappast kunde göras mot den nuvarande ordningen. Den omständigheten, att i ersättningen till telegrafverket inräknades jämväl viss ränta å det investerade kapitalet, syntes icke kunna med fog åberopas i detta sammanhang, helst som därigenom åstadkommes, att statsverkets samtliga årliga kostnader för radiotjänsten redovisades på luftfartsfonden.

I detta sammanhang hava de sakkunniga berört ett spörsmål, som enligt de sakkunnigas mening kanske i någon mån givit anledning till önskemålet om överflyttning av markradioorganisationen till luftfartsmyndigheten, nämligen användningen av de teleprinterförbindelser, vilka upprättats för flygsäkerhetstjänsten.

Härutinnan anföra de sakkunniga följande.

De teleprinterförbindelser med tillhörande apparater, som användas för flygsäkerhetstjänsten, förhyras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Dylika förbindelser finnas mellan Bromma och Bulltofta samt mellan Bulltofta och Torslanda. De användas för befordran *dels* av flygsäkerhets- och flygväderleksmeddelanden, *dels* av start- och landningstelegram till och från de trafikflygplatser, med vilka flygtrafik bedrivs, *dels* av platsbeställningstelegram mellan trafikflygplatserna, *dels ock* av taxerade radiotelegram till och från luftfartyg. Däremot har telegrafstyrelsen icke ansett sig kunna tillåta, att meddelanden i förvaltningsärenden befordras med dessa förbindelser. Även då ledningarna stå outnyttjade, få dylika telegram ej befordras. Här avsedda meddelanden måste således, då de äro brådskande, sändas över det allmänna telegraf- eller telefonnätet. Telegrafstyrelsens inställning till denna fråga lärer betingas av omsorgen om att ledningarna icke skola belastas av telegramtrafik, som kan hindra flygsäkerhetstjänsten. Det är givet att omsorgen om flygsäkerheten icke på något sätt får eftersättas. De sakkunniga anse emellertid, att detta villkor bör kunna väl tillgodoses, även om förbindelserna i viss mån användas jämväl för förvaltningsmeddelanden. I fråga om teleprinterförbindelserna finnas, enligt vad de sakkunniga inhämtat, tekniska möjligheter att avbryta inkommande telegramtrafik, om mottagningsstationen behöver sända brådskande meddelande. Vid sådant förhållande bör det enligt de sakkunnigas mening icke vara omöjligt att, i den mån teleprinterförbindelserna äro lediga, utan men för den ordinarie trafiken inpassa även sådan trafik som avser förvaltningstjänsten, då ju denna trafik omedelbart kan avbrytas, så snart säkerhets- eller väderlekstelegram behöva sändas. På vederbörande flygledare bör ankomma att i förekommande fall avgöra, i vilken ordning meddelanden få avsändas. Förvaltningsmeddelanden böra uppenbarligen komma efter den andra trafiken.

De sakkunniga föreslå, att teleprinteranläggningarna skola få begagnas av luftfartsstyrelsen och dess personal för varje slag av tjänstemeddelande i ordning, som av de sakkunniga angivits.

Vad beträffar väderlekstjänsten har någon överflyttning av personal från statens meteorologisk-hydrografiska anstalt icke ifrågasatts från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida. Ej heller de sakkunniga hava funnit några avgörande skäl för att föreslå en ändring i detta avseende.

Förvaltningsavdelningen.

Såsom tidigare berörts hava de sakkunniga funnit, att byggandet av flygfält med därtill hörande husbyggnader skall ombesörjas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, medan det för nämnda verksamhet erforderliga utredningsarbetet närmast skulle ankomma på luftfartsstyrelsen. Inom luftfartsstyrelsen skulle enligt de sakkunnigas förslag detta utredningsarbete verkställas inom den av de sakkunniga föreslagna förvaltningsavdelningen, vilken motsvarar den för närvarande befintliga marktjänstavdelningen.

Förutom flygplatsutredningar skulle enligt de sakkunnigas förslag förvaltningsavdelningens arbetsuppgifter omfatta centrala frågor rörande underhåll och drift av luftfartsledningarna samt elektroteknisk anläggningsverksamhet.

Personalbehovet för avdelningen sammanhänger intimt med frågan om gränsdragningen mellan luftfartsstyrelsens samt väg- och vattenbyggnadssty-

relsens uppgifter med avseende å anordnande eller ändring av flygplatser.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle på luftfartsstyrelsen ankomma i huvudsak följande uppgifter, nämligen

att i den trakt, där det planerade flygfältet skall ligga, undersöka vilka områden som ur flygtekniska eller andra synpunkter kunna komma i fråga för ändamålet,

att med anlitande av utomstående expertis, i första hand från statens geotekniska institut och statens väginstitut, verkställa förberedande geotekniska och geologiska undersökningar rörande markens bärighet samt beskaffenhet i övrigt på den eller de platser, som vid rekognosceringen befunnits godtagbara,

att upptaga förhandlingar samt sedermera träffa avtal om förvärv av erforderlig mark ävensom att i förekommande fall föranstalta om sådana byggnadsbestämmelser för flygplatsens omgivningar, som kunna erfordras för att säkerställa flygtrafiken mot hindrande bebyggelse i fältets omgivning,

att upprätta erforderligt kartmaterial över det område, som efter de förberedande undersökningarna utvalts för flygfältet,

att utarbeta redogörelse för de flygtekniska förutsättningarna för flygfältets utformning,

att — vid behov med anlitande av arkitekt eller annan utomstående expertis — upprätta huvudritningar till de stations-, hangar- och andra byggnader, som äro erforderliga vid flygplatsen, samt

att i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställa överslagsberäkning av kostnaderna för byggnadsföretaget samt att därefter göra framställning hos Kungl. Maj:t om erforderliga anslagsmedel till företaget.

De sakkunniga hava avsett, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter framställning från luftfartsstyrelsen skulle på grundval av det utredningsmaterial, som kunde ställas till förfogande från luftfartsstyrelsen, i samarbete med sistnämnda myndighet verkställa kompletterande undersökningar och upprätta arbetsritningar för flygfälten jämte därtill hörande husbyggnader samt i egen regi eller med anlitande av entreprenörer utföra arbetena. För ytterligare geologiska, geotekniska, beläggningstekniska och andra speciella undersökningar och utredningar skulle vid behov få anlitas expertis utanför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Beträffande formerna för projekterings- och byggnadsarbetets finansiering hava de sakkunniga anført följande.

De anslag, som anvisas till byggande och förbättring av flygplatser, böra ställas till luftfartsstyrelsens disposition att användas i enlighet med av Kungl. Maj:t meddelade föreskrifter. Då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhållit uppdrag att utföra flygplatsbyggnad, har luftfartsstyrelsen att av de anvisade medlen på rekvisition ställa för ändamålet erforderliga belopp till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande.

För i samband med flygplatsutredningarna uppkommande sakkostnader, t. ex. kostnader för undersökningar från luften samt för geologiska och geotekniska förundersökningar, hantlangningskostnader, kostnader för anlitande

av husbyggnadsteknisk expertis m. m., bör, såsom de sakkunniga tidigare antytt, anvisas ett särskilt anslag. Detta anslag synes i riksstaten böra uppföras på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln samt hava karaktären av förslagsanslag. Härvid bör emellertid gälla att anslaget må tagas i anspråk endast med Kungl. Maj:ts medgivande, därvid Kungl. Maj:t torde böra i varje särskilt fall pröva behovet av ifrågasatta utredningsarbeten. Med hänsyn bland annat därtill att något klart program för det framtida flygfältsbyggandet icke för närvarande föreligger, ställer det sig svårt att mera exakt beräkna storleken av det föreslagna utredningsanslaget. De sakkunniga ha överslagsvis uppskattat medelsbehovet till 40 000 kronor för år. Anslaget synes böra erhålla benämningen Projektering av flygplatser.

De sakkunniga hava funnit behovet av arbetskraft inom förvaltningsavdelningen för nu avsedda arbetsuppgifter vara svårbedömligt men hava ansett, att för ändamålet borde tills vidare avses följande befattningar, nämligen:

Befattning	Lönegrad
1 förste byråingenjör	Eo 26
1 byråingenjör	Eo 24
1 ingenjörssassistent	Eo 17
2 ritare	Eo 12
1 ritbiträde	Eo 8
1 kontorsbiträde	A 4

Beträffande de föreslagna befattningarna hava de sakkunniga vidare anfört följande.

Förste byråingenjören och *byråingenjören* böra vara civilingenjörer med utbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket eller besitta mot sådan utbildning svarande kunskaper.

Ingenjörssassistenten och *ritarna* avses närmast för mättnings- och andra fältarbeten ävensom för upprättandet av kartor samt andra tekniska uppgifter av mera rutinmässig art. Ingenjörssassistenten skulle därvid tjänstgöra såsom ledare för ritarna och sammanhålla arbetet på detta område. Ritarna torde med avseende på arbetsuppgifternas art närmast kunna jämföras med ritarna vid vägförvaltningarna, vilka befattningshavare äro placerade i lönegraden A 12. I den mån vid tillfällig ansvällning av arbetet med flygplatsutredningarna behov av ytterligare arbetskraft för mättningsverksamheten uppkommer, torde detta behov böra tillgodoses genom anställande av tillfällig arbetskraft i den ordning, de sakkunniga tidigare i annat sammanhang föreslagit, nämligen genom överskridande av icke-ordinarieposten.

Ritbiträdet erfordras för renritning av uppmätningsskator och annat ritarbete. *Kontorsbiträdet* skulle i första hand sysselsättas med expeditiöns-, arkiv- och statistikgöromål.

De sakkunniga hava meddelat, att frågan om den personalorganisation, som kunde erfordras inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för flygfältsbyggandet, komme att av de sakkunniga upptagas i samband med behandling av övriga spörsmål angående styrelsens byggande verksamhet. Därest sådant förslag icke skulle hinna framläggas i så god tid, att frågan kunde lösas för budgetåret 1945/46, borde väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalbehov provi-

soriskt tillgodoses med tillfällig personal, för vilket ändamål styrelsens anslagspost till avlöningar till övrig icke-ordinarie personal borde få överstridas i erforderlig utsträckning.

Beträffande arbetet med flygplatsernas förvaltning och den därför inom luftfartsstyrelsen erforderliga personalen hava de sakkunniga anført följande.

Arbetet med förvaltningen av flygplatserna och övriga till flyglederna hörande anläggningar bör decentraliseras, i den mån detta arbete är av sådan art och omfattning, att inrättandet av särskilda lokala organ för ändamålet kan anses av ekonomiska och praktiska skäl påkallat. Härigenom lärers i allmänhet större effektivitet i arbetet kunna ernås. En dylik decentralisering är delvis redan genomförd. Beträffande anläggningarna i södra och västra Sverige ombesörjas nämligen hithörande arbetsuppgifter av Malmö-Bulltofta respektive Göteborg-Torslanda flygplatsförvaltningar. I sina anslagsäskanden för budgetåret 1945/46 till luftfartsväsendet har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatt inrättandet av ytterligare en flygplatsförvaltning, nämligen i Norrköping. Denna flygplatsförvaltning skulle omhänderväsa förvaltningen av sju flygplatser och fjorton flygfyrar i mellersta Sverige, vilka för närvarande stå under direkt ledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsavdelning. Om denna ytterligare decentralisering genomföres, vilket de sakkunniga vilja förorda, skulle under central ledning endast kvarstå Sundsvall/Härnösands flygplats, Visby flygplats samt ett antal flyg- och radiofyrar.

Vid ovan angivna förhållanden torde inom luftfartsstyrelsen erfordras en jämförelsevis ringa personal för arbetsuppgifter sammanhängande med luftfartsledningens underhåll och drift.

Vad beträffar fältunderhållet ha de sakkunniga ansett behov föreligga av endast en särskild befattning för de centrala arbetsuppgifterna på detta område. En mot denna befattning svarande tjänst med arvode motsvarande löneklass 18 finnes för närvarande å luftfartsavdelningen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sina petita för nästkommande budgetår förordat, att nämnda arvodestjänst ombildas till en extra ordinarie befattning i lönegraden Eo 19. De sakkunniga anse för sin del, att befattningen bör erhålla benämningen *förste fältmästare* och hänföras till lönegraden Eo 18, två lönegrader över fältmästarna vid flygplatserna. Ifrågavarande befattningshavare skulle ha till åliggande att biträda flygplatsförvaltningarna med råd och anvisningar i speciella fältunderhållsfrågor, verka för rationalisering av fältunderhållet, ombesörja centralupphandling av fröer och konstgödningsämnen samt uppgöra statberäkningar för underhållet. Han skulle därjämte handha den direkta ledningen av fältunderhållet på de flygplatser, som skulle kvarstå under central förvaltning.

I förevarande sammanhang må nämnas, att vid utbrytningen av luftfartsärendena från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förrådsfond ingående maskiner, vilka användas enbart för luftfartsväsendet, torde få överflyttas till luftfartsstyrelsens förvaltning. Härvid skola dock givetvis undantagas de maskiner, som närmast äro avsedda för flygfältsbyggandet. Beträffande de närmare formerna för denna överföring från förrådsfonden torde det böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och luftfartsstyrelsen att gemensamt avgiva förslag till Kungl. Maj:t.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsavdelning handlägger för när-

varande frågor rörande belysningsanläggningar för luftfartslederna samt rörande radiofyrrar.

De sakkunniga hava föreslagit, att anläggningsverksamheten beträffande luftfartens radiofyrrar ävensom arbetet med reparation och underhåll av dessa fyrrar skulle överflyttas på telegrafverket, som härför borde erhålla ersättning från luftfartsfonden. I detta ämne hava de sakkunniga anfört bland annat följande.

Vad beträffar radiofyrrarna ha de sakkunniga uppmärksammat, att inom den civila statsförvaltningen liknande verksamhet bedrivs jämväl av telegrafverket och lotsverket. Telegrafverket, som på det radiotekniska området intar en ledande ställning, äger en förhållandevis väl utbyggd organisation för såväl praktisk verksamhet som forskningsuppgifter. De speciella tekniska uppgifter, som äro förknippade med luftfartsledningens radiofyrrar, torde enligt de sakkunnigas mening lämpligen kunna anförtros åt telegrafverket, som ju redan ombesörjer utförande och drift av flygplatsernas markradiostationer. De sakkunniga anse, att påtagliga fördelar därigenom skulle stå att vinna. På radioteknikens område ha under kriget gjorts synnerligen betydelsefulla rön, vilka väntas komma att medföra en väsentlig omläggning i fråga om principerna för radiofyrrarnas konstruktion och uppgifter. Med hänsyn till telegrafverkets rikare resurser och vidare erfarenhet på förevarande område torde detta verk äga större förutsättningar än luftfartsstyrelsen att lösa de teoretiska och praktiska frågor, som kunna uppkomma, när det beträffande luftfartsledningens radiofyrrar gäller att tillgodose den tekniska utvecklingens krav.

Även om berörda överflyttning genomföres, torde man emellertid, framhålla de sakkunniga, få räkna med att luftfartsstyrelsen måste ha tillgång till en särskild befattningshavare inom verket med radioteknisk specialkunskap. Härom anföres i betänkandet.

En sådan tjänsteman synes nämligen vara erforderlig dels för att verkställa utredningar om behovet av radiofyrrar vid luftfartsledningarna, dels för att vid samarbetet med telegrafverket framföra luftfartens speciella behov på förevarande område och därvid bland annat pröva och vidarebefordra de önskemål, som kunna framställas av flygbolagen, dels för att utöva kontroll över radiofyrrarnas funktion med hänsyn till flygsäkerhetens krav, dels ock för att besiktiga radioanläggningarna å luftfartyg i civil trafik. I den mån denne befattningshavare därtill får tid, bör han kunna sysselsättas även med annan inom styrelsen förekommande elektroteknisk verksamhet. De sakkunniga vilja sålunda föreslå, att för här avsett ändamål inrättas en befattning såsom *byråingenjör* i lönegraden Eo 24. I samband härmed torde de nu inom luftfartsavdelningen inrättade befattningarna för radiotekniska uppgifter, nämligen två radioingenjörstjänster med arvode enligt 21 respektive 19 löneklassen samt en montörstjänst med arvode enligt 8 löneklassen, kunna indragas.

Beträffande arbetet med luftfartsledningens belysningsanläggningar, vilka för närvarande handläggas inom luftfartsavdelningen, hava de sakkunniga icke ifrågasatt någon ändring.

För sistnämnda arbetsuppgifters omfattning lämna de sakkunniga följande redogörelse.

Luftfartsavdelningen utför vanligen icke belysningsanläggningar i egen regi, i varje fall icke när det gäller större anläggningsarbeten. Däremot verk-

ställer avdelningens personal allt planeringsarbete för dylika anläggningar och upprättar vid infordrande av entreprenadanbud erforderliga programhandlingar. Dessa innehålla bland annat detaljerade ritningar och beskrivningar över vad som skall utföras av entreprenören. Framför allt beträffande flygfältsbelysningar är arbetet med upprättande av programhandlingar av tidskrävande art.

Standardiserad apparatur för luftfartsledningens belysningsanläggningar tillverkas i regel icke inom landet, och import härav har av olika anledningar mera sällan förekommit. På grund härav har apparaturen i de flesta fall specialkonstruerats, till en del av luftfartsavdelningens personal.

Sedan en anläggning blivit färdigställd, upprättas inom luftfartsavdelningen en detaljerad beskrivning och ritning över anläggningen.

Drift och underhåll av anläggningarna ombesörjes i huvudsak genom lokala organ. Vid mera komplicerade fel anlitas luftfartsavdelningens elektroingenjörer. Handläggningen av ärenden rörande leverans av elektrisk kraft sker i stor utsträckning centralt. Med hänsyn till trafiksäkerhetens krav måste en mycket noggrann tillsyn och kontroll över anläggningarna utövas. Detta sker i vad avser de under flygplatsförvaltningarnas vård ställda anläggningarna i första hand genom dessa förvaltningars försorg. Det har emellertid ansetts nödvändigt, att nämnda anläggningar regelbundet kontrolleras jämväl av luftfartsavdelningens ingenjörer, vilket sker minst en gång om året. Beträffande de av luftfartsavdelningen direkt förvaltade anläggningarna äro avdelningens arbetsuppgifter givetvis mera omfattande.

Beträffande förvaltningsavdelningens personalbehov för elektrotekniska arbetsuppgifter anföra de sakkunniga.

Till den verksamhet, som utövas av luftfartsavdelningens elektrosektion, finnes icke någon direkt motsvarighet inom den övriga delen av statsförvaltningen. Med hänsyn bland annat härtill kan någon sådan överflyttning av arbetsuppgifterna, som föreslagits beträffande radiosektionens verksamhet, icke ifrågakomma. Ej heller synes det vid nuvarande omfattning av den elektrotekniska anläggningsverksamheten vara lämpligt att i någon större utsträckning decentralisera densamma till flygplatsförvaltningarna. I så fall skulle det nämligen bli nödvändigt att anställa särskilda elektroingenjörer vid den lokala organisationen. Härtill kommer att ifrågavarande, för flygsäkerheten så betydelsefulla uppgifter vid en decentralisering icke torde kunna handläggas på det enhetliga sätt som är önskvärt.

Arbetsuppgifterna beträffande belysningsanläggningarna omfatta, såsom framgår av den tidigare lämnade redogörelsen, i främsta rummet planering och kontroll. För handhavandet av dessa uppgifter kräves en omfattande allmän kännedom om förhållandena inom luftfartsväsendet. Med hänsyn härtill torde det i regel icke vara möjligt att för dessa uppgifter anlita utomstående expertis.

På grund av vad här anförts vilja de sakkunniga förorda, att hos luftfartsstyrelsen inrättas erforderliga befattningar för den verksamhet, som nu bedrivs inom luftfartsavdelningens elektrosektion. Den tekniska personalen på nämnda sektion utgöres av två civilingenjörer med arvode enligt 23 respektive 21 löneklassen, en byråingenjör i lönegraden Eo 21, tre ingenjörer med arvode enligt respektive 13, 11 och 10 löneklassen samt en montör med arvode enligt 10 löneklassen. (De sakkunniga bortse i detta sammanhang från en till sektionen hörande arvodesanställd platsledare, vilken handhar vissa i styrelsens egen regi bedrivna arbeten. I den mån denne platsledare erfordras även framdeles, torde han liksom hittills få avlönas med anlitan av vederbörande anläggningsmedel.)

Då omfattningen av arbetsuppgifterna på förevarande område, ej minst i vad avser anläggningsverksamheten, är svårbedömlig av samma skäl som gälla beträffande flygplatsutredningarna, synas de befattningshavare, som här avses, böra till en början erhålla ställning huvudsakligen såsom extra ordinarie.

De sakkunniga hava för här ifrågavarande ändamål beräknat följande befattningar:

Befattning	Lönegrad
1 förste byråingenjör	Eo 26
1 byråingenjör	A 21
1 byråingenjör	Eo 21
2 ritare	Eo 15
1 ritare	Eo 12
1 montör	Eo 9

Den ordinarie byråingenjörstjänsten hava de sakkunniga närmast avsett för arbetsuppgifter, som hänföra sig till flygfyrarna. Den motsvaras av förberörda inom luftfartsavdelningen befintliga byråingenjörsbefattning i lönegraden Eo 21, vilken funnits inrättad sedan avdelningens tillkomst år 1936 och även hade en motsvarighet hos den ursprungliga luftfartsmyndigheten. Övriga här föreslagna befattningar hava beräknats erforderliga huvudsakligen för arbetet med flygfältsbelysningarna och därvid till övervägande delen för uppgifter sammanhängande med anläggningsverksamheten på detta område.

För de mera kvalificerade biträdesgöromålen inom förvaltningsavdelningen — i första hand för sådana, som beröra den elektrotekniska verksamheten — hava de sakkunniga avsett ett kanslibitråde i lönegraden Eo 7. Vidare har behov ansetts föreligga av en förrådsförmän i lönegraden Eo 7, vilken avses skola omhänderhava avdelningens centralförråd av elektrisk materiel och dylikt samt tjänstgöra såsom chaufför och reparatör för luftfartsstyrelsens tjänstebilar. En direkt motsvarighet till denna befattning finnes, enligt vad de sakkunniga upplysa, redan i form av en arvodestjänst i 6:e löneklassen.

De sakkunniga framhålla, att stora krav komma att ställas på förvaltningsavdelningens chef med hänsyn till de mångskiftande och omfattande arbetsuppgifter, som avses komma att ankomma på denne. Det vore dock givetvis icke erforderligt, att denne befattningshavare i alla detaljer skulle behärska de olika fackområden, som avdelningens verksamhet omspände. Av vikt vore emellertid, att han ägde tillräcklig erfarenhet och tillräckliga teoretiska kunskaper för att kunna överblicka och bedöma den ekonomiska och allmänt praktiska innebörden av förekommande frågor. De sakkunniga föreslå, att avdelningschefen med benämningen byrådirektör placeras i lönegraden A 28.

Enligt de sakkunnigas nu redovisade förslag skulle förvaltningsavdelningens personal utgöras av följande befattningshavare:

Befattning	Lönegrad
1 byrådirektör	A 28
2 förste byråingenjörer	Eo 26
2 byråingenjörer	Eo 24
1 byråingenjör	A 21
1 byråingenjör	Eo 21
1 förste fältmästare	Eo 18
1 ingenjörsassistent	Eo 17
2 ritare	Eo 15
3 ritare	Eo 12
1 montör	Eo 9
1 ritbiträde	Eo 8
1 förrådsförmän, tillika chaufför	Eo 7
1 kanslibiträde	Eo 7
1 kontorsbiträde	A 4

Kansliet.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle kansliet handlägga ärenden av juridisk, administrativ och kameral natur.

Beträffande kansliavdelningens juridiska och administrativa uppgifter hava de sakkunniga lämnat följande redogörelse.

För en mycket stor del av de arbetsuppgifter, som avses skola ankomma på luftfartsstyrelsen, erfordras biträde av personal med juridisk och administrativ sakkunskap. Den ingående kontroll över den civila luftfarten, som luftfartsstyrelsen i egenskap av luftfartsmyndighet har att utöva, föranleder utfärdande av en mängd bestämmelser och föreskrifter, vilka måste avfattas på ett även ur juridisk och formell synpunkt tillfredsställande sätt. I den mån styrelsen får befattning med ärenden rörande konventioner, torde en väsentlig del av hithörande frågor böra behandlas av juridiskt skolad personal. Vid fullgörandet av sina arbetsuppgifter har luftfartsstyrelsen att samverka med ett mycket stort antal myndigheter, organisationer och företag inom Sverige och i utlandet. Den omfattande skriftväxling, som härvid uppkommer, torde i väsentlig utsträckning böra ombesörjas av administrativt utbildad personal inom styrelsen. En särskilt betydelsefull uppgift, där juridisk sakkunskap erfordras, är handläggningen av markförvärvsärenden och ärenden angående byggnadsbestämmelser för områden invid flygplatser.

Närmare angivet skulle på kansliet ankomma i huvudsak följande juridiska och administrativa uppgifter, nämligen

att handlägga frågor om utfärdande av ny författning eller förklaring, ändring eller upphävande av gällande författning,

att biträda vid utfärdandet av tillämpningsbestämmelser inom luftfartsstyrelsens olika verksamhetsområden,

att i samarbete med andra därav berörda avdelningar bereda ärenden angående konventioner, koncessioner, taxor, tidtabeller, tillstånd till flyguppvisningar och reklamflygningar, understöd åt privatflyget samt upphandling m. m.,

att biträda med juridisk sakkunskap vid haveriutredningar,

att handlägga ärenden angående anslagsäskanden och andra framställningar till Kungl. Maj:t om anvisande av medel,

att handlägga ärenden angående förvärv, försäljning och upplåtelse av mark för flygplatser och andra luftfartsanläggningar,

att handlägga frågor rörande sådana åtgärder, som erfordras för att möjliggöra flygplatsernas framtida utvidgning och för säkerställa flygtrafiken för hindrande bebyggelse i flygplatsernas omgivningar,

att handlägga personalärenden och disciplinmål,

att sammanställa och översätta utländska myndigheter,

att sammanställa och översätta utländska författningar, uppsatser och betänkanden rörande luftfart,

att hava överinseende över arbetet med luftfartsstatistiken samt

att svara för luftfartsstyrelsens registratur och bibliotek.

Vid beträffar det kamerala arbetet hava de sakkunniga framhållit följande.

Luftfartsstyrelsens medelsförvaltning kommer att omfatta icke endast vederbörande avlönings- och omkostnadsanslag utan även de å luftfartsfondens stat uppförda delposterna samt på kapitalbudgeten under luftfartsfondens anvisade investeringsanslag ävensom under fjärde huvudtiteln anvisade anslag till privatflyget m. m. Vid sidan av kassabokföringen erfordras för luftfartsledningens underhålls- och driftkostnader samt för den elektrotekniska anläggningsverksamheten teknisk specialbokföring, vilken bör ombesörjas av den kamerala personalen inom kansliet.

I samband med luftfartsstyrelsens inrättande synes en omläggning av flygplatsförvaltningarnas kassarörelse böra genomföras. Denna är för närvarande baserad på förskottssystem, vilket medför, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har direkt redogöraransvar för förvaltningarnas medelsförvaltning. De sakkunniga vilja föreslå, att flygplatsförvaltningarna, i likhet med vad som exempelvis är fallet beträffande vägförvaltningarna, i ekonomiskt hänseende göras till underförvaltningar under luftfartsstyrelsen med det direkta redogöraransvaret lagt på flygplatscheferna.

Beträffande personalbehovet å kansliavdelningen anföra de sakkunniga.

Kansliet bör förestås av en *byrådirektör* i lönegraden A 28. För behörighet till denna befattning bör fordras juris kandidatexamen och tingstjänstgöring. Byrådirektören bör genom tidigare verksamhet ha förvärvat ingående erfarenhet rörande statligt administrativt arbete. Önskvärt är därjämte att han besitter goda språkkunskaper samt att han har tidigare praktisk erfarenhet rörande markförvärvsfrågor.

För *juridiska och administrativa göromål* torde i övrigt böra finnas personal i ungefär samma omfattning som inom den nuvarande luftfartsavdelningen. De sakkunniga vilja sålunda föreslå, att följande befattningar å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsavdelning överflyttas till luftfartsstyrelsen, nämligen

1 förste byråsekreterare i lönegraden	Eo 24,
1 byråsekreterare	» » A 21 samt
1 förste amanuens	» » Eo 18.

Vidare torde inom luftfartsstyrelsens kansli böra inrättas ytterligare en förste amanuens tjänst i lönegraden Eo 18 ävensom en amanuensbefattning i lönegraden Eo 15 i stället för de tvenne amanuens tjänster med arvode enligt 17:e löneklassen, som för närvarande finnas å luftfartsavdelningen.

Inom kansliet bör finnas ett språkkunnigt *kanslibitråde* i lönegraden A 7

med uppgift bland annat att utföra översättningsarbeten och ombesörja utskrift av brev på främmande språk. Vidare torde behov föreligga av ett *kontorsbiträde* i lönegraden A 4 för arbetet med styrelsens och lokalförvaltningarnas tjänstematriklar m. m.

För ledningen av *det kamerala arbetet* erfordras en befattningshavare med högre kompetens i fråga om dylikt arbete. Med hänsyn till det jämförelsevis stora förvaltningsområde, varom här är fråga, torde för ändamålet böra inrättas en *kamrerarbefattning* i lönegraden A 22.

Såsom medhjälpare åt kamreraren bör finnas en *kontorsskrivare* i lönegraden Eo 15. Denne erfordras i första hand för handhavandet av den tekniska specialbokföringen. Han bör därjämte biträda med granskning av reseräkningar och dylikt samt tjänstgöra såsom vikarie för kamreraren. En befattning av här ifrågakvarande slag finnes redan inom den nuvarande luftfartsavdelningen.

För kassabokföringen och andra kassagöromål föreslås en *kontorist* i lönegraden A 9, ett *kontorsbiträde* i lönegraden A 4 och ett *skrivbiträde* i lönegraden Eo 2.

Registraturet bör liksom hittills handhavas av en *kontorist* i lönegraden A 9, vilken bör ha till hjälp ett *kontorsbiträde* i lönegraden Eo 4.

Enligt de sakkunnigas nu återgivna förslag skulle kansliets personal utgöras av följande befattningshavare, nämligen:

Befattning	Lönegrad
1 byrådirektör	A 28
1 förste byråsekreterare	Eo 24
1 kamrerare	A 22
1 byråsekreterare	A 21
2 förste amanuenser	Eo 18
1 amanuens	Eo 15
1 kontorsskrivare	Eo 15
2 kontorister	A 9
1 kanslibiträde	A 7
2 kontorsbiträden	A 4
1 kontorsbiträde	Eo 4
1 skrivbiträde	Eo 2.

För luftfartsstyrelsens avdelningar gemensam personal.

De sakkunniga förorda, att den för närvarande inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens militäravdelning tjänstgörande flygassistenten efter omorganisationen överföres till luftfartsstyrelsen.

De sakkunniga hava ansett, att den för de olika avdelningarna särskilt beräknade biträdespersonalen bör kunna i viss utsträckning medhinna även förekommande skrivgöromål. Utöver denna personal erfordras emellertid viss för styrelsen gemensam skrivpersonal. De sakkunniga hava räknat med ett behov av 4 skrivbiträden i lönegraden Eo 2.

Beträffande ytterligare erforderlig gemensam personal anför de sakkunniga.

Vidare torde stadigvarande behov av åtminstone två expeditionsvakter föreligga. Den ene av dessa bör vara *förste expeditionsvakt* i lönegraden A 7 och den andre *expeditionsvakt* i lönegraden A 5. Luftfartsstyrelsen lär åtminstone till en början få inrymmas i den nuvarande luftfartsavdelningens tjänstelokaler. Den omständigheten, att dessa lokaler äro uppdelade på tre olika fastigheter, medför ökat behov av vaktmästarpersonal. Med hänsyn härtill torde tills vidare ytterligare en *expeditionsvakt* vara erforderlig. Denne bör lämpligen placeras i lönegraden Ex 5.

Slutligen böra medel beräknas för en *telefonist* i lönegraden Eo 4.

I detta sammanhang må förutskickas att de sakkunniga i det följande komma att föreslå, att i luftfartsstyrelsens icke-ordinariepost inräknas ett belopp å cirka 10 000 kronor, avsett bland annat för anställande av tillfällig personal.

Yttranden.

Allmänt.

Statskontoret har tillstyrkt den föreslagna organisationen av luftfartsstyrelsen på fyra avdelningar. Beräkningen av personalbehovet har ämbetsverket funnit mera svårbedömlig. Emellertid hade statskontoret fått det allmänna intrycket, att det sakkunniga varit förhållandevis försiktiga i sina kalkyler liksom ock med avseende på löneavvägningen för flertalet befattningar. Statskontoret har förklarat sig förutsätta, att vid nytillsättning av tjänster viss tids anställning såsom extra tjänsteman skulle på sedvanligt sätt föregå befattningshavares överförande på extra ordinarie stat.

De sakkunnigas förslag angående luftfartsstyrelsens organisation och personaluppsättning har icke föranlett någon erinran från *allmänna lönenämndens* sida. Icke heller mot de föreslagna lönegradsplaceringarna av befattningshavare inom styrelsen har lönenämnden uttalat invändning.

Riksräkenskapsverket har funnit den av de sakkunniga föreslagna personalorganisationen otvivelaktigt vara mycket måttlig i förhållande till de betydande arbetsuppgifter, som komma att åvila luftfartsstyrelsen. Riksräkenskapsverket framhåller i detta sammanhang, att det nya ämbetsverkets verksamhet torde bliva av grundläggande betydelse för den svenska civila lufttrafikens utveckling. Luftfartsstyrelsen komme att förvalta betydelsefulla tillgångsvärden samt syssla med svenska och internationella trafiktekniska problem av stor betydelse.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållit, att stora och betydelsefulla uppgifter väntade den blivande luftfartsstyrelsen. Den måste bland annat omedelbart gripa sig verket an med planläggning av det omfattande arbete, som sammanhänge med den kommande fredstidens verksamhet. Styrelsens personalorganisation måste givas sådan styrka, att styrelsen bleve i stånd icke blott att bemästra de vanliga rutin- och förvaltningsärendena utan även att föra utvecklingen framåt. Luftfartsstyrelsens uppgifter såsom ledande, kontrollerande och förvaltande organ för den civila luftfarten måste var för sig bliva väl tillgodosedda i personalhänseende. Då det vore svårt att i nuvarande läge angiva luftfartsstyrelsens personalbehov, sedan fredsmässiga förhållanden inträtt, borde det få ankomma på den nya styrelsen att framdeles själv av-

giva de framställningar om personalförstärkning, till vilka den kunde finna anledning. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening vore det emellertid angeläget, att organisationen icke gjordes alltför snäv från början.

Centrala statsförvaltningens tjänstemannaförbund har framhållit vikten av att luftfartsstyrelsen erhöle möjligheter att genom väl avvägda löner draga till sig befattningshavare med erforderliga kvalifikationer. Förbundet har fäst uppmärksamheten på, att befodringsutsikterna i det nya ämbetsverket syntes bliva relativt små och att vid lönesättningen i fråga om ett flertal befattningar tillräcklig hänsyn till dessa förhållanden icke syntes hava tagits.

Statsverkets ingenjörsförbund har med utgångspunkt från en jämförelse med vissa andra statliga verk funnit ingenjörsbefattningarna i den nya luftfartsstyrelsen genomgående för lågt placerade.

Kritiska synpunkter med avseende å de föreslagna löneställningarna hava även framförts av *Sveriges högskolebildade väg- och vattenbyggares riksförbund*, *civilförvaltningens personalförbund*, *svenska teknologföreningen* och *yngre elektroingenjörers förening*.

Verksstyrelsens sammansättning m. m.

Statskontoret har i sitt yttrande erinrat, hurusom jag vid anmälan av statsverkspropositionen för innevarande budgetår rörande statens meteorologisk-hydrografiska anstalts styrelse förordat, att vid denna anstalt borde i stället för en styrelse inrättas ett rådgivande organ med huvudsaklig uppgift att verka för att anstaltens verksamhet fullföljdes efter ett lämpligt arbetsprogram samt att därvid olika av arbetsresultaten beroende intressen beaktades. Anstaltens chef borde däremot ensam äga beslutanderätt å anstaltens vägnar. Vad sålunda anförts har statskontoret funnit i lika mån böra äga tillämpning på styrelsen för den föreslagna nya luftfartsorganisationen. Oavsett om nämnda styrelse gjordes till ett beslutande eller huvudsakligen rådgivande organ syntes emellertid sammansättningen böra bliva sådan, att även övriga trafikmedel av betydelse erhöle någon representation, så att exempelvis uppkommande samtrafiks- och taxefrågor kunde förutsättas bliva allsidigt belysta. För att icke ledamotsantalet skulle bliva alltför stort ville statskontoret ifrågasätta, om icke den föreslagna ledamoten för utrikesfrågor skulle kunna undvaras och i mån av behov ersättas av en tillfällig adjungerad expert.

Stockholms handelskammare har ifrågasatt en utökning av antalet ledamöter för att tillgodose intresset av representation för såväl den kommersiella luftfarten som annan civil luftfart.

Handelskammaren i Göteborg har förordat, att plats i styrelsen beredes åtminstone ytterligare en representant för näringslivet. Enligt handelskammarens mening kunde det nämligen antagas, att de föreslagna ledamöterna komme att vara i Stockholm bosatta personer, och det vore önskvärt, att företrädare funnes även för andra delar av landet. Handelskammaren har med hänsyn till risken av en alltför stark ämbetsverksbetoning av styrelsen ifrågasatt, att luftfartsdirektören icke skulle fungera som ordförande utan att en särskild ordförande skulle utses av Kungl. Maj:t.

Flertalet handelskamrar har förordat, att näringslivets representant i styrelsen utses av handelskamrarnas nämnd eller efter förslag av nämnden.

Kommerskollegium har funnit det tveksamt, om en utökning av antalet representanter i styrelsen borde företagas. Kollegium har emellertid ifrågasatt, huruvida icke olika intressen kunde tillgodoses därigenom, att suppleanter, som kunde komma att utses för den civila luftfartens och näringslivets representanter, valdes bland andra intressesekretsar än de ordinarie ledamöterna och inkallades icke blott vid förfall för dessa utan även vid handläggning av viktigare ärenden, som fölle inom området för suppleanternas särskilda sakkunskap. Kommerskollegium har förutsatt, att handelskamrarnas nämnd liksom andra framträdande organisationer inom näringslivet skulle erhålla tillfälle att inkomma med förslag till representant.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har anfört följande.

Luftfartsstyrelsen bör hava en fast och handlingskraftig organisation. Om styrelsen göres för stor, föreligger risk, att de olika ledamöterna känna sitt ansvar begränsat till att bevaka ärenden, som beröra område där de representera speciell sakkunskap. Såvitt möjligt böra emellertid samtliga styrelseledamöter närvara vid föredragning av ärenden av beskaffenhet att avgöras i plenum. Envar av ledamöterna måste härvid känna fullt ansvar för alla föredragna ärendens avgörande. Den väntade snabba utvecklingen inom luftfartsväsendet torde inom relativt kort tid föranleda sådan omorganisation av luftfartsstyrelsen, att avdelningarna ändras till byråer, vilkas chefer torde få inträda såsom ledamöter i styrelsen. Med anledning av vad sålunda anförts och för att icke försvära en framtida omorganisation på sätt nu antytts, synes det nödvändigt att antalet ledamöter begränsas så mycket som möjligt. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner för sin del de sakkunnigas förslag i denna del lämpligt avvägt och får därför förorda, att i luftfartsstyrelsen icke insättas flera ledamöter än de sakkunniga föreslagit.

Såsom i betänkandet framhålles, bör luftfartsdirektören få en ganska vidsträckt befogenhet att ensam meddela beslut. Vid utarbetande av instruktion för luftfartsstyrelsen bör denna fråga särskilt uppmärksammas och instruktionen utformas så, att antalet pleniären icke blir för stort. Som exempel må framhållas, att författningsförslag och tillämpningsbestämmelser, som grunda sig på internationella överenskommelser och ingångna luftfartsavtal, icke alltid behöva hänföras till den grupp av ärenden, som skola avgöras i plenum. Vidare bör uppmärksammas att — särskilt vad beträffar den ledamot, som representerar speciell sakkunskap inom den civila luftfartens område — under styrelsens prövning kunna komma frågor, där ledamoten har ett eget intresse att tillvarataga antingen personligen eller för något företag, han tillhör. Vid behandling av dylika frågor bör ledamoten hava rätt att deltaga i överläggning men ej i beslut.

Flygtekniska försöksanstalten föreslår, att den nya styrelsen utökas med en representant för flygindustrien, samt anför vidare.

De sakkunnigas förslag, att samarbetet mellan luftfartsstyrelsen och den tekniska forskningen skulle kunna ske därigenom att luftfartsstyrelsen skulle ha en representant i försöksanstaltens styrelse, synes icke tillfredsställande, enär försöksanstaltens styrelse icke befattar sig med frågor av rent teknisk art. Det samarbete, som åsyftas, skulle möjligen kunnat ernås, om försöksanstaltens tekniska råd varit tillsatt och luftfartsstyrelsen haft sin representant i detta. Någon fullgod lösning torde detta emellertid icke vara, enär

försöksanstaltens styrelse och tekniska råd båda äro till för att tjäna försöksanstaltens intressen och icke luftfartsstyrelsens. En för luftfartsstyrelsen bättre lösning torde dock vara, om den tekniska forskningen i någon form vore företrädd i luftfartsstyrelsen. Med tanke på den utveckling inom flygtekniken, som nu är förestående, synes en representant för den flygtekniska forskningen ha en viktig uppgift inom luftfartsstyrelsen.

Aktiebolaget Aerotransport och svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag hava jämväl föreslagit, att den flygtekniska industrien måtte bliva företrädd i styrelsen. Bolagen framhålla, att bristen på tekniskt inslag i styrelsen vore allvarlig med hänsyn till beskaffenheten av åtskilliga frågor, som styrelsen torde få komma att taga ställning till. Bolagen hava även ansett det erforderligt, att varje ledamot i styrelsen förses med en suppleant, som kan inträda vid förfall för den ordinarie ledamoten.

Svenska aeroplanaktiebolaget förordar också, att styrelsen utökas med en representant för flygindustrien.

Svenska aeroklubben har föreslagit, att styrelsen skulle bestå av minst fem ledamöter förutom luftfartsdirektören, därav två representanter för den civila luftfarten, en för vartdera trafikflyget och privatflyget.

Statens meteorologisk-hydrografiska anstalt har med hänsyn till de erfarenheter, som föreligga från anstaltens nuvarande organisation, ifrågasatt, huruvida icke styrelsen i det framlagda förslaget belastats med alltför många administrativa uppgifter. Anstalten anser sålunda, att styrelsens befogenhet i samband med tillsättande av tjänster borde begränsas till allenast chefsbefattningarna. Samma synpunkter hava framförts beträffande ärenden rörande fel och försummelse i tjänsten.

Organisatorisk indelning.

Mot den föreslagna indelningen av luftfartsstyrelsen på fyra avdelningar nämligen luftfartsinspektionen, trafikledningen, förvaltningsavdelningen och kansliet har — utom för såvitt angår behov av ett särskilt organ för byggande av flygplatser — erinran riktats allenast av *Sveriges industriförbund*. Förbundet har ifrågasatt, huruvida icke trafikledningen och förvaltningsavdelningen borde sammanföras till en avdelning, en drifttjänstavdelning.

Beträffande avdelningarnas benämning hava olika förslag framförts, vilka redovisas i det följande.

Overbefälhavaren har förordat, att i luftfartsmyndigheten skulle utöver de av de sakkunniga föreslagna fyra avdelningarna infogas ett militärt organ med i stort sett följande uppgifter:

a) krigsplanläggning för luftfartsmyndigheten och civila flygföretag m. m. jämte därmed sammanhängande personalfrågor;

b) samordning av den militära och civila flygsäkerhetstjänsten i fred och krig;

c) militär granskning av nybyggnads- och ändringsplaner avseende civila flygfält och därmed sammanhängande anläggningar;

d) typgranskning ur militär synpunkt av viss för den civila luftfarten avsedd materiel;

e) kontroll över motor- och segelflygutbildningen.

I detta sammanhang har överbefälhavaren vidare anfört följande.

De sakkunniga föreslå, att det nuvarande systemet för skapande av kontakt mellan civilt och militärt flyg, d. v. s. genom en hos luftfartsmyndigheten tidvis (en dag per vecka) tjänstgörande flygassistent ur flygvapnet, bibehålles. Chefen för flygvapnet har emellertid anmält, att de gemensamma ärendena redan nu äro av sådan omfattning, att flygassistenten icke hinner med deras handläggning; detta torde även bliva fallet, om denne gjorde heltidstjänstgöring hos luftfartsmyndigheten. De gemensamma ärendena ha för den skull i stor utsträckning måst fördelas på olika avdelningar inom flygstaben och flygförvaltningen. Detta förhållande är emellertid synnerligen otillfredsställande och bör icke fortsätta, eftersom dels den uppdelade handläggningen av hit hörande ärenden försvårar överblicken och därmed minskar effektiviteten, dels flygstabens och flygförvaltningens avdelningar icke erhållit en sammanfattning, som svarar mot denna ökade arbetsbelastning. Det bör i detta sammanhang beaktas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen även efter eventuell utbrytning av luftfartsmyndigheten bör äga tillgång till sakkunskap i flygmilitära frågor.

Personalbehov och löneställning m. m.

Verkschefen.

Med hänsyn till de stora krav, som icke minst under uppbyggnadsperioden måste ställas på luftfartsstyrelsens chef, har *statskontoret* förklarat sig icke vilja motsätta sig, att tjänsten såsom luftfartsdirektör i enlighet med de sakkunnigas förslag hänföres till lönegraden C 10, ehuru eljest vissa skäl enligt statskontorets mening kunde tala för att man tills vidare stannade för en något lägre placering.

Aktiebolaget Aerotransport och svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag föreslå, att styrelsens chef till förhindrande av förväxling med luftfartsbolagens direktörer benämnas överdirektör i stället för luftfartsdirektör. Lönegraden C 10 hava bolagen funnit för låg med hänsyn till överdirektörens ställning såsom verkschef.

Luftfartsinspektionen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har beträffande luftfartsinspektionen anfört huvudsakligen följande.

De sakkunniga hava förklarat en förstärkning av luftfartsinspektionens personal påkallad redan med hänsyn till den ökning av inspektionens arbetsuppgifter, som vore förestående. De sakkunniga hava också föreslagit en viss förstärkning av personalen i kvalitativt hänseende. Samtidigt synas emellertid de sakkunniga hava räknat med att den jämlikt särskilt bemyndigande av Kungl. Maj:t inrättade ingenjörsbefattningen med arvode enligt löneklass 20 skulle indragas. Antalet föreslagna befattningar är därför detsamma som för närvarande.

Med hänsyn till ökningen av arbetsuppgifterna är det emellertid ofrånkomligt, att arbetskraften förstärkes även kvantitativt. Med hänsyn härtill får styrelsen föreslå, att nämnda ingenjörsbefattning bibehålles och förändras till byråingenjör i lönegrad Eo 21.

Luftfartsinspektören bör i första hand vara luftfartsdirektörens ställföreträdare. Med hänsyn härtill och till de höga krav, som i övrigt måste ställas på hans kompetens, får styrelsen föreslå, att han i lönehänseende jämställs med byråchef och icke placeras i lägre lönegrad än C 6.

Den föreslagna ingenjörsassistenten bör utbytas mot en ingenjör i lönegraden Eo 20.

Statskontoret har förklarat sig icke kunna tillstyrka, att på förevarande område inrättas ingenjörsbefattningar i 27 lönegraden. Ämbetsverket har erinrat om att normalgraden för de högre ingenjörstjänsterna inom centrala verk i allmänhet med undantag för affärsverken är 26 lönegraden. Till denna grad vore bland annat hänfödda förste byråingenjörerna vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägingenjörerna. Av de båda föreslagna luftfartsingenjörerna har statskontoret ansett att den ene borde hänföras till lönegraden A 26, medan den andre liksom i nuvarande organisation syntes böra tills vidare kvarstå i lönegraden Eo 24. För biträdesgöromål syntes vara tillräckligt med ett ordinarie kontorsbiträde i lönegraden A 4. För närvarande åtnjöte detta biträde lön enligt löneklass 4.

Flygtekniska försöksanstalten har framhållit, att luftfartsinspektionens personalorganisation icke syntes tillfyllest med hänsyn till nödvändigheten av ständig anpassning av byggnadsbestämmelserna efter den flygtekniska utvecklingen. Av samma skäl förordar anstalten, att luftfartsinspektören erhåller en högre löneställning än som föreslagits av de sakkunniga. Anstalten anför vidare i huvudsak följande.

I betänkandets redogörelse för de arbetsuppgifter, som skola åligga luftfartsinspektionen, nämnes icke något om de bestämmelser m. m., som skola följas vid typbesiktning, typprov och dylikt. Särskilt på senare tid har ett ganska avsevärt antal civila motor- och segelflygplantyper tillverkats och konstruerats här i landet, och det finnes anledning förvänta, att denna verksamhet efter kriget kommer att avsevärt öka i omfattning. De internationella bestämmelser, som hittills varit gällande för de stater, vilka varit anslutna till den internationella luftfartskonventionen (CINA), äro alldeles för allmänna och därtill i väsentliga avseenden för omodernerna för att kunna läggas till grund för konstruktion respektive typgranskning av flygplan. I Sverige, som saknat egna byggnadsbestämmelser, har man därför hittills följt någon av stormakternas föreskrifter, vanligen Tysklands men i viss utsträckning även USA:s. Det har ifrågasatts, att särskilda svenska byggnadsföreskrifter borde utfärdas dels med hänsyn till specifikt svenska förhållanden och dels för att taga vara på och sammanställa de värdefulla och omfattande erfarenheter, som vunnits i Sverige med civila och militära in- och utländska flygplantyper. Även om det med visst fog kan anses, att ett litet land som Sverige icke bör ha egna, fullständiga byggnadsbestämmelser — eller att tiden härför ännu icke är mogen — samt att de kommande internationella bestämmelserna på området kanske böra avvaktas, är det ofrånkomligt, att vissa bestämmelser måste fastläggas av svensk civil (respektive militär) myndighet, nämligen dels föreskrifter om vilka utländska bestämmelser, som skola följas — samt i förekommande fall översättning och tolkning av desamma — och dels kompletteringsbestämmelser till desamma. I detta sammanhang må det erinras om att det sannolikt kommer att taga lång tid, innan nya internationella bestämmelser komma till stånd, och att dessa aldrig eller åtminstone icke på mycket

länge komma att bli så detaljerade och kunna så smidigt anpassas efter den fortlöpande utvecklingen, som är fallet med stormakternas byggnadsbestämmelser. De internationella föreskrifterna kunna därför icke ersätta speciella svenska bestämmelser. Uppgiften att för civil luftfart inom Sverige fastställa sådana bestämmelser bör tillkomma luftfartsstyrelsen.

Aktiebolaget Aerotransport och svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag anföra bland annat.

Med hänsyn till den kompetens luftfartsinspektören bör besitta ifrågasätta bolagen, huruvida icke lönegraden C 5 är för låg, och föreslå tjänstens placering i minst lönegraden C 8. Med hänsyn till att de på luftfartsinspektören fallande göromålen med all sannolikhet, i betraktande av den kommande stora utvecklingen på flygteknikens område, komma att bli synnerligen omfattande samt att luftfartsinspektören även framdeles kommer att företaga långvariga tjänsteresor utomlands ifrågasätta bolagen, huruvida icke tjänsten såsom biträdande luftfartsinspektör bör kvarstå utan ändring av den föreslagna personalsammansättningen inom avdelningen i övrigt.

Enligt förslaget skulle en ingenjörsassistent i lönegraden Eo 17 bland annat verkställa provflygningar. Aildenstund betydande kompetensförändringar måste ställas på den, som skall utföra sådana flygningar, torde löneförmånerna för ifrågavarande befattningshavare bära avsevärt förbättras.

De sakkunniga förutsätta, att luftfartsinspektionen liksom hittills skall bli den avdelning, som i första hand skall företräda luftfartsstyrelsen vid handläggning av ärenden rörande konventioner med främmande länder. Visserligen falla helt naturligt åtskilliga med konventionsfrågor sammanhängande spörsmål inom luftfartsinspektionens kompetensområde, men det förefaller bolagen mest naturligt, att dylika frågor centralt handläggas av det av de sakkunniga föreslagna kansliet med dess juridiska expertis, givetvis i intimt samarbete med övriga berörda avdelningar inom styrelsen.

Svenska teknologföreningen har betecknat löneställningen C 5 för luftfartsinspektören såsom för låg.

Centrala statsförvaltningens tjänstemannaförbund har givit uttryck åt samma mening samt förordat, att befattningen höjes till lönegraden C 8. Även en höjning av löneställningen för luftfartsinspektörens närmaste man anses motiverad. Den av de sakkunniga föreslagna befattningen såsom ingenjörsassistent i lönegraden Eo 17 föreslås skola placeras i lönegraden Eo 21.

Statsverkets ingenjörsförbund, som jämväl funnit luftfartsinspektörens föreslagna lönegradsplacering för låg, föreslår tjänstens placering i lönegraden C 8. Förbundet förordar vidare, att en av de föreslagna luftfartsingenjörerna i 27 lönegraden erhåller ställning såsom biträdande luftfartsinspektör med placering i lönegraden C 4. Förbundet har vidare föreslagit, att befattningen såsom ingenjörsassistent utbytes mot en ingenjörsbefattning i lönegraden 21 och att flygersättning i förekommande fall utgår till befattningshavaren.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemannaförening har för sin del föreslagit, att sistnämnda befattning placeras i lönegraden Eo 19. Föreningen har vidare föreslagit, att befattningarna såsom luftfartsingenjörer i 27 lönegraden benämnas förste luftfartsinspektörer.

Trafikledningen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit, att trafikinspektören måtte placeras i lönegraden Eo 26 i stället för Eo 24, som förordats av de sakkunniga.

Statskontoret har funnit det föreslagna kanslibiträdet i Eo 7 böra utbytas mot ett ordinarie kontorsbiträde i lönegraden A 4.

Aktiebolaget Aerotransport och *svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag* hava till undvikande av förväxling med trafikbolagens motsvarande avdelningar föreslagit, att trafikledningen måtte benämnas flygsäkerhetsavdelningen eller eventuellt flygkontrollavdelningen. Av samma anledning föreslår bolagen, att benämningen trafikdirektör för chefen för avdelningen respektive titeln trafikinspektör för dennes närmaste medhjälpare och ställföreträdare utbytas mot flygkontrollchef respektive flygkontrollör.

Centrala statsförvaltningens tjänstemannaförbund har föreslagit, att befattningen såsom kanslibiträde i lönegraden Eo 7 utbytes mot en kontoristbefattning i lönegraden Eo 9. Såsom skäl härför anför förbundet, att innehavaren av befattningen, på vilken komme att läggas bland annat viss telefonförbindelse med de utländska myndigheterna och luftfartsbolagen, måste besitta goda språkkunskaper.

Med avseende å frågan om handhavandet av radiotjänsten har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anfört följande.

Styrelsen är alltjämt av den uppfattningen, att radiotjänsten organisatoriskt hör till flygsäkerhetstjänsten. Under förutsättning att av de sakkunniga ifrågasatt ändring av instruktionen för markradiopersonalen kommer till stånd och att de teleprinterförbindelser med tillhörande apparater, som användas för flygsäkerhetstjänsten, få begagnas av luftfartsstyrelsen och dess personal för varje slag av tjänstemeddelande i den ordning, som de sakkunniga i betänkandet angivit, vill styrelsen icke motsätta sig, att den nuvarande organisationen ytterligare prövas. Ett villkor härför är emellertid, att en lämplig trafiktjänsteman från telegrafstyrelsen — t. ex. kontrollören på radiobyråns flygradioavdelning — beordras tjänstgöra som förbindelseman mellan telegrafstyrelsen och luftfartsstyrelsen på samma sätt, som föreslagits beträffande förbindelsemannen mellan meteorologisk-hydrografiska anstalten och luftfartsstyrelsen.

Var och en av de nämnda förbindelsemännen torde böra tillerkännas ett mindre arvode om förslagsvis 50 kronor i månaden eller också böra deras löneförmåner på annat sätt i motsvarande mån justeras. Kostnaderna härför böra bestridas av luftfartsstyrelsens medel.

Riksräkenskapsverket har funnit förslaget att radiopersonalen på flygplatserna skall vara underställd telegrafstyrelsen främst vara motiverat av att radiopersonalens befodringsförhållanden skulle bättre tillgodoses inom telegrafverket. Riksräkenskapsverket har ansett sig i ärendets nuvarande läge icke böra avstyrka vad de sakkunniga härutinnan förordat men har ifrågasatt, huruvida man icke skulle kunna tillgodose de personalsynpunkter, som ligga till grund för de sakkunnigas ställningstagande i frågan, utan att därför behöva bibehålla den i och för sig mindre tillfredsställande organisationsformen med uppdelning av flygplatspersonalen på olika myndigheter.

Telegrafstyrelsen har i denna fråga anfört i huvudsak följande.

De sakkunniga ha bland annat angivit, att den nyinrättade trafikledningen i luftfartsstyrelsen skulle i samråd med telegrafstyrelsens radiobyrå och SMHA fastställa tjänstgöringsplaner för radio- och väderlekspersonalen vid flygplatserna. Fastställandet av planer för radiopersonalens tjänstgöring (s. k. vaktlistor) bör givetvis ankomma på styrelsens radiobyrå, varför trafikledningens befogenhet i detta avseende endast skall vara att bestämma de tider, då flygsäkerhetstjänsten, inklusive radio- och väderlekstjänst, skall vara i funktion.

De sakkunniga anföra vidare, att de skäl, som anförts för en överflyttning av markradiostationernas personal från telegrafstyrelsen till luftfartsstyrelsen, väsentligen hänförde sig till frågan om befälsförhållandet mellan denna personal och flygledarpersonalen. Det syntes de sakkunniga uppenbart, att radiopersonalen i fråga om flygsäkerhetstjänstens handhavande skulle vara underställd flygledarnas ordergivning. Så vore emellertid för närvarande icke till alla delar fallet. Sedan de sakkunniga därefter påvisat, att starka skäl talade för att luftfartsstyrelsen icke borde handhava radiopersonalen, anföra de sakkunniga, att här berörda angelägenhet enligt deras mening borde kunna ordnas på ett betydligt enklare sätt än genom att överflytta radiopersonalen till luftfartsstyrelsen. De sakkunniga hade kommit till den uppfattningen, att förevarande fråga borde kunna lösas på ett tillfredsställande sätt genom att instruktionen för markradiopersonalen ändrades på sådant sätt, att flygledarnas ordergivningsrätt beträffande flygsäkerhetstjänsten klart framginge. Denna åsikt delar telegrafstyrelsen.

De sakkunniga anföra därefter, att det syntes nödvändigt, att flygledarna erhöle viss undervisning rörande de tekniska och formella förutsättningarna för markradiotjänsten för att de skulle kunna utöva ledningen över telegrafistpersonalen. Detta uttalande kan telegrafstyrelsen icke biträda. Ledningen över telegrafistpersonalen på markradiostationerna bör omhändervaras av telegrafstyrelsen och styrelsen underställt befäl på markradiostationerna. Styrelsen varnar bestämt för att den ytliga sakkunskap, som flygledarna vunnit genom att »erhålla viss undervisning rörande de tekniska och formella förutsättningarna för markradiotjänsten», skall få göra sig gällande gentemot den mångåriga trafikvana och kännedom om trafikförhållandena, som telegrafverkets personal och platsbefäl förvärvat. Flygledarna ha att lämna radiopersonalen besked om vilka meddelanden, som skola sändas i och för flygsäkerhetstjänsten. Radiopersonalen har att, i den mån det är tekniskt möjligt, utföra dessa order. Något annat befälsförhållande över radiopersonalen från flygledarnas sida bör icke ifrågakomma.

I samband härmed får telegrafstyrelsen överlämna en skrivelse i ärendet från telegrafverkets radiotelegrafisters förening den 15 februari 1945. Såsom framgår av skrivelsen anse även radiotelegrafisterna, att flygledarnas befogenhet i avseende på markradiostationernas ledning bör begränsas till ordergivning och direktiv för luftfartens säkerställande, varvid markradiostationerna såsom förmedlande organ äro skyldiga att verkställa vad som i enlighet med förefintliga instruktioner finnes angivet.

De sakkunniga ha vidare bland annat föreslagit, att teleprinteranläggningarna skulle få begagnas av luftfartsstyrelsen och dess personal för varje slag av tjänstemeddelande. Telegrafstyrelsen har intet att erinra häremot men får framhålla, att teleprinterförbindelserna redan nu i vissa fall äro synnerligen väl utnyttjade enbart av den egentliga luftfartstrafiken. Sålunda har en undersökning av trafiken Bromsa—Bulltofta den 16 februari 1945 givit till resultat, att under tiden kl. 8.00—18.00 det längsta uppehållet i sänd-

ningen till Bulltofta var 11 minuter och att under bråd tid, d. v. s. kl. 8.00—9.00, 11.00—13.00 och 14.00—15.00, de längsta uppehållen i sändningarna uppgingo till allenast 4 minuter. Även en relativt ringa ökning av trafiken på denna förbindelse torde resultera i krav på ökad personal och på flera förbindelser. Styrelsen förutsätter därför, att sådana förvaltningsmeddelanden, som lämpligen kunna sändas med vanlig post eller eventuellt medfölja luftfartygen, icke böra belasta teleprinterförbindelserna och deras personal.

Enligt de sakkunniga borde det ankomma på vederbörande flygledare att i förekommande fall avgöra, i vilken ordning meddelanden finge avsändas. Häremot får telegrafstyrelsen emellertid erinra, att för nu befordrade telegram redan finnas noggranna internationella bestämmelser om befordringsordning, i vilken varken flygledaren eller någon annan bör ingripa. Då styrelsen är enig med de sakkunniga därom, att ifrågasatta förvaltningsmeddelanden böra komma efter den andra trafiken, är därmed ordningen mellan meddelandena fastställd, och någon anledning föreligger icke att häri lämna några befogenheter åt flygledarna.

Förvaltningsavdelningen.

Statskontoret har funnit det ovisst, om avdelningens arbetsuppgifter framdeles komme att utvisa en stegring, som svarade emot en fördubbling av personalen, vilket statskontoret funnit de sakkunnigas förslag innebära. Ämbetsverket föreslår, att en förste byråingenjör i Eo 26 samt en ritare i Eo 12 måtte utgå samt att det föreslagna ritbiträdet i Eo 8 måtte ersättas med en tjänst i Ex 7. Enligt statskontorets mening bleve personalbehovet även med dessa jämkningar väl tillgodosett i jämförelse med den personal, som nu finnes.

Statskontoret har likaledes förordat vissa modifikationer med avseende å personalstatsförslaget för den blivande elektrosektionen. Sålunda föreslås, att en byråingenjörsbefattning i Eo 21 utbytes mot en ingenjörsassistentbefattning i Eo 17 samt att antalet ritare i Eo 15 minskas till 1. Det nuvarande kontorsbiträdet med avlöning enligt löneklass 4 bör enligt statskontorets mening uppföras på ordinarie stat med placering i lönegraden A 4.

Riksräkenskapsverket har förklarat sig icke kunna finna det tillfredsställande, att avdelningens chef placeras allenast i byrådirektörs grad.

Centrala statsförvaltningens tjänstemannaförbund har funnit starka skäl tala för att befattningen såsom chef för förvaltningsavdelningen placeras i lönegraden A 30. Även beträffande vissa andra befattningar framför förbundet ändringsförslag. För den befattningshavare med radioteknisk sakkunskap, som de sakkunniga upptagit såsom byråingenjör i lönegraden Eo 24, föreslår sålunda förbundet lönegraden Eo 26.

För den befattningshavare, som skall utföra de centrala arbetsuppgifterna beträffande fältunderhållet, föreslås lönegraden A 19. Enligt förbundet skulle eljest skillnaden mellan den centrala befattningen och fältmästarbefattningarna vid flygfälten bliva för liten. Beträffande de å avdelningen föreslagna ritarbefattningarna förordas en höjning av löneställningen till Eo 17 för en befattning och Eo 15 för övriga.

Statsverkens ingenjörsförbund har jämväl föreslagit, att åt avdelningens chef gives ställning såsom byråchef i lönegraden A 30. Såsom titel som be-

fattningshavare förordar förbundet förste byrådirektör. Beträffande vissa andra för avdelningen upptagna befattningar påyrkas vidare höjd löneställning. För den byråingenjör, som skall handlägga radiotekniska frågor, förordas sålunda lönegraden Eo 26. För den byråingenjör, som upptagits i Eo 21 med uppgift att utöva tillsynen över elektriska nyanläggningar, utbyggnader m. m., föreslås lönegraden Eo 24. För den lägre tekniska personalen på avdelningen påyrkas bättre beföringsmöjligheter. De av de sakkunniga föreslagna befattningarna böra därför ej få anses alltför strikt bundna vid angivna placeringar, utan anpassning bör tid efter annan ske efter innehavarnas utbildning, erfarenhet och tjänstetid i överensstämmelse med vad som tillämpas inom andra grenar av statsförvaltningen. För den i betänkandet upptagna ingenjörsassistenten förordas placering i Eo 18. En av de för elektrosektionen avsedda ritarna anses redan från början böra tagas i anspråk för mera självständiga arbetsuppgifter och vara ledare för de övriga samt därför böra placeras i Eo 17 med titeln ingenjör. Övriga under benämningen ritare upptagna befattningshavare anses böra placeras i lägst Eo 15, i den mån de varit anställda i statstjänst minst 2 år och hava föreskriven teknisk kompetens.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har beträffande förvaltningsavdelningens uppgifter och benämning samt beträffande avdelningschefens löneställning yttrat.

De sakkunniga hava anslutit sig till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tidigare förslag om att den egentliga förvaltningen av luftfartsledningarna anläggningar skall i huvudsak decentraliseras till tre distriktsförvaltningar. De förvaltningsärenden, som från distriktsförvaltningarna inkomma till styrelsen, skola emellertid huvudsakligen handläggas av ifrågavarande avdelning. Denna skall tekniskt övervaka, kontrollera och rationalisera förvaltningsarbetet. Huvuddelen av avdelningens arbetsuppgifter äro emellertid av annan natur. Avdelningen skall sålunda genom en planläggningssektion utreda behov av nyanläggning och utvidgning av flygplatser och framlägga de förslag, till vilka utredningarna kunna giva anledning. Vidare skall avdelningen enligt de sakkunniga genom en byråingenjör utreda behov av radiofyrrar, kontrollera deras funktion och biträda vid besiktningen av luftfartygens radioanläggningar ur luftvärdighetssynpunkt m. m. Avdelningen skall även planlägga, kontrollera och utföra de elektriska belysningsanläggningarna vid flygplatser och luftfartsleder. Slutligen bör det ankomma på avdelningen att upprätta för luftfarten erforderliga flygroutebeskrivningar över luftfartsleder, flygplatser och navigationsanläggningar samt att utarbета det kartmaterial, som enligt internationella överenskommelser skall tillhandahållas för den internationella luftfarten. Avdelningens huvudsakliga arbetsuppgifter kunna sammanfattningsvis benämnas *markttjänst*. Med anledning härav anser styrelsen *markttjänst* vara en lämpligare benämning än förvaltningsavdelningen.

Av vad ovan anförts framgår, att den arbetsbörda, som lägges på avdelningens chef, är mycket omfattande och betydelsefull, icke minst ur ekonomisk synpunkt. Synnerligen stora krav måste ställas på hans kvalifikationer. Hans arbetsuppgifter sträcka sig över flera arbetsområden. Han skall samordna och sammanhålla underavdelningarnas verksamhet. Därjämte fordras ett intimt samarbete med samtliga myndigheter, som äro representerade på

flygplatserna, och särskilt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, chefen för flygväpnet, flygförvaltningen, flygbasområdescheferna och försvarsområdesbefälhavarna.

Det råder ingen tvekan om att arbetets omfattning och art motiverar avdelningens organisation som en särskild byrå. Ur organisatorisk synpunkt spelar det emellertid mindre roll om den avdelning, som direkt under verkschefen handlägger ärendena, benämnes avdelning eller byrå. Inrättandet av särskild byrå kan anstå tills vidare i avvaktan på omprövning av frågan om även övriga avdelningars förändring till byråer. Däremot kan det icke vara likgiltigt, vilken löneställning chefen för avdelningen får. Om chefsposten från början besättes med en mindre kvalificerad kraft, kan det senare bli svårt att i samband med avdelningens förändring till byrå åstadkomma eventuellt behövt personbyte. Därför finner sig styrelsen icke kunna underlåta att föreslå, att chefen i lönehänseende redan nu jämställs med byråchef. Enligt styrelsens mening är denna befattning därjämte av sådan särskild betydelse, att den liksom luftfartsinspektören och trafikdirektören bör hänföras till löneplan C civila avlöningsreglementet. Styrelsen föreslår därför, att den placeras i lönegrad C 6, tills vidare såsom förste byrådirektör.

Beträffande personalbehovet i övrigt för de av de sakkunniga avsedda arbetsuppgifterna å avdelningen anför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Trots att förvaltningen av flygplatserna decentraliserats till tre förvaltningsdistrikt måste man räkna med att åtskilliga förvaltningsärenden av tekniskt administrativ natur komma att handläggas av luftfartsstyrelsen. Förslag, som göras av distriktsförvaltningarna, skola granskas, remisser angående byggelsen kring flygplatser, framdragandet av telegraf- och telefonledningar m. m. samt frågor om upplåtelse av mark och uthyrning av utrymmen äro ärenden av den art, att de i de flesta fall måste prövas av styrelsen. Det kan icke vara tillfredsställande, att som de sakkunniga föreslagit alla dessa ärenden skola handläggas enbart av förste fältmästaren. Enligt styrelsens förmenande bör förste byrådirektören hava en högre tjänsteman, som kan bereda dessa ärenden och på vilken det dessutom skulle ankomma att under förste byrådirektören samordna planläggnings- och elektrisk byggnadsverksamhet med verksamheten i övrigt vid flygplatserna. Denne befattningshavare skulle även anförtros arbeten med reglementen och instruktioner av teknisk art berörande flygplatserna. Han skall kunna användas för internationellt konferensarbete samt kunna företaga inspektionsresor, rekognosceringar och undersökningar för marktjänstavdelningens räkning. Styrelsen får därför föreslå, att å marktjänstavdelningen bibehålles den förste byråingenjör i lönegraden A 26, som finnes å den nuvarande marktjänstavdelningen.

För handhavandet av arbetet med kartor och beskrivningar av luftfartslederna samt för utarbetandet av ritningar till byggnadsbestämmelser runt flygplatserna m. m. erfordras vidare en befattningshavare, vilken lämpligen bör placeras såsom ingenjör i lönegraden Eo 20. Denna befattning motsvarar den, som på s. 19 i betänkandet finnes upptagen under flygplatssektionen och för närvarande avlönas med arvode enligt löneklass 19.

Personalbehovet för här avsedda arbetsuppgifter skulle alltså beräknas till

1 förste byråingenjör	A 26
1 ingenjör	Eo 20
1 förste fältmästare	Eo 18

För samordnande av planläggningsarbetet för byggnader m. m., för biträde med utarbetande av skisser och som sakkunnig beträffande underhåll av bygg-

nader erfordras såsom för närvarande, utöver vad de sakkunniga föreslagit, en ingenjör, som lämpligen bör placeras i lönegraden Eo 20. Denna befattning motsvarar den, som på s. 19 i betänkandet finnes upptagen under byggnadsavdelningen och redovisas såsom avlönad enligt löneklass 17 men numera åttnjuter lön enligt löneklass 18.

Behovet av personal för flygplatsutredningar m. m. bör alltså beräknas på följande sätt:

1 förste byråingenjör	Eo 26
1 byråingenjör	Eo 24
1 ingenjör	Eo 20
1 ingenjörssassistent	Eo 17
2 ritare	Eo 12
1 ritbiträde	Eo 8
1 kontorsbiträde	A 4

Härtill kommer arbetskraft, för vilken kostnaderna skulle bestridas från anslaget för projektering av flygplatser. Enligt de sakkunniga skulle detta anslag få tagas i anspråk endast med Kungl. Maj:ts medgivande, därvid Kungl. Maj:t i varje särskilt fall skulle pröva behovet av ifrågasatta utredningsarbeten. Med anledning härav ifrågasättes, om icke luftfartsstyrelsen bör bemyndigas att av detta anslag liksom för närvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen disponera visst belopp, t. ex. sammanlagt 20 000 kronor per år, till bestridande av kostnader för mättningsarbeten och undersökningar från luften, geotekniska eller geologiska undersökningar m. m. utan att i varje särskilt fall underställa Kungl. Maj:t frågan om behovet av den ifrågakomna utredningen.

Med anledning av de sakkunnigas förslag, att anläggningsverksamheten beträffande luftfartsledningarnas radiofyrrar ävensom arbetet med reparation och underhåll av dessa fyrrar skulle överflyttas till telegrafverket, har styrelsen yttrat följande.

Radiofyrrutrustningen på en flygplats måste betraktas som en del av flygplatsen och som en viktig faktor i hela säkerhetstjänsten. Radiofyrrutrustningen kompletterar belysningsanläggningarna och gör det möjligt att genomföra s. k. blindlandningar i även mycket dåligt väder. Denna betydelsefulla säkerhetsutrustning måste enligt styrelsens bestämda mening handhavas av den myndighet, som har ansvaret för flygsäkerhetstjänsten i övrigt.

För närvarande skötas flygplatsernas landningsradiofyrrar av respektive flygplatsförvaltningars elektriska montörer. Övriga radiofyrrar har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sökt placera så, att driftskostnaderna kunna hållas nere så mycket som möjligt utan eftersättande av säkerhetskraven. I ett fall är en radiofyr sammanbyggd med en styrelsen tillhörig ljusfyr och båda skötas av samma tillsyningsman. I ett annat fall skötas styrelsens radiofyr tillsammans med en lotsverket tillhörig radiofyr av lotsverkets personal. I tre fall äro radiofyrrarna uppställda vid eller i närheten av elektriska kraftcentraler och skötas av därvarande elektriska montörer. I ett annat fall har radiofyr uppställts vid en kustsignalstation och skötas av marinens personal. I samtliga fall är personalen i vad avser radiofyrrarnas skötsel direkt underställd väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Driftskostnaderna för navigationsradiofyranläggningarna belöpa sig för budgetåret 1943/44 till 15 000 kronor och beräknas för innevarande budgetår komma att uppgå till omkring 18 000 kronor. Motsvarande kostnader för blindlandningsanläggningarna vid Bulltofta och Torslanda flygplatser beräknas per

budgetår uppgå till omkring 1 500 kronor för vardera. I dessa belopp äro inräknade kostnader för icke blott tillsyn utan även reparation och underhåll.

Uppförande och montering av navigationsradiofyrrar kräver icke någon större personal. Anläggningskostnaderna äro relativt små. De hava hittills varierat mellan 5 000 och 22 000 kronor per anläggning. Den personal, som hittills erfordrats för planläggande och upprättande av dylika anläggningar, erfordras även i fortsättningen för att det överhuvudtaget skall bliva möjligt att följa med på detta för flygverksamheten så viktiga område. Personalen kan icke undvaras inom luftfartsstyrelsen utan allvarliga olägenheter för flygsäkerhetstjänsten. Samma personal torde emellertid enligt vad erfarenheten visat i regel kunna anordna de radiofyrrar, som kunna behövas. I den mån så erfordras bör samråd med telegrafstyrelsen äga rum. Eventuellt kan vid uppförandet av större radiofyrrar telegrafstyrelsen medverka efter liknande grunder som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid byggande av flygfält. Slutligen må framhållas, att telegrafstyrelsen för närvarande icke inom sin verksamhet sysslar med landningsradiofyrrar, som äro speciella för luftfarten. I detta sammanhang kan även framhållas, att förbindelsen mellan flygplanen och flygsäkerhetstjänsten medelst radiotelegrafi sannolikt kommer att så småningom kompletteras med radiotelefoni.

Under hänvisning till vad sålunda anförts har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämt avstyrkt, att de nuvarande radiofyrranläggningarna överflyttas till telegrafstyrelsens förvaltning, samt hemställt, att marktjänstavdelningens behov av personal för handhavande av hithörande frågor beräknas på följande sätt:

1 byråingenjör	A 24
1 »	Eo 21
1 montör	Eo 9

Styrelsen, som i övrigt icke framställt någon erinran mot de sakkunnigas förslag beträffande här ifrågakvarande avdelning, har sålunda beräknat personalbehovet på avdelningen på följande sätt.

Befattning	Lönegrad
1 förste byrådirektör	C 6
1 » byråingenjör	A 26
2 » byråingenjörer	Eo 26
1 byråingenjör	A 24
1 »	Eo 24
1 »	A 21
2 »	Eo 21
2 ingenjörer	Eo 20
1 förste fältmästare	Eo 18
1 ingenjörsassistent	Eo 17
2 ritare	Eo 15
3 »	Eo 12
2 montörer	Eo 9
1 ritbiträde	Eo 8
1 förrådsman, tillika chaufför	Eo 7
1 kanslibiträde	Eo 7
1 kontorsbiträde	A 4

Telegrafstyrelsen har icke framställt någon erinran mot förslaget om överflyttning till styrelsen av anläggning och underhåll m. m. av luftfartsledningens radiofyrrar. Styrelsen upplyser, att radiotjänsten åt luftfarten inom styrelsen handhaves av radiobyråns fartygsstationsavdelning. På denna avdelning skulle efter den föreslagna omorganisationen ankomma även anläggningsverksamheten beträffande luftfartsledningens radiofyrrar ävensom arbetet med reparation och underhåll av dessa fyrrar. Med hänsyn till de ökade krav, som omorganisationen och den fortgående utvecklingen inom luftfartsväsendet komme att ställa på nyssnämnda avdelning, måste dess personalorganisation för ändamålet förstärkas. Styrelsen beräknade, att lönekostnaderna härigenom skulle komma att ökas med omkring 16 000 kronor.

I detta sammanhang torde få upptagas de uttalanden, som gjorts med anledning av de sakkunnigas förslag beträffande handhavandet av flygfältsbyggandet.

Riksräkenskapsverket har i detta avseende till belysande av frågan, vilken organisation som borde handhava flygfältsbyggandet, erinrat att en med den föreslagna likartad organisation tidigare förekommit. Riksräkenskapsverket anför.

På det statliga järnvägsväsendets område hade man vid sidan av järnvägsstyrelsen, som till en början endast hade att sörja för själva järnvägsdriften, till en början en särskild myndighet, styrelsen för statens järnvägsbyggnader, för ärenden avseende järnvägsanläggningar. En mycket kort tid sorterade denna byggnadsverksamhet under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Denna uppdelning av verksamheten på olika myndigheter har man för länge sedan frångått. All byggnadsverksamhet, varom i detta sammanhang är fråga, har sålunda sedan mer än 50 år tillbaka handhafs av en särskild avdelning eller särskilda byråer inom järnvägsstyrelsen. Med hänsyn främst till det förhållandet att en omfattande byggnadsverksamhet för den civila luftfartens behov torde vara omedelbart förestående, finner riksräkenskapsverket icke anledning avstyrka, att en uppdelning enligt i betänkandet anförda riktlinjer mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och luftfartsstyrelsen av den verksamhet, som sammanhänger med nybyggnad och förbättring av flygfält, nu genomföres. En dylik uppdelning läter emellertid få betraktas endast som ett provisorium, betingat av för tillfället rådande förhållanden. Med den civila luftfartens väntade utveckling torde det sålunda snart nog befinnas påkallat, att byggnadsverksamheten även för luftfartens del inordnas under den centrala förvaltningsmyndighet, som omhänderhar underhållet av flygfälten.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har som tidigare berörts förklarat sig icke vilja motsätta sig den föreslagna organisationen. Avvikande mening i denna del har emellertid uttalats av byråcheferna Stenberg och Ljungberg samt förrådsdirektören Nelander.

Byråchefen Stenberg anför i huvudsak följande.

De sakkunnigas motivering för förslaget att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter bildandet av en särskild luftfartsstyrelse skulle handhava *byggandet* av nya flygplatser, ehuru planläggningen huvudsakligen skulle åvila den nya luftfartsstyrelsen, synes mig icke övertygande.

De sakkunniga framhålla, att de tekniska problemen vid byggandet av flyg-

fält i stor utsträckning äro likartade med dem, som förekomma vid anläggandet av vägar och av vatten- och avloppsledningar. Likformigheten mellan dessa arbeten kan emellertid ej ha den betydelse, som de sakkunniga vilja göra gällande.

Enligt de sakkunniga skulle vidare vid en samordning av förutnämnda verksamhetsgrenar samma slags arbetsledare, arbetare och maskiner och i avsevärd omfattning samma slags konstruktörer kunna användas. Detta påstående kan ej utan vidare accepteras med avseende å flygplatsbyggandet, som i stor utsträckning fordrar personal med speciell erfarenhet från just denna verksamhet.

Mot anordningen med en till luftfartsstyrelsen förlagd avdelning för flygplatsbyggande anföra de sakkunniga slutligen, att de tekniska tjänstemännen på en avdelning med så begränsade uppgifter lätt skulle förlora kontakten med utvecklingen inom väg- och vattenbyggnadsfacket. Denna farhåga torde få anses vara helt ogrundad. Flygplatsbyggandet berör nämligen en mångfald olika grenar inom väg- och vattenbyggnadsfacket.

Mot förslaget att uppdelning av anläggningsverksamheten beträffande flygplatserna på två statliga verk förtjänar vidare att framhållas svårigheten vid gränsdragningen mellan de båda verkens arbetsuppgifter. Gränsen mellan nybyggnads- och underhållsarbeten kan också vara svår att draga. Intimt samarbete erfordras för de parallellt med byggnadsverksamheten skeende installationerna av elektriska anläggningar.

Vid utförandet av en flygplats är det av vikt att den myndighet, som handhaft utredning och projektering och som skall övertaga anläggningen och handhåva driften, kan stå i direkt förbindelse med arbetsledningen på platsen. Vid arbeten på i drift varande flygplatser äro friktionsanledningar mellan förvaltningspersonal och nyanläggningspersonal att befara, om dessa icke äro underställda en och samma myndighet.

Då det tillkommer luftfartsmyndigheten att godkänna område, som skall brukas som offentlig flygplats, torde det under alla omständigheter åvila den blivande luftfartsstyrelsen att utöva tillsyn över ett flygplatsbyggnadsarbete jämväl under byggnadstiden. Flygplatsernas utförande är nämligen icke bara en anläggningsfråga utan jämväl en flygsäkerhetsfråga av väsentlig betydelse för luftfarten.

Enligt min uppfattning bör sålunda det föreslagna ämbetsverket för handläggning av luftfarsärenden göras helt fristående och ej, såsom föreslagits, i vissa avseenden beroende av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Byråchefen Ljungberg anför bland annat följande.

Luftfartsstyrelsen blir icke blott ett kontrollerande och förvaltande verk utan framförallt ett kommunikationsverk för luftfartens säkra bedrivande. Den bör därför till sitt omedelbara förfogande ha all sådan sakkunskap, som erfordras för ett rätt handhavande av de uppgifter, vilka skola åvila luftfartsmyndigheten. De övriga kommunikationsverken inrymma inom sig organisatoriskt alla för kommunikationernas säkra skötande erforderliga organ. För luftfartsstyrelsens del skulle det innebära en väsentlig olägenhet, om verket skulle berövas möjligheten att med egna organ bygga eller i förekommande fall kontrollera byggandet av flygplatser och till luftfartsledningarna hörande navigationsradiofyrrar m. m.

De fördelar, som de sakkunniga anført för att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnadsavdelning överföra ärendena angående byggande av själva flygplatserna, uppvägas enligt min mening av de väsentliga olägenheter, som uppstå för luftfartsstyrelsen genom inkopplandet av ytterligare en myndighet. Redan nu är antalet myndigheter, med vilka luftfartsmyndigheten måste sam-

råda vid alla flygfältsbyggnadsärenden, högst avsevärt, och detta försvärar tillkomsten av anläggningar på flygplatserna. Det har vidare framhållits, att den erforderliga maskinparken skulle kunna effektivare utnyttjas, därest den byggande verksamheten sammanhölles inom en större enhet. Gentemot detta vill jag framhålla, att de flesta flygplatsanläggningarna utförts på entreprenad och att kontrollen av dessa arbeten under alla förhållanden bör åligga luftfartsmyndigheten, som har att godkänna anläggningarna för luftfartsändamål. Byggandet av flygplatser för tyngre flygplan, s. k. storflygplatser, är av så speciell natur, att en särskild fristående organisation föreslagits härför. Detta är med hänsyn till arbetets stora omfattning motiverat, men det är å andra sidan nödvändigt, att luftfartsmyndigheten tillförsäkras tillbörligt inflytande. Att nu ytterligare splittra byggnadsverksamheten finner jag icke rationellt.

Jag får därför framhålla som min uppfattning, att inom luftfartsstyrelsen bör organiseras en särskild byggnadsavdelning för motsvarande uppgifter, som dem, vilka för närvarande åvila byggnadsavdelningen inom järnvägs- och luftfartsbyrån.

Förrådsdirektören Nelander har yttrat i huvudsak följande.

Att överföra flygplatsbyggandet till en luftfartsstyrelse skulle medföra betydande nackdelar, varför närmare redogöres i de sakkunnigas förslag. En sådan åtgärd synes också böra undvikas, om en bättre lösning av denna fråga står att erhålla.

Å andra sidan torde ett genomförande av den av de sakkunniga förordade anordningen — de förberedande utredningarna ombesörjda av en luftfartsstyrelse och byggandet av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — komma att medföra påtagliga olägenheter. Redan gränsdragningen de båda styrelserna emellan synes komma att bereda svårigheter.

Det är enligt min uppfattning icke möjligt att för närvarande bedöma med någon större grad av säkerhet, vilken anordning som medför minsta olägenheter och därför bör föredragas. Det sammanhänger med den närmare utformningen av samarbetet mellan de båda styrelserna samt med huru väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnadsverksamhet kommer att organiseras. På den grund synes mig väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande i denna fråga icke bort utmyнна i en reservationslös tillstyrkan av den av de sakkunniga förordade anordningen, utan borde i utlåtandet hava anförts, att denna anordning kunde medföra så betydande olägenheter, att ett slutligt ställningstagande icke borde ske förrän senare, då frågan påverkande omständigheter vore bättre kända.

Vidare synes det mig, att om den anordningen väljes, att en luftfartsstyrelse icke skall handhava flygplatsbyggandet, det bör undersökas, huruvida icke byggandet av stationsbyggnader, hangarer och dylikt lämpligen kan ankomma å byggnadsstyrelsen, då denna arbetsuppgift mera torde falla inom sagda verks ämbetsområde än inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens.

Byggnadsstyrelsen har anfört bland annat följande.

Personalen på den blivande luftfartsstyrelsens förvaltningsavdelning avses i betänkandet komma att utgöras av bland annat två byråingenjörer med utbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket och tre mätningstekniker, vilken personal icke förutsättes äga särskilda erfarenheter inom husbyggnadsfacket. Då det vid nyanläggning eller utvidgning av flygplatserna ofta förekomma omfattande husbyggnadsfrågor, vilkas rationella behandling kräver kvalificerad sakkunskap på husbyggnadsområdet, är det uppenbart, att luftfartsstyrelsen enligt betänkandet icke kommer att bliva utrustad med kom-

petens för handläggning av sådana frågor. Ej heller falla sådana uppgifter inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens allmänna kompetensområde. Frågor av denna art torde, liksom då det gäller byggnader för andra statliga myndigheter, vilka icke äga särskild sakkunskap inom husbyggnadsfacket, böra handläggas av byggnadsstyrelsen, på vilken det bör ankomma såväl att i samråd med luftfartsstyrelsen verkställa erforderliga utredningar och upprätta förslag som att sedermera ombesörja byggnadsarbetenas utförande. Huruvida byggnaderna vid flygfälten skola ställas under byggnadsstyrelsens vård och underhåll, för vilket mycket synes tala, eller omhänderhavas direkt av luftfartsstyrelsen, torde böra bliva föremål för särskild prövning.

Med hänsyn till den stora betydelse flygplatserna i framtiden av allt att döma komma att få, bland annat med hänsyn till turisttrafiken från utlandet, vill byggnadsstyrelsen slutligen understryka vikten av att de byggnader, som där komma att uppföras, ägnas tillbörlig uppmärksamhet även i arkitektoniskt hänseende.

Kansliet.

Statskontoret har anfört följande.

För det kamerala arbetet har räknats med en kamrerare i A 22, en kontorskrivare i Eo 15 för den tekniska specialbokföringen, en kontorist för kassabokföringen (kassör) jämte ett kontors- och ett skrivbiträde. Såvitt statskontoret förmår bedöma, torde för den vanliga kassabokföringen vara tillfyllest med ett kanslibitråde i Eo 7 och ett kontorsbiträde i Eo 4 såsom biträden åt kamreraren. Till följd härav bör en kontoristbefattning i A 9 utbytas mot kanslibiträdets tjänst och en skrivbiträdets tjänst i Eo 2 utgå. — Styrelsens telefonist bör icke placeras högre än lokaltelefonisterna hos telegrafverket (2 lönegraden).

Riksräkenskapsverket har funnit det icke vara tillfredsställande att placera den verkschefen närmast underställda chefen för kansliet endast i byrådirektörs grad. I anledning av de sakkunnigas förslag att kamrerartjänsten skulle placeras i 22 lönegraden har riksräkenskapsverket erinrat, att det snart nog kunde bliva anledning placera denna befattning i lönegraden A 24.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har anfört följande.

Det internationella samarbetet på luftfartsväsendets område kommer att i hög grad inverka på även kansliets arbetsbörda. Styrelsen anser därför en förstärkning av kanslipersonalen vara erforderlig.

Under byrådirektören synes kansliets andel i luftfartsstyrelsens verksamhet på det internationella samarbetets område böra handhavas av en förste byråsekreterare i lönegraden Eo 26. På denne skulle ankomma att bereda ärenden angående konventioner, luftfartsavtal med främmande makter och därmed sammanhängande skriftväxling angående koncessioner, taxor och tidtabeller för den internationella flygtrafiken, författningsförslag och tillämpningsföreskrifter i anslutning till internationella överenskommelser m. m.

Den av de sakkunniga föreslagna förste byråsekreteraren i lönegraden Eo 24 skulle bereda övriga viktigare ärenden, såsom fastighetsärenden samt administrativa och juridiska ärenden över huvud.

För att kansliet skall erhålla erforderlig stadga är det nödvändigt att det samma förfogar över en med förekommande ärenden väl förtrogen personal. Tätta personalombyten böra därför undvikas. Med hänsyn härtill anser sig styrelsen böra föreslå, att en av befattningarna som förste amanuens förändras till byråsekreterare i lönegrad Eo 21.

Då flygplatsförvaltningarna sakna kvalificerad kameral personal, synes det vara nödvändigt, att en viss granskning av flygplatsförvaltningarnas räkenskaper sker inom luftfartsstyrelsen, så att eventuellt begångna misstag hinna rättas till snabbare än som skulle bliva fallet, om endast riksräkenskapsverket skulle granska räkenskaperna. Härutöver synes det nödvändigt, att inom styrelsen finnes en befattningshavare, som kan stå flygplatsförvaltningarna till tjänst med råd och upplysningar i kamerala frågor. Nu berörda arbetsuppgifter kunna icke medhinnas av kamreraren personligen. Han bör i stället vid sin sida ha en tjänsteman, som är tillräckligt kvalificerad för att under kamrerarens ledning fullgöra desamma. Med hänsyn härtill föreslår väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att den föreslagne kontorsskrivaren flyttas upp i lägst lönegraden Eo 18 och att tjänstebenämningen ändras till revisionsassistent.

I enlighet med vad sålunda anförts har styrelsen beräknat behovet av personal för kansliet på följande sätt:

Befattning	Lönegrad
1 byrådirektör	A 28
1 förste byråsekreterare	Eo 26
1 förste byråsekreterare	Eo 24
1 kamrerare	A 22
1 byråsekreterare	A 21
1 »	Eo 21
1 förste amanuens	Eo 18
1 revisionsassistent	Eo 18
1 amanuens	Eo 15
2 kontorister	A 9
1 kanslibitråde	A 7
2 kontorsbiträden	A 4
1 kontorsbiträde	Eo 4
1 skrivbiträde	Eo 2.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemannaförening har framhållit, att de sakkunniga icke angivit, var revisionen av flygplatsförvaltningarnas räkenskaper skulle äga rum. Föreningen, som ifrågasatt huruvida icke denna revision lämpligen borde ske inom luftfartsstyrelsen, har föreslagit, att den närmast såsom medhjälpare åt kamreraren avsedde kontorsskrivaren i lönegraden Eo 15 måtte ersättas av en revisionsassistent i lönegraden Eo 17.

Centrala statsförvaltningens tjänstemannaförbund har framhållit, att kamreraren bleve den ende tjänsteman inom styrelsen, som kunde förutsättas besitta högre kameral utbildning. Förbundet har med hänsyn härtill samt till de ansvarsfyllda uppgifter, som komme att åvila kamreraren, funnit det särskilt betydelsefullt, att lönesättningen så avvägdes, att möjlighet funnes att besätta befattningen med en väl kvalificerad civilekonom. Med hänsyn härtill föreslår förbundet, att befattningen placeras i lönegraden A 24. Då förbundet ansett naturligt, att revisionen av flygplatsförvaltningarnas räkenskaper förläggas till kansliavdelningen, har förbundet föreslagit, att härför måtte

inrättas en befattning som revisionsassistent i 18 lönegraden. Förbundet, som icke funnit inrättandet av en amanuensbefattning i lönegraden Eo 15 tillfredsställande annat än under förutsättning av en godtagbar befordringsgång, har föreslagit att i stället för 2 amanuenser i Eo 18 och 1 amanuens i Eo 15 måtte inrättas en befattning såsom byråsekreterare i Eo 21 samt 2 förste amanuensbefattningar i Eo 18. Slutligen har förbundet föreslagit, att skrivbiträdesbefattningarna måtte utgå och ersättas med kontorsbiträdesbefattningar i lönegraden Eo 4.

Svenska teknologföreningen har funnit den föreslagna löneställningen för chefen för kansliet för låg.

För luftfartsstyrelsens avdelningar
gemensam personal.

Allmänna lönenämnden har påpekat, att den beträffande en expeditjonsvaktstjänst föreslagna placeringen i Ex 5 givetvis icke avsåge en definitiv lönegradsplacering utan för närvarande närmast utgjorde underlag för erforderlig anslagsberäkning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förordat, att två av de fyra skrivbiträden, som upptagits bland den gemensamma personalen, måtte uppflyttas till lönegraden Eo 4. Flertalet skrivbiträden borde nämligen kunna verkställa utskrifter på främmande språk. De borde därjämte i förekommande fall kunna hjälpligt emottaga telefonsamtal på främmande språk och giva anvisningar till utländska besökande.

Centrala statsförvaltningens tjänstemannaförbund har givit uttryck för den meningen, att samtliga skrivbiträdestjänster borde utbytas mot kontorsbiträdestjänster.

*Departements-
chefen.*

Det av de sakkunniga framlagda organisationsförslaget beträffande luftfartsstyrelsen synes i allt väsentligt vara av beskaffenhet att kunna läggas till grund för statsmakternas beslut. I vissa detaljer vill jag dock förorda jämkningar i de sakkunnigas förslag.

Det nya ämbetsverket bör i enlighet med sakkunnigförslaget ställas under ledning av en verkschef i lönegraden C 10, vilken bör tillsättas medelst förordnande på viss tid. Jag anser mig böra förorda, att befattningen benämnes överdirektör.

De sakkunniga hava föreslagit, att luftfartsstyrelsen, utom av överdirektören, skulle bestå av fyra ledamöter, företrädande speciell sakkunskap inom den civila luftfarten, näringslivet, utrikesfrågor samt försvarsväsendet. Från skilda håll hava yrkanden framförts om ökning av styrelsen med representanter för olika intressen, bland annat för flygindustrien, det privata flyget m. m. Vidare har i ett par yttranden föreslagits, att för styrelseledamöterna skulle utses suppleanter. Kommerskollegium har i detta avseende förordat, att suppleanter måtte utses på sådant sätt, att de representerade i viss mån andra intressen än de ordinarie ledamöterna. Ytterligare sakkunskap skulle då

i fall av behov kunna tillföras luftfartsstyrelsen genom suppleanternas inkallande vid behandling av vissa frågor.

Tvekan kan enligt min mening i förevarande fall råda om den lämpligaste organisationsformen. I anslutning till den inom svensk förvaltning vanliga formen för organisation av centrala ämbetsverk låge det närmast till hands att låta luftfartsstyrelsen bestå av verkschefen jämte cheferna för verkets olika avdelningar såsom ledamöter men med en vidsträckt befogenhet för verkschefen att ensam fatta beslut under reservationsrätt och reservationsplikt för ledamöterna. Med hänsyn till luftfartens uppgift och ingripande betydelse för skilda intresseområden torde det emellertid åtminstone till en början få anses önskvärt, att erfarenhet och sakkunskap från verksamhetsfält utanför styrelsens egen personalorganisation kunna i vissa frågor tillföras styrelsen. Detta skulle kunna ske på två olika sätt. En form vore, att verkschefen visserligen vore ensam beslutande men vid sin sida hade ett rådgivande organ, sammansatt av representanter för olika luftfarten berörande intressen. En annan utväg vore den av de sakkunniga föreslagna organisationsformen med en särskild styrelse, vari verkschefen ingår såsom ordförande och i vilken befogenhet och ansvar fördelas mellan honom och styrelsens ledamöter. Vid valet mellan dessa organisationsformer har jag ansett mig böra stanna för den sistnämnda, vilken har en motsvarighet i skogsstyrelsens och statens vattenfallsverks styrelseorganisation. Emellertid synes det mig vara önskvärt att, på sätt statens meteorologisk-hydrografiska anstalt med utgångspunkt från sina erfarenheter ifrågasatt, verkschefen erhåller något större befogenhet än de sakkunniga tänkt sig och att styrelsens avgöranden begränsas till frågor av mera principiell räckvidd eller eljest av större betydelse. Till den närmare utformningen av erforderliga regler härutinnan torde jag få återkomma i samband med framläggande för Kungl. Maj:t av förslag till instruktion för luftfartsstyrelsen.

Det synes mig riktigt, att styrelseledamöternas antal starkt begränsas. Jag tänker härvid icke enbart på den tungroddhet, som lätt kommer att vidlåda handläggningen inom en månghövdad styrelse, utan i lika mån på vikten av att envar av styrelsens ledamöter känner sitt ansvar för samtliga på styrelsen ankommande frågor och icke anser sig representera något särintresse. Erinras må, att antalet ledamöter såväl i vattenfallsstyrelsen som i skogsstyrelsen är begränsat till fyra. Jag biträder de sakkunnigas förslag, att ledamotsantalet även i luftfartsstyrelsen bör bestämmas till fyra. Av nyss angivna skäl anser jag, att Kungl. Maj:t vid utseende av ledamöter i styrelsen icke bör vara bunden av att vederbörande kan anses vara representant för visst intresse. Önskvärt är att till ledamöter kunna förvärva personer med god insikt i och överblick över de områden, som i främsta rummet äro av betydelse vid bedömandet av frågor rörande luftfartens allmänna utveckling. Icke minst äro därvid näringslivets behov av vikt. Att utse suppleanter för ledamöterna synes mig icke vara nödvändigt.

Önskvärt är givetvis, att kontakt upprätthålles mellan luftfartsstyrelsen och den flygtekniska forskningens organ. Erforderligt samarbete mellan styrelsen

och flygtekniska försöksanstalten torde emellertid kunna åvägbringas utan utökning av ledamotsantalet i luftfartsstyrelsen.

Jag har icke något att erinra emot att envar av styrelsens ledamöter utom överdirektören erhåller ett årligt arvode av 1 500 kronor. Överdirektören bör enligt min mening vara självskriven ordförande i styrelsen.

Såsom redan förut antytts möter det avsevärda svårigheter att nu för någon längre tid framåt beräkna personalbehovet för det nya ämbetsverket. Redan under den tid, som förflutit efter det sakkunnigbetänkandet avgavs, har luftfartsmyndighetens arbete ökat icke oväsentligt bland annat på grund av uppgifter sammanhängande med träffade avtal om ny internationell lufttrafik, och i anledning härav hava vissa personalförstärkningar medgivits. All sannolikhet talar för att luftfartsstyrelsens arbetsuppgifter komma att inom längre eller kortare framtid betydligt ökas i förhållande till nuvarande läge. Det är vid sådant förhållande av särskild vikt, att åt chefsbefattningarna inom styrelsen gives en sådan ställning, att för dem kunna förvärfvas kvalificerad personal, som kan fylla de stegrade krav, vilka en fortsatt utveckling kan väntas ställa. Skäl tala därför för att redan från början giva vissa avdelningschefer i styrelsen en något högre löneställning än vad sakkunnigförslaget innefattar. Jag har ansett mig böra föreslå en höjning dels för luftfartsinspektören och dels för cheferna för förvaltningsavdelningen och kansliet. Luftfartsinspektören synes böra hänföras till lönegraden C 6. Cheferna för sistnämnda båda avdelningar — vilka enligt min mening böra kallas markttjänstbyrån och kanslibyrån — torde böra placeras i 30 lönegraden med titeln byråchef. I nuvarande läge bjuder emellertid försiktigheten att tills vidare stanna vid anställningsformen extra ordinarie. Jag förordar alltså, att å den nya styrelsens stat upptagas två byråchefstjänster i lönegraden Eo 30.

Beträffande markttjänstbyråns huvudsakliga arbetsuppgifter har jag i princip icke något att erinra mot vad de sakkunniga föreslagit. I fråga om kanslibyråns uppgifter vill jag, i anslutning till vad i några yttranden förordats, tillstyrka den jämkningen i de sakkunnigas förslag, att åt denna byrå anförtros att — givetvis i intimt samarbete med de tekniska avdelningarna och därvid främst med luftfartsinspektionen — bereda de viktiga frågorna rörande koncessioner, konventioner och därtill anknyttade bestämmelser av internationell räckvidd.

Förutom markttjänst- och kanslibyråerna böra i luftfartsstyrelsen ingå dels en avdelning, motsvarande den nuvarande luftfartsinspektionen och benämnd på samma sätt, dels ock ett centralt organ under benämningen trafikavdelningen för sammanhållande av trafiktjänsten å de civila flygplatserna och trafiklederna. Luftfartsinspektionen bör förestås av en luftfartsinspektör, för vilken jag nyss förordat placering i lönegraden C 6. Trafikavdelningen bör i enlighet med de sakkunnigas förslag ledas av en trafikdirektör i lönegraden C 4.

Behovet av ett särskilt militärt organ inom luftfartsstyrelsen kan icke bedömas utan ytterligare övervägande. Det torde ankomma på luftfartsstyrelsen att i samråd med vederbörande militära myndigheter verkställa utredning

och avgiva förslag i detta ämne. Tills vidare bör den hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tjänstgörande flygassistenten överflyttas till luftfartsstyrelsen.

Luftfartsstyrelsens behov av meteorologisk sakkunskap bör tillgodoses genom försorg av Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut. Att å luftfartsstyrelsens stat beräkna avlöningsmedel för detta ändamål synes icke påkallat. Arvodet till en läkare, som nu biträder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med handläggning av vissa ärenden, bör överföras till luftfartsstyrelsens stat.

Vad angår luftfartsstyrelsens arbetsuppgifter hava olika meningar gjort sig gällande huvudsakligen beträffande frågorna om handhavandet av anläggningsverksamheten beträffande flygplatser samt om radiotjänsten.

För närvarande handhaver telegrafverket radiotjänsten genom markradiostationerna, vilka äro bemannade med personal tillhörande detta verk. Radiofyrrarnas uppsättande, vård och underhåll åter omhändervaras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå. De sakkunniga hava förordat, att jämväl sistnämnda arbetsuppgifter skulle övertagas av telegrafverket, som härför skulle erhålla ersättning från luftfartsfonden. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har avstyrkt denna ändring och förordat, att radiofyrrarna jämväl i fortsättningen skulle drivas och underhållas av luftfartsmyndigheten. Styrelsen, som i annat sammanhang hemställt att jämväl radiotjänsten i övrigt skulle överföras från telegrafverket och som fortfarande synes anse en sådan åtgärd i och för sig ändamålsenlig, har numera förklarat sig icke vilja motsätta sig de sakkunnigas förslag, enligt vilket markradiotjänsten skulle kvarbliva i telegrafverket. Styrelsen har därvid främst tagit hänsyn till vissa av de sakkunniga framlagda förslag, enligt vilka flygledarna på flygplatserna skulle erhålla befälsrätt i förhållande till radiopersonalen därstädes. Telegrafstyrelsen har icke framställt någon erinran mot att styrelsen skulle omhändervasa såväl markradiostationer som radiofyrrar men har motsatt sig att flygledarna skulle erhålla annan befälsrätt över radiopersonalen än den, som betingas av rätten att lämna besked om vilka meddelanden, som skola sändas i och för säkerhetstjänsten. I själva verket torde motsättningen i ståndpunkterna mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och telegrafstyrelsen främst hänföra sig till denna detaljfråga, som enligt vad jag erfarit hittills i vissa fall visat sig icke kunna på ett fullt tillfredsställande sätt bemästras. I sak synes det mig riktigt och med hänsyn till personalens intressen fördelaktigt, att telegrafverket med sina rikare resurser på det radiotekniska området och sina större möjligheter till personalomflyttningar och befordringar omhänderhar radiotjänsten i vad avser markradiostationerna. Då jag alltså vill förorda, att någon överflyttning av denna radiotjänst icke verkställs, utgår jag från att möjligen förefintliga kompetens- eller lydnadskonflikter skola genom ändamålsenliga instruktionsföreskrifter och ömsesidig samarbetsvilja kunna överbryggas. Enligt min uppfattning är det naturligt, att flygledarna i vad angår flygsäkerheten erhålla en klar befälsställning i förhållande till radiopersonalen på flygplatserna. Självfallet synes mig vara, att såväl teleprinter-

som andra signalförbindelser skola få användas av luftfartsstyrelsen och dess organ ävensom av väderlekstjänsten i den utsträckning så är möjligt. Detta är emellertid närmast en fråga om kapaciteten hos förbindelserna, vilka icke böra få utbyggas enbart för att möjliggöra en ökad trafik av förvaltningskaraktär. Uppenbart är, att säkerhetsmeddelanden och väderlekstelegram måste befordras före förvaltningsmeddelanden.

Till frågan, huruvida flygledarna böra erhålla utbildning i markradiotjänsten och på vad sätt en dylik utbildning i så fall bör anordnas, är jag icke beredd att nu taga ställning. Jag vill emellertid framhålla, att ett ståndpunktstagande härutinnan icke synes vara av större betydelse för bedömande av spörsmålet om befälsförhållandena vid flygplatserna.

Det är möjligt, att det kan visa sig vara ändamålsenligt att telegrafverket omhändertager även radiofyrarna. Det synes emellertid icke erforderligt att nu genomföra en ändring i bestående organisation, och jag förordar därför, att denna arbetsuppgift i avvaktan på fortsatt övervägande får tills vidare handhavas av luftfartsstyrelsen. Jag förutsätter härvid, att telegrafstyrelsen skall med uppmärksamhet följa utvecklingen på området och i mån av behov med sin sakkunskap bistå det nya ämbetsverket även på detta område.

Ståndpunktstagandet i frågan, vilket organ som bör omhändervä byggande eller omändring av flygfält, försvåras av att spörsmålet om den framtida organisationsformen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnadsverksamhet icke är slutgiltigt löst. I det läge, vari frågan nu befinner sig, förordar jag, att de sakkunnigas förslag tillämpas åtminstone tills vidare. Detta innebär i huvudsak, att luftfartsstyrelsen skall omhändervä projekteringen av flygfältsarbeten, medan själva utförandet av dessa kvarbliver hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som har att bedriva arbetena antingen i egen regi eller genom entreprenör. Den personal, som finnes anställd för flygfältsbyggnadet och som icke kommer att erhålla befattningar i luftfartsstyrelsen, bör med oförändrade avlöningsgrunder kvarstanna i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom en särskild avdelning antingen direkt underställd styrelsens chef eller lydande under byggnadschefen på styrelsens vägbyrå.

Konstruktion och byggande av större stationsbyggnader, för vilka särskild byggnadsteknisk och arkitektonisk sakkunskap erfordras, bör enligt min mening ankomma på byggnadsstyrelsen, som därvid på liknande sätt som sker vid utförandet av andra statliga byggnadsverk bör samarbeta med luftfartsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Till frågan om byggnadsunderhållets handhavande är jag icke beredd att taga ståndpunkt utan ytterligare övervägande.

Beträffande luftfartsstyrelsens personalorganisation har jag redan i det föregående tagit ståndpunkt till frågan om avdelningschefernas löneställning. I fråga om övriga befattningar biträder jag i huvudsak de sakkunnigas förslag. Beträffande två befattningar å luftfartsinspektionen, som av de sakkunniga föreslagits till placering i 27 lönegraden, har statskontoret ifrågasatt, att de skulle hänföras till 26 lönegraden. Med hänsyn bland annat till att luftfartsinspektören på grund av beskaffenheten av sina tjänståligganden måste förutsättas komma att i relativt stor utsträckning befinna sig på tjänsteresor, även utom-

lands, synes det angeläget att hans närmaste män besitta goda tekniska kvalifikationer. På denna grund och med hänsyn dels till löneställningen för ingenjörspersonal med motsvarande utbildning inom flygvapnet, dels till de jämförelsevis begränsade befordringsmöjligheterna inom luftfartsstyrelsen finner jag de sakkunnigas förslag vara välmotiverat. Luftfartsinspektionens personal i övrigt torde böra bestå av en luftfartsingenjör i lönegraden A 24, en byråingenjör i Eo 21, en ingenjör i Eo 20 samt ett kanslibitråde i A 7. I förhållande till de sakkunnigas förslag innebär detta, att en ingenjör-assistentbefattning i lönegraden Eo 17 uteslutes men att en byråingenjörsbefattning i Eo 21 och en ingenjörsbefattning i Eo 20 tillkomma. Sistnämnda båda befattningar motsvaras av för närvarande befintliga arvodestjänster.

Den för trafikavdelningen föreslagna befattningen såsom trafikinspektör i lönegraden Eo 24 bör enligt min mening, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, utbytas mot en dylik befattning i lönegraden Eo 26, detta närmast med hänsyn till de ökade krav på befattningshavarens kompetens, som måste ställas i anledning av den förutsedda interkontinentala lufttrafiken. På grund av redan inträffad eller väntad ansvällning i arbetsuppgifterna torde vidare, förutom det kanslibitråde i lönegraden Eo 7 som föreslagits av de sakkunniga, böra å avdelningen tillkomma en kontorsbiträdesbefattning i lönegraden Eo 4.

För marktjänstbyrån föreslår jag följande utökningar av personalen i förhållande till de sakkunnigas förslag, nämligen med en förste byråingenjör i lönegraden A 26, en byråingenjör i Eo 21 samt 2 ingenjörer i Eo 20. Utökningarna äro i huvudsak betingade antingen av att motsvarande befattningar redan tidigare funnits eller att Kungl. Maj:t, sedan de sakkunnigas förslag avgavs, medgivit deras inrättande med hänsyn till inträdda eller väntade nya uppgifter.

Beträffande marktjänstbyrån förordar jag vidare, att den av de sakkunniga föreslagna befattningen såsom montör i lönegraden Eo 9 ersättes med en befattning såsom förste montör i lönegraden Eo 12. Därjämte torde den för en radioexpert — vilken bedömts såsom erforderlig oberoende av om telegrafstyrelsen eller luftfartsstyrelsen handhaver radiofyrrarna — av de sakkunniga upptagna befattningen såsom byråingenjör i lönegraden Eo 24 böra utbytas mot en förste byråingenjörsbefattning i lönegraden Eo 26. Denna förändring, varigenom befattningshavaren skulle likställas med telegrafverkets radioingenjörer, är motiverad med hänsyn till de mera omfattande uppgifter, som enligt mitt förslag skulle åvila befattningshavaren i jämförelse med sakkunnigförslaget. Den radiotekniska personal i övrigt, som erfordras vid bifall till den av mig förordade anordningen, enligt vilken handhavandet och anläggandet av radiofyrrar tills vidare skulle ankomma på luftfartsstyrelsen, torde böra anställas mot arvode. För detta ändamål böra under vederbörande avlöningspost inräknas medel motsvarande förslagsvis avlöningsförmåner för en befattningshavare i 20 löneklassen (ingenjör) och för en befattningshavare i 11 löneklassen (montör).

I fråga om kanslibyråns befattningar har jag med hänsyn till vad väg- och

vattenbyggnadsstyrelsen anfört funnit mig böra förorda, att den av de sakkunniga föreslagna personalen förstärkes med en förste byråsekreterare i lönegraden Eo 26. Då, enligt vad jag tillstyrkt, på denna byrå skulle handläggas frågor om internationella luftfartskonventioner m. m., vilka torde komma att taga byråchefens arbetskraft i anspråk i betydande omfattning, synes en sådan förstärkning bliva erforderlig för att möjliggöra att till en medhjälpare åt byråchefen överlämna att mera självständigt bereda vissa frågor, bland annat ärenden rörande förvärv och expropriation av mark m. m.

I fråga om kamrerarbefattningen i lönegraden A 22 har jag, även med beaktande av de skäl som riksräkenskapsverket anfört till förmån för en högre löneställning, ansett mig icke böra avvika från sakkunnigförslaget.

Då revision av luftfartsstyrelsens och flygplatsorganisationens räkenskaper bör äga rum inom riksräkenskapsverket, är någon revisionspersonal inom styrelsen icke erforderlig.

För kanslibyrån torde slutligen en kanslibiträdestjänst böra inrättas utöver den som av de sakkunniga föreslagits. Denna tjänst, vilken torde böra placeras i lönegraden Eo 7, motsvaras av en redan befintlig befattning.

I fråga om för styrelsens olika avdelningar gemensam biträdespersonal hava yrkanden framställt om ändringar såväl i höjande som i sänkande riktning i förhållande till sakkunnigförslaget. Anledning synes mig icke föreligga till sådana ändringar. De sakkunniga hava enligt min mening vid avvägning av löneställningen för biträdespersonalen i verket tagit skälig hänsyn till det behov beträffande löneställning och befordringsmöjligheter, som kravet på språkkunskaper hos biträdespersonalen inom luftfartsstyrelsen medför.

Vid bifall till här framlagda förslag skulle enligt min mening luftfartsstyrelsen erhålla en personalorganisation, som skulle besitta en betydande grad av elasticitet och kunna utan större utbyggnad bemästra även en icke obetydlig ökning av arbetsmängden. Det har synt mig betydelsefullt, att en sådan organisation från början tillskapas. Samtidigt är det mig angeläget att understryka vikten av att personalen, oberoende av gränserna för den organisatoriska indelningen, på smidigt sätt utnyttjas på olika arbetsplatser allt efter förändringen av föreliggande arbetsuppgifter.

Såsom statskontoret påpekat, torde vid besättande av tjänst med innehavare, som ej förut i tillräcklig grad prövats inom luftfartsväsendet eller eljest inom statsförvaltningen, i regel böra tillämpas viss tids förordnande eller anställning såsom extra tjänsteman, innan placering å extra ordinarie eller ordinarie tjänst äger rum.

FLYGPLATSORGANISATIONEN.

Flygledarpersonalen.

Flygledarpersonal finnes för närvarande vid Bromma, Bulltofta, Torslanda, Norrköpings och Visby flygplatser.

Den fast anställda flygledarpersonalen utgöres av föreståndare, placerade i lönegraderna Eo 19—Eo 22, samt flygledare med placering i lönegraderna Eo 15—Eo 17. Antalet befattningar i de olika lönegraderna har fastställts av Kungl. Maj:t. Därjämte finnas extra flygledare med avlöning högst enligt lönegraden Ex 18 samt flygledaraspiranter med arvode motsvarande lön jämte därå belöpande rörligt tillägg och kristillägg enligt 10 löneklassen. För anställande av extra flygledare och flygledaraspiranter har i luftfartsfondens stat för budgetåret 1944/45 upptagits ett belopp av 23 000 kronor. Dessutom har Kungl. Maj:t genom beslut den 2 november 1944 medgivit, att vederbörande i nämnda stat ingående delpost till avlöningar till icke-ordinarie personal må för innevarande budgetår överskridas med ett belopp av 28 000 kronor för anställande av ytterligare extra flygledare och aspiranter.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sina den 18 september 1944 dagtecknade anslagsäskanden beträffande luftfartsfonden för budgetåret 1945/46 gjort framställning om viss ökning av flygledarpersonalen samt har därvid bland annat föreslagit inrättande av vissa nya slag av befattningar. Den föreslagna personalökningen hänför sig delvis till Sundsvall/Härnösands och Karlstads flygplatser, för vilka några särskilda flygledarbefattningar icke för närvarande finnas inrättade.

I sammanställningen å nästföljande sida har angivits den flygledarpersonal, som för närvarande finnes, samt den personal för här avsett ändamål, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina petita beräknat erforderlig för budgetåret 1945/46.

Beträffande det närmast aktuella personalbehovet för flygledningen vid de olika flygplatserna har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina petita anfört bland annat följande.

Bromma flygplats. Under dagen avgå och ankomma flygplan på de reguljära linjerna, för närvarande tre stycken. Under natten trafikerar för närvarande två kurirlinjer, å vilka framföres ett flertal flygplan. Härjämte förekommer annan civil flygning, huvudsakligen målflygning för försvarets räkning. Flygledarpersonalen har måst utökas bland annat med befattningshavare, som tillfälligt tagits från Bulltofta flygplats. Trots detta har övertidsarbete förekommit i stor utsträckning. Sammanlagda overtiden för flygledarna, i medeltal 7 man, har under första halvåret 1944 utgjort 1 254 timmar eller 29 timmar per flygledare och månad. Vid fredstrafik bortfalla sannolikt kurirflygningar nattetid, men styrelsen räknar i stället med att nattposttrafik kommer att återupptagas samt att nattlandningar av långdistansplan tillkomma, varför nattjänst torde bliva erforderlig även i fortsättningen.

Den för flygplatsen erforderliga personalen utgör åtta man, varav två måste kunna tjänstgöra som ställföreträdare för föreståndaren vid arbete i skift. Härjämte erfordras som reserv för denna och andra flygplatser en flygledare, vilken bör stationeras på Bromma. Styrelsen hemställer därför, att vid Bromma flygplats inrättas dels två befattningar som ställföreträdare för föreståndaren, vilka befattningar, med hänsyn till att ställföreträdare måste äga i det närmaste samma kvalifikationer som föreståndaren, böra placeras i lönegrad Eo 20 respektive Eo 19, samt en befattning som flygledare, vilken bör placeras i lönegrad Eo 18. Övrig erforderlig förstärkning, två flygledare, hemställer styrelsen att tills vidare få anställa som extra tjänstemän i lönegrad Ex 18.

För närvarande befintlig personal		Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknad personal	
Befattning	Lönegrad	Befattning	Lönegrad
<i>Bromma.</i>		<i>Bromma.</i>	
1 föreståndare	Eo 22	1 föreståndare	Eo 22
1 flygledare	Eo 17	1 ställföreträdare	Eo 20
1 "	Eo 16	1 "	Eo 19
1 "	Eo 15	1 flygledare	Eo 18
1 "	Ex 18	1 "	Eo 17
3 "	Ex 15	1 "	Eo 16
4 flygledaraspiranter	—	1 "	Eo 15
		2 "	Ex 18
		2 flygledaraspiranter	—
<i>Bulltofta.</i>		<i>Bulltofta.</i>	
1 föreståndare	Eo 21	1 föreståndare	Eo 21
1 flygledare	Eo 17	1 flygledare	Eo 17
1 "	Eo 16	1 "	Eo 16
1 "	Eo 15	1 "	Eo 15
1 flygledaraspirant	—		
<i>Torslanda.</i>		<i>Torslanda.</i>	
1 föreståndare	Eo 20	1 föreståndare	Eo 21
1 flygledare	Eo 17	1 ställföreträdare	Eo 20
1 "	Ex 16	1 flygledare	Eo 17
1 flygledaraspirant	—	1 "	Ex 18
<i>Norrköping.</i>		<i>Norrköping.</i>	
1 föreståndare	Eo 19	1 föreståndare	Eo 19
		1 ställföreträdare	Eo 18
<i>Visby.</i>		<i>Visby.</i>	
1 föreståndare	Eo 20	1 föreståndare	Eo 20
<i>Sundsvall/Härnösand.</i>		<i>Sundsvall/Härnösand.</i>	
—	—	1 föreståndare	Eo 20
<i>Karlstad.</i>		<i>Karlstad.</i>	
—	—	1 föreståndare	Eo 20
		1 ställföreträdare	Eo 18

Bulltofta flygplats. Flygplatsen har på grund av kriget endast berörts av två à tre reguljära linjer, och nattjänst och övertid har endast varit erforderlig i mindre grad. Flygvapnet har under det gångna budgetåret haft en trafikledare stationerad på flygplatsen. Härigenom har en, tidvis två, flygledare kunnat lösgöras för förstärkning av personalen på Bromma, Torslanda och Visby flygplatser. Under år 1945 flyttar emellertid sannolikt den på Bulltofta stationerade flottiljen, varför någon hjälp från militär personal ej är att påräkna. Följaktligen kan ej heller personal avvaras till förmån för andra flygplatser. Den nuvarande personalen beräknar styrelsen vara tillräcklig såvitt nu kan överblickas.

Torslanda flygplats. Flygplatsen har under det gångna budgetåret ej berörts av flyglinjer i annan mån, än att kurirflyglinjerna använt flygplatsen, då vädret omöjliggjort landning på Bromma. Under hösten 1944 skola emellertid engelska flygplan regelbundet landa på Torslanda, och den nya Norr-

landslinjen kommer att passera Torslanda med en tur i vardera riktningen dagligen. Målflygning för försvarets räkning förekommer såväl på dagen som under mörker. Under det gångna budgetåret har nattetid en flygledare praktiskt taget ständigt måst vara i tjänst för trafikdirigering, även om landning på Torslanda ej avsetts skola äga rum. Flygledarpersonalen har utgjorts av 2 man, som förutom på dagen fått tjänstgöra varannan natt, utom under maj och juni, då ytterligare en flygledare kunnat beordras till flygplatsen. Övertid har förekommit i högst betydande utsträckning och under första halvåret 1944 utgjort 672 timmar eller 56 timmar per flygledare och månad.

Vad den kommande fredstrafiken beträffar gäller detsamma som ovan sagts beträffande Bromma flygplats. Den redan nu erforderliga personalen beräknas till fyra man, varav en föreståndare och en ställföreträdare. Styrelsen hemställer, att vid Torslanda flygplats inrättas en ny befattning som föreståndare, vilken befattning med hänsyn till ansvar och trafikens omfattning bör placeras i samma lönegrad som motsvarande befattning vid Bulltofta flygplats eller sålunda lönegrad Eo 21. Styrelsen hemställer vidare, att en befattning som ställföreträdare inrättas, vilken befattning med hänsyn till erforderliga kvalifikationer bör placeras i samma lönegrad som motsvarande tjänst vid Bromma flygplats och som den förutvarande föreståndaren innehått, nämligen Eo 20. Denna befattning skulle sålunda bibehållas men benämnas ställföreträdare. Slutligen hemställer styrelsen att få anställa en flygledare i lönegrad Ex 18.

Norrköpings flygplats. Flygplatsen användes för närvarande endast för flygningar för försvarets räkning och för segelflygning samt uppehåller viss beredskap för reguljära linjer och kurirlinjer. Föreståndaren ombesörjer även flygplatschefs åligganden med avseende å förvaltningen av flygplatsen. Här föreslår emellertid styrelsen i annat sammanhang anställning av en särskild flygplatschef. Flygledaren har under första halvåret 1944 haft en övertid av 673 timmar eller 112 timmar i månaden. Denna tid utgöres av beredskap i hemmet, varvid endast 25 % av beredskapstiden räknats som arbetstid. För ifrågakvarande flygplats erfordras en ställföreträdare med placering i lönegrad Eo 18.

Visby flygplats. Denna flygplats utgör ändpunkt för den för närvarande tidvis trafikerade linjen till Gotland. Fältet är på grund av sin storlek lämpligt som reservfält för andra reguljära linjer, särskilt österut. För närvarande har styrelsen intet yrkande beträffande personalen.

Sundsvall/Härnösands flygplats. Flygplatsen användes innevarande höst dagligen för två reguljära landningar på Norrlandslinjen samt för flygningar för försvarets räkning. Då styrelsen räknar med permanent behov av en reguljär Norrlandslinje, erfordras en flygledare på platsen, vilken såsom föreståndare bör placeras i lönegrad Eo 20. Han kan lämpligen liksom för närvarande föreståndaren vid Visby flygplats ombesörja flygplatschefs åligganden med avseende på förvaltningen av flygplatsen.

Karlstaads flygplats. Flygplatsen beräknas kunna tagas i bruk innevarande höst. Den torde redan instundande vinter få stor betydelse som mellanlandningsplats vid flygningar västerut. För fredstrafik erfordras en föreståndare och, med hänsyn till väntade nattflygningar, en ställföreträdare, vilka bära placeras i lönegrad Eo 20 respektive Eo 18. Även här kan föreståndaren lämpligen tillika ombesörja förvaltningsgöromål.

För rekrytering av personal till flygsäkerhetstjänsten erfordras därjämte medel för anställande av aspiranter, vilka hittills erhållit ett mindre arvode. Styrelsen hemställer därför om medel för avlönande av två aspiranter, avsedda att huvudsakligen tjänstgöra å Bromma.

Rörande flygledarpersonalens arbetsuppgifter anför *de sakkunniga*.

De sakkunniga ha tidigare i samband med behandlingen av trafikledningen redogjort för flygledarpersonalens huvudsakliga arbetsuppgifter. Enligt de sakkunnigas mening få dessa arbetsuppgifter anses vara av jämförelsevis kvalificerad art. Den funktion, flygledarna ha att fylla inom flygsäkerhetstjänsten, är förenad med ett betydande ansvar och kräver framför allt stor rådighet och beslutsamhet. Dessa tjänstemän måste fullt självständigt kunna leda flygtrafiken samt träffa de avgöranden, vartill exempelvis svårare väderlekssituationer kunna giva anledning, utan att hava det stöd, som en på platsen varande överordnad kan lämna. I kritiska situationer kan försumlighet eller bristande omdöme från flygledarnas sida få mycket allvarliga följder för flygtrafiken. Flygledarna måste äga sådana personliga egenskaper, att de vinna förtroende hos den flygande personalen och förmå göra sin vilja gällande gentemot denna. En given förutsättning för tjänsteutövningen är att vederbörande befattningshavare undergått flygutbildning och äro väl förtrogna med flygnavigation. Här må tillika erinras om den utbildning i fråga om markradiotjänsten, som flygledarna enligt vad tidigare anförts skulle undergå. De måste också besitta goda språkkunskaper, så att de obehindrat kunna lämna muntliga anvisningar till de utländska flygplanförarna.

Tillgången på personer, som uppfylla kompetenskraven för flygledarbefattning, är jämförelsevis begränsad. Den bästa förutbildningen för dylik tjänst äga flygbolagens trafikflygare, men dessa torde i regel icke vara att påräkna för här avsedd anställning. I stället utgöra flygvapnets reservofficerare, vilka i allmänhet också ha en för flygledarbefattning lämplig utbildning, den viktigaste rekryteringskällan för dessa befattningar.

När till följd av utvidgning av flygtrafiken ökat behov av flygledarpersonal uppkommer vid en flygplats, sammanhänger detta vanligen i första hand därmed, att flygstationen måste hållas öppen under längre tid av dygnet, varvid personal för skifttjänstgöring erfordras. Vid mera intensiv trafik inträder därjämte behov av flera samtidigt tjänstgörande flygledare. Vid Bromma flygplats tjänstgöra sålunda för närvarande två à tre flygledare i varje skift. Flygledarnas tjänstgöring utgöres vanligen till en del av beredskapstjänstgöring vid flygplatsen eller i hemmet. Dylik tjänstgöring räknas endast delvis såsom arbetstid.

De sakkunniga hava i huvudsak tillstyrkt en förstärkning av flygledarpersonalen i den omfattning väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, dock med vissa jämkningar beträffande lönegradsplaceringarna. Såsom motivering för den tillstyrkta personalökningen anför *de sakkunniga*.

De sakkunniga få erinra om att förhandlingar på sistone pågått om en betydande och omedelbar utvidgning av den utländska flygtrafiken på Sverige. Denna trafik skulle i första hand komma att beröra Bromma flygplats. Vidare må framhållas att en ökning av flygtrafiken på Visby nyligen inträtt, vilken väntas medföra ökat personalbehov vid den därstädes befintliga flygplatsen. Däremot har Karlstads flygplats ännu icke tagits i bruk, enär arbetet med färdigställandet av flygplatsen blivit fördröjt.

Även om det för närvarande icke är möjligt att göra några mera preciserade uttalanden om utvecklingen av den civila luftfarten inom landet, synes det dock föreligga starka skäl för antagande att den utvidgning av flygtrafiken, som på den senaste tiden inträtt och som föranlett en provisorisk personalförstärkning redan under innevarande budgetår, torde komma att kvarstå även i det följande. De sakkunniga vilja särskilt framhålla, att flygsäkerhetens upprätthållande är en angelägenhet av största vikt och att den

för detta ändamål avsedda personalen icke får tilltagas för knappt. Övertids-tjänstgöring i alltför stor omfattning är uppenbarligen ägnad att äventyra säkerheten. Härjämte är det i varje fall nödvändigt att i god tid börja bygga upp flygledarorganisationen för den kommande fredstrafiken.

Beträffande flygledarpersonalens löneställning och anställningsförhållanden anföras de sakkunniga.

Flygledarna äro för närvarande placerade i lönegraderna Eo 15, 16 och 17 samt Ex 15, 16 och 18, medan föreståndarna tillhöra lönegraderna Eo 19, 20, 21 och 22. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit inrättande av en flygledarbefattning även i lönegraden Eo 18. Denna långt drivna differentiering av lönegradsplaceringarna är enligt de sakkunnigas mening icke sakligt motiverad.

Flygvapnets trafikledare och förste trafikledare äro placerade i lönegraden Meo 15 respektive Meo 18 med lika fördelning mellan dessa lönegrader. En anknytning beträffande de civila flygledarnas lönegradsplacering synes här i viss utsträckning kunna ske. De sakkunniga vilja sålunda föreslå, att nämnda befattningshavare hänföras till lönegraderna Eo 15 och Eo 18. Med hänsyn till vad i det föregående anförts om de särskilda kvalifikationer, som erfordras för de civila flygledarbefattningarna, bör emellertid flertalet av dessa placeras i den sistnämnda lönegraden. Detta synes nödvändigt jämväl för att rekryteringen icke skall äventyras. Lönegraden Eo 18 skulle alltså anses såsom normalgrad för här ifrågakvarande personal, medan befattningarna i lönegraden Eo 15 närmast skulle betraktas såsom rekryterings-tjänster.

Även beträffande föreståndarbefattningarna torde en något större enhetlighet i lönegradsplaceringarna böra genomföras. Normalgraden synes här lämpligen böra vara Eo 20. För de tre större flygplatserna, Bromma, Bulltofta och Torslanda, torde emellertid en högre placering få anses motiverad. De sakkunniga vilja därför föreslå, att för föreståndarbefattningarna vid Bromma och Bulltofta de nuvarande lönegradsplaceringarna i Eo 22 respektive Eo 21 bibehållas samt att motsvarande befattning vid Torslanda i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag uppflyttas i lönegraden Eo 21. I förevarande sammanhang vilja de sakkunniga ifrågasätta, huruvida icke en lämpligare tjänstebenämning för föreståndarna bör väljas. De sakkunniga förorda, att benämningen förste flygledare här införes.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit inrättande av särskilda ställföreträdarbefattningar med en något högre lönegradsplacering än vad som gäller för flygledare. Ifrågakvarande tjänster ha närmast avsetts för sådana befattningshavare, vilka vid arbete i skift fullgöra tjänst såsom föreståndare. Enligt de sakkunnigas mening föreligga skäl för att en högre ersättning må utgå vid dylik tjänstgöring. Med hänsyn till de ändringar i tjänstgöringsförhållandena, som tid efter annan inträffa på detta område, synes emellertid ifrågakvarande ersättning icke lämpligen böra anordnas genom inrättande av befattningar i högre lönegrader. De sakkunniga vilja i stället förorda, att de flygledare, som förordnas att tjänstgöra såsom ställföreträdare, vid dylik tjänstgöring må erhålla en särskild ersättning per dag utöver sin lön. Denna ersättning synes kunna utgå med stöd av bestämmelserna i 19 § 2 mom. civila icke-ordinariereglementet, d. v. s. enligt reglerna för vikariatsersättning till extra ordinarie tjänsteman, vilken utan att fråga är om vikariat erhållit förordnande att bestrida göromål, vilka eljest ankomma på innehavare av befattning i högre lönegrad. Enär ställföreträdaren vid skifttjänstgöring icke i alla avseenden övertar föreståndarens funktioner, torde ovanberörda ersättning böra utgå endast med viss del av vanlig vikariatsersättning, förslagsvis tre fjärdedelar.

För att personaltillgången smidigt skall kunna anpassas, allt eftersom behovet av arbetskraft vid de olika flygplatserna varierar, böra flygledarna icke vara på förhand knutna till vissa flygplatser utan kunna förflyttas mellan dessa när så befinnes lämpligt. Den ovisshet beträffande utvecklingen, som för närvarande utmärker den civila luftfarten, medför betydande svårigheter att på förhand beräkna behovet av flygledarpersonal för någon längre tidsperiod. Med hänsyn härtill torde det vara nödvändigt att möjlighet hålles öppen till förstärkning av denna personal under löpande budgetår på sätt nu är fallet. På grund härav synes flygplatsorganisationens anslagspost till avlöningar till icke-ordinarie personal böra upptagas med beteckningen förslagsvis och sålunda efter medgivande av Kungl. Maj:t kunna överskridas.

Sammanfattningsvis innebär de sakkunnigas förslag i nu förevarande delar, att flygledarpersonalen skulle omfatta följande befattningar.

Befattning	Lönegrad
1 förste flygledare	Eo 22
2 » »	Eo 21
4 » »	Eo 20
9 flygledare	Eo 18
7 »	Eo 15
2 flygledaraspiranter med arvode motsvarande lön enligt 10 löneklassen jämte därå belöpande rörligt tillägg och kristillägg.	

Förvaltningspersonalen.

Förvaltningspersonalen vid de statliga flygplatserna är i allmänhet anställd mot arvode. Det enda undantaget härifrån utgör personalen vid Bulltofta flygplats, vilken personal till övervägande delen innehar extra ordinarie anställning. Förenämnda arvoden utgå i regel med belopp motsvarande viss löneklass jämte därå belöpande rörligt tillägg och kristillägg.

I sina anslagsäskanden beträffande luftfartsfonden för budgetåret 1945/46 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framlagt förslag om överflyttning till extra ordinarie anställning av större delen av den arvodesanställda förvaltningspersonalen. I detta sammanhang har styrelsen jämväl hemställt om inrättande av ett antal helt nya befattningar, framför allt vid Norrköpings flygplats, vilken såsom tidigare nämnts avses skola bliva centrum för ett nytt förvaltningsdistrikt.

I vidstående tablå lämnas en översikt över den förvaltningspersonal, som vid tidpunkten för betänkandets avgivande var heltidsanställd, samt över den personalorganisation för förvaltningstjänsten, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknat för budgetåret 1945/46.

Utöver den i tablå angivna, för närvarande anställda förvaltningspersonalen finnes ett betydande antal deltidsanställda befattningshavare, vilka tjänstgöra antingen vid sådana mindre flygplatser, där behov av heltidsanställd arbetskraft för närvarande icke föreligger, eller ock såsom tillsyningsmän för belysnings- och radioanläggningar. Kungl. Maj:t har för budgetåret

För närvarande befintlig personal		Av väg- och vattenbyggnadstyrelsen beräknad personal	
Befattning	Lönegrad, arvodess- klass eller arvodess- belopp	Befattning	Lönegrad
<i>Bulltofta.</i>		<i>Bulltofta.</i>	
1 flygplatschef	Eo 25	1 flygplatschef	Eo 28
1 hangarmästare	Eo 16	1 hangarmästare	Eo 16
1 fältmästare	Eo 16	1 fältmästare	Eo 16
1 förste montör	Eo 12	1 förste montör	Eo 12
1 kontorist	Eo 9	1 kassör	Eo 11
1 fältförman	Eo 8	1 kontorist	Eo 9
1 maskinist	Eo 8	1 fältförman	Eo 8
1 kanslibitråde	Eo 7	1 maskinist	Eo 8
1 förste flygplatsvakt	Eo 7	1 förste flygplatsvakt	Eo 7
4 flygplatsvakter	Eo 5	4 flygplatsvakter	Eo 5
2 bitr. "	Eo 4	4 bitr. "	Eo 4
3 fältarbetare	—	1 fältarbetare	—
1 springpojke	—	1 kontorsbitråde	Eo 4
		1 springpojke	—
<i>Torslanda.</i>		<i>Torslanda.</i>	
1 flygplatschef	10 500	1 flygplatschef	Eo 28
1 hangarmästare	5 900	1 hangarmästare	Eo 16
1 förste montör	5 000	1 förste montör	Eo 12
1 reparatör	4 950	1 kassör	Eo 11
1 förste flygplatsvakt	4 000	1 reparatör	Eo 9
1 kontorist	3 900	1 maskinist	Eo 8
3 flygplatsvakter	3 400	1 förste flygplatsvakt	Eo 7
1 bitr. flygplatsvakt	3 240	3 flygplatsvakter	Eo 5
1 telefonist	2 800	2 bitr. "	Eo 4
2 fältarbetare	—	1 kontorsbitråde	Eo 4
1 biträdande telefonist	—	1 telefonist	Eo 4
1 springpojke	—	1 fältarbetare	—
		1 biträdande telefonist	—
		1 springpojke	—
<i>Norrköping.</i>		<i>Norrköping.</i>	
1 biträdande fältmästare	lkl 10	1 flygplatschef	Eo 26
1 hangarförman	lkl 7	1 fältmästare	Eo 16
1 flygplatsvakt	lkl 3	1 förste montör	Eo 12
		1 kassör	Eo 11
		1 hangarförman	Eo 8
		1 flygplatsvakt	Eo 5
		1 bitr. "	Eo 4
		1 kontorsbitråde	Eo 4
<i>Visby.</i>		<i>Visby.</i>	
1 fältförman	lkl 7	1 fältförman	Eo 8
1 flygplatsvakt	lkl 5	1 flygplatsvakt	Eo 6
1 bitr. "	lkl 3	1 bitr. "	Eo 4
		1 kontorsbitråde	Eo 4
<i>Sundsvall/Härnösand.</i>		<i>Sundsvall/Härnösand.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 5	1 fältförman	Eo 8
1 bitr. "	lkl 3	1 flygplatsvakt	Eo 6
		1 bitr. "	Eo 4

För närvarande befintlig personal		Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknad personal	
Befattning	Lönegrad, arvodes- klass eller arvodes- belopp	Befattning	Lönegrad
<i>Karlstad.</i>		<i>Karlstad.</i>	
1 maskinist	lkl 7	1 maskinist	Eo 8
1 flygplatsvakt	lkl 3	1 flygplatsvakt	Eo 5
<i>Jönköping.</i>		<i>Jönköping.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 5	1 flygplatsvakt	Eo 6
1 bitr. "	lkl 3	1 bitr. "	Eo 4
<i>Örebro.</i>		<i>Örebro.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 5	1 flygplatsvakt	Eo 6
1 bitr. "	lkl 3	1 bitr. "	Eo 4
<i>Vängsö.</i>		<i>Vängsö.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 4	1 flygplatsvakt	Eo 5
<i>Norrtälje.</i>		<i>Norrtälje.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 4	1 flygplatsvakt	Eo 5
<i>Stigtomta.</i>		<i>Stigtomta.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 3	1 flygplatsvakt	Eo 5
		1 bitr. "	Eo 4
<i>Feringe.</i>		<i>Feringe.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 5	1 flygplatsvakt	Eo 5
		1 bitr. "	Eo 4
<i>Hagshult.</i>		<i>Hagshult.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 4	1 flygplatsvakt	Eo 5
		1 bitr. "	Eo 4
<i>Exen.</i>		<i>Exen.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 4	1 flygplatsvakt	Eo 5
<i>Halmstad.</i>		<i>Halmstad.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 5	1 flygplatsvakt	Eo 5
<i>Fagerhult.</i>		<i>Fagerhult.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 5	1 flygplatsvakt	Eo 5
		<i>Eslöv.</i>	
		1 flygplatsvakt	Eo 5
		<i>Varberg.</i>	
		1 flygplatsvakt	Eo 5
		<i>Strömstad/Näsinge.</i>	
		1 flygplatsvakt	Eo 5
		<i>Hästholmen.</i>	
		1 flygplatsvakt	Eo 5

1944/45 medgivit, att för här avsett ändamål må vara anställda följande befattningshavare med högst nedan angivna årsarvoden:

	Årsarvode kronor
6 flygplatschefer och 1 ställföreträdande flygplatschef, var och en ...	300
9 flygplatsvakter, var och en	600
53 tillsyningsmän för flygfyrar, radiofyrar och hinderbelysning, var och en	180

Kungl. Maj:t har vidare förklarat hinder icke möta för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att från den i luftfartsfondens stat under rubriken flygplatser och flygfyrar uppförda delposten till underhåll av belysningsanläggningar, byggnader och flygfält utbetala särskild ersättning till mot årsarvode anställd personal för till underhållet hänförliga arbetsprestationer, för vilka årsarvodet enligt träffade överenskommelser icke skall utgöra ersättning. De ersättningsbelopp, som med stöd av här ifrågavarande bemyndigande utgå av förenämnda delpost under budgetåret 1944/45, belöpa sig till sammanlagt omkring 1 800 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i förberörda petitaskrivelse hemställt om medel för ytterligare ett arvode åt en flygplatschef, nämligen för Varbergs flygplats, samt till arvoden åt ytterligare 13 tillsyningsmän för nya radiofyrar. I samband härmed har styrelsen föreslagit, att till avlönande av de 66 tillsyningsmännen måtte anvisas ett belopp av 13 000 kronor samt att arvodenas storlek skulle inom ramen av detta belopp få fastställas av styrelsen. Vid bifall till styrelsens förslag om inrättande av ytterligare 4 befattningar för heltidsanställda flygplatsvakter skulle antalet arvoden till icke heltidsanställda vakter kunna minska från 9 till 5.

De sakkunniga hava till en början till behandling upptagit vissa organisationsfrågor samt anföra härutinnan följande.

Såsom tidigare nämnts ombesörjes underhåll och drift av de civila luftfartsanläggningarna i södra och västra Sverige av Malmö-Bulltofta respektive Göteborg-Torslanda flygplatsförvaltningar, varvid vederbörande flygplatschefer tillika fungera som distriktschefer. Till Malmödistriktet höra sålunda, förutom Bulltofta flygplats, 6 mindre flygfält samt 14 flygfyrar. Göteborgsdistriktet omfattar för närvarande, förutom Torslanda flygplats, 4 mindre flygfält och 4 flygfyrar. Till detta distrikt torde lämpligen böra hänföras jämväl Karlstads flygplats, när denna blivit färdigställd. Det planerade Norrköpingsdistriktet avses, såsom tidigare berörts, skola omfatta 7 flygplatser, inklusive Norrköpings flygplats, och 14 flygfyrar.

Vid sin granskning av flygplatsernas förvaltningsorganisation ha de sakkunniga funnit densamma i allt väsentligt lämpad för sitt ändamål. I samband med behandlingen av den föreslagna förvaltningsavdelningen inom luftfartsstyrelsen ha de sakkunniga förordat den redan påbörjade distriktsindelningen och dess utvidgning med nyssnämnda Norrköpingsdistrikt. Samtidigt som denna decentralisering lättar den centrala myndighetens arbete, är den otvivelaktigt ägnad att effektivisera förvaltningsarbetet och minska kostnaderna för detsamma.

I organisationsplanen kan det synas egendomligt, att flygplatscheferna på

de stora flygplatserna icke äro inkopplade i flygsäkerhetstjänsten, i det att flygledarna äro direkt underställda den centrala myndigheten. I motsatt fall skulle på flygplatscheferna få ställas särskilda kompetenskrav med avseende på flygtjänst. Flygplatschefernas främsta arbetsuppgifter måste emellertid anses hänföra sig till det egentliga förvaltningsarbetet, omfattande underhåll och drift av flygplatserna och flyglederna inom respektive distrikt. I och för sig torde icke heller ett säkert handhavande av flygsäkerhetstjänsten påkalla att ytterligare ett led i säkerhetsorganisationen infördes. De sakkunniga ha därför icke funnit anledning att föreslå någon ändring i nu berörda hänseende.

De sakkunniga övergå därefter till att behandla de med de särskilda befattningarna inom förvaltningsorganisationen sammanhängande spörsmålen. Härom anföra de sakkunniga.

De heltidsanställda *flygplatscheferna* hava att självständigt organisera och leda distriktsförvaltningarnas arbete samt att därvid övervaka och ansvara för att anläggningarnas underhåll och drift skötes på ett för flygsäkerheten betryggande sätt. Det ankommer på nämnda befattningshavare att handlägga bland annat personal- och andra organisationsfrågor, övervaka och ansvara för den ekonomiska förvaltningen, verkställa upphandlingar och utanordningar, utföra mindre undersökningar och utredningar angående flygolyckor m. m. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit, att flygplatscheferna vid Bulltofta och Torslanda skulle placeras i lönegraden Eo 28 samt motsvarande befattningshavare vid Norrköpings flygplats i lönegraden Eo 26. Flygplatschefen vid Bulltofta är för närvarande placerad i lönegraden Eo 25, och för flygplatschefen vid Torslanda är fastställt ett årsarvode av 10 500 kronor, vilket för närvarande närmast motsvarar lön enligt 23 löneklassen. De sakkunniga äro medvetna om att jämförelsevis stora och ansvarsfulla uppgifter ankomma på flygplatscheferna och att kraven på dessa befattningshavare komma att ytterligare ökas, sedan den civila luftfarten efter ett fredsslut åter får fritt utveckla sig. Det kan emellertid enligt de sakkunnigas mening ifrågasättas, huruvida så höga lönegradsplaceringar, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit i förevarande fall, kunna anses befogade. Ehuru några direkta jämförelser mellan dessa befattningar och andra statliga tjänster knappast låta sig göra, må dock i detta sammanhang nämnas, att en så betydelsefull och krävande tjänst vid statens järnvägar som befattningen såsom överinspektor vid Stockholms centralstation är placerad i lönegraden A 26. De sakkunniga kunna för sin del icke finna anledning förorda en placering av flygplatscheferna i högre lönegrad än den, som nu gäller för befattningen såsom flygplatschef i Bulltofta, nämligen 25 lönegraden. Däremot synas skäl föreligga för att flygplatschefstjänsterna vid Bulltofta och Torslanda nu överföras på ordinarie stat. De sakkunniga föreslå således, att dessa befattningar placeras i lönegraden A 25. Beträffande den föreslagna befattningen i Norrköping har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, att arbetsuppgifternas omfattning i detta fall under de närmaste åren torde bliva något mindre än för flygplatscheferna vid Bulltofta och Torslanda. Med hänsyn härtill vilja de sakkunniga föreslå, att befattningen i fråga hänföres till 24 lönegraden, tills vidare såsom extra ordinarie.

Hangarmästarna vid Bulltofta och Torslanda, av vilka den vid Bulltofta är placerad i lönegraden Eo 16 och den andre är anställd mot arvode, handhava närmast under vederbörande flygplatschefer den inre förvaltningen vid dessa flygplatser. De utöva härvid tillsyn över såväl byggnader som fältytan med därtill hörande anordningar, fungera som arbetsledare för underhållet och

vakhållningen samt lämna anvisningar om uppställning av flygplan i hangarer och på fältet m. m. Då ett för framtiden bestående behov av dessa båda tjänster synes föreligga, vilja de sakkunniga förorda, att de uppföras på ordinarie stat i lönegraden A 16. Då befattningshavarnas åligganden, i den mån flygtrafiken ökar, alltmera komma att ligga inom hangartjänsten, böra befattningarna även i fortsättningen benämnas hangarmästare.

Den vid Malmö-Bulltofta flygplatsförvaltning anställde *fältmästaren* tjänstgör såsom tillsyningsman och arbetsledare för de till Malmödistriktet hörande mindre flygplatserna samt för distriktets flygfyrar. En dylik befattning, med placering liksom vid Malmödistriktet i lönegraden Eo 16, torde nu böra inrättas jämväl för vartdera av Göteborgs- och Norrköpingsdistrikten.

För skötseln av de elektriska anläggningarna inom respektive distrikt finnes vid Bulltofta och Torslanda en *förste montör*. En dylik befattningshavare är erforderlig även i det planerade Norrköpingsdistriktet. En tjänst för detta ändamål bör därför inrättas. I likhet med förste montören vid Bulltofta böra de båda övriga förste montörerna placeras i lönegraden Eo 12.

Kassa- och registratorsgöromålen vid Malmö-Bulltofta flygplatsförvaltning ombesörjas av ett kanslibitråde i lönegraden Eo 7, medan motsvarande arbetsuppgifter vid Göteborg-Torslanda flygplatsförvaltning ankomma på en arvodestänad kontorist. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit, att dessa båda befattningshavare skulle uppflyttas till kansliskrivare i lönegraden Eo 11 samt att ytterligare en sådan befattning, avsedd för Norrköpings flygplatsförvaltning, skulle inrättas. Med hänsyn till den omorganisation av flygplatsförvaltningarnas kassarörelse till större självständighet, som de sakkunniga tidigare förordat, torde en något bättre löneställning än vad som hittills tillämpats böra beredas här avsedda befattningshavare. De sakkunniga vilja därför föreslå, att vid vardera av Malmö-Bulltofta och Göteborg-Torslanda flygplatsförvaltningar inrättas en kontoristbefattning i lönegraden A 9 för förvaltningarnas kassa- och registratorsgöromål samt att för motsvarande göromål vid Norrköpings flygplatsförvaltning inrättas en kontoristbefattning i lönegraden Eo 9.

Den vid Bulltofta tjänstgörande *kontoristen* i lönegraden Eo 9 svarar för flygplatsens och distriktets förråds- och inventarieförvaltning samt handhar därjämte förrådsförvaltningen beträffande de persedlar, som jämlikt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt uniformsreglemente tillhandahållas personalen vid luftfartsledningarna. Denna befattning är erforderlig och bör bibehållas.

Maskinisten vid Bulltofta handhar ledningen av eldningsarbetet vid flygplatsens elva värmepannor samt utför smärre rörlednings- och elektriska reparationer m. m. Denna befattning, som för närvarande är placerad i lönegraden Eo 8, torde lämpligen böra överföras på ordinarie stat och därvid placeras i lönegraden A 8.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit inrättande av en maskinistbefattning jämväl vid Torslanda flygplats. Styrelsen har härvid framhållit, att det efter tillkomsten av nya anläggningar och ny utrustning på flygplatsen, framför allt pumpstation och reningsverk, visat sig nödvändigt, att flygplatsen ägde tillgång till en kunnig maskinist, vilken tillika skulle kunna tjänstgöra som garageförman. Hans uppgift skulle närmast bliva att leda och ansvara för, förutom nyssnämnda anläggningar, flygplatsens värme- och ventilationsanläggningar. Styrelsen har vidare hemställt om överflyttning av flygplatsens reparatör till extra ordinarie anställning i lönegraden Eo 9. Denne befattningshavare har till huvudsaklig uppgift att under ledning av förste montören, som i första hand skall vara sysselsatt ute i distriktet,

biträda med skötseln av flygplatsens elektriska anordningar, nämligen flygplatsbelysning med elektrisk central, reservkraftstation och elektriskt pumpmaskineri. De sakkunniga hava efter besök å platsen kommit till den uppfattningen, att de arbetsuppgifter, som avsetts för maskinisten och reparatören, böra kunna skötas utan ökning av nuvarande antal befattningshavare. Då dessa uppgifter till en del äro av jämförelsevis kvalificerad art, vilja de sakkunniga föreslå, att för ändamålet inrättas en maskinistbefattning i lönegraden A 10.

Maskinisten vid Karlstads flygplats har att ansvara för driften av flygplatsens pumpstation samt tjänstgör tillika såsom förman för fältunderhållet. De sakkunniga hava icke funnit anledning till erinran mot att denna befattning som för närvarande är förenad med ett arvode beräknat enligt 7 löneklassen, i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag placeras i lönegraden Eo 8. Benämningen synes dock böra ändras till maskinist tillika fältförman.

Fältförmän finnas för närvarande vid Bulltofta och Visby flygplatser. Dessa befattningshavare handhava den omedelbara ledningen av fältunderhållet på respektive flygplatser och skola därvid bland annat kunna biträda med upprättande av arbetsförslag med därtill hörande kostnadsberäkningar. Fältförmannen vid Visby flygplats torde i likhet med den vid Bulltofta böra placeras i lönegraden Eo 8. En dylik befattning synes erforderlig även vid Sundsvall/Härnösands flygplats.

Den vid Norrköpings flygplats placerade *hangarförmannen* skall närmast under flygplatschefen svara för ordningen inom stationsområdet ävensom för fältunderhållet vid flygplatsen. Han har därjämte att biträda bland annat vid omhändertagande av flygplan och bör därför, enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, hava utbildning såsom flygmekaniker. Mot den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna lönegradsplaceringen i Eo 8 synes intet vara att erinra.

Förste flygplatsvakten vid Bulltofta, vilken är placerad i lönegraden Eo 7, har att leda och själv deltaga i vakttjänstgöringen vid flygplatsen. Han biträder därjämte i viss utsträckning vid arbetet med flygplatsförvaltningens förrådsrörelse. Motsvarande befattningshavare vid Torslanda tjänstgör i första hand vid den till flygfältet anknutna sjöflygstationen och har därvid bland annat hand om en till flygplatsen hörande motordriven vaktbåt. De sakkunniga ha icke något att erinra beträffande befattningen vid Bulltofta och tillstyrka väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om uppförande av befattningen vid Torslanda på extra ordinarie stat i lönegraden Eo 7.

Beträffande bevakningstjänsten vid flygplatserna anföra de sakkunniga i detta sammanhang följande synpunkter.

Vid Bulltofta — och detsamma gäller även beträffande Torslanda — erfordras en relativt stor personalstyrka för *bevakning* av flygplatsen. Vakt hållningen pågår dygnet runt, vilket nödvändiggör skifttjänstgöring. Under nu rådande förhållanden utövas vakthållning i jämförelsevis stor omfattning även av polis och militär. På grund av byggnadernas läge inom flygplatsområdet och andra lokala förhållanden hållas tidvis två ingångar till flygplatsen samtidigt öppna, vilket bidrar att öka vakthållningsarbetet. Huruvida denna anordning är oundgängligen nödvändig undandrar sig de sakkunnigas säkra bedömande. Delvis har den motiverats med att den ena ingången måste hållas öppen för att avsevärt förkorta vägen till och från arbetet för dem, som arbeta i hangarerna. De sakkunniga vilja emellertid i anslutning till vad här nämnts framhålla vikten av att, när det vid flygplatsernas planering gäller

att bestämma förläggningen av flygplatsbyggnaderna, ingående uppmärksamhet jämväl ägnas åt driftkostnaderna, ej minst kostnaderna för vakthållningen. Vad särskilt beträffar Torslanda flygplats vilja de sakkunniga förorda, att i samband med en planerad utökning av hangarbyggnaderna närmare undersökes, om man genom byggnadernas placering eller genom anläggning av smärre vägar inom flygplatsen kan minska antalet ingångar att bevaka. Öppethållande av en grind eller port dygnet runt kräver en vaktpersonal av i genomsnitt $3\frac{1}{2}$ man. Lönekostnaderna för dessa kunna kapitaliseras till cirka 300 000 kronor. Det finns alltså möjligheter att genom särskilda anordningar vid flygplatserna ernå betydande kostnadsminskningar på denna punkt. I förevarande sammanhang må ock nämnas, att det vid de större flygplatserna eventuellt kan vara lämpligt att uppföra personalbostäder för vaktpersonal, varigenom kostnaderna för vakthållning nattetid torde kunna nedbringas.

Med avseende å personalbehov och löneställning för bevakningstjänsterna anföra de sakkunniga härefter.

Vakttjänsten ombesörjes i första hand av *flygplatsvakter* och *biträdande flygplatsvakter*. Dessa befattningshavare, vilka vid Bulltofta flygplats äro extra ordinarie tjänstemän i lönegraden Eo 5 respektive Eo 4, fullgöra även en hel del andra göromål, varvid de biträdas av fältarbetare. De sakkunniga ha från flygplatschefen vid Bulltofta erhållit nedanstående redogörelse för omfattningen av de arbetsuppgifter, som ankomma på de nio vakterna och fältarbetarna vid denna flygplats.

Arbetets art		Antal arbets- män. årligen
Vakttjänst:	Enligt vaktschema	42
Eldning:	$\frac{15}{9}$ — $\frac{15}{5}$ 1 man, $\frac{15}{11}$ — $\frac{15}{4}$ 1 man, $\frac{15}{1}$ — $\frac{15}{3}$ 1 man	15
Fältarbeten:	Ytjusteringar, gräsklippning, brunns- och dikesrensningar m. m.	14
Vägarbeten:	Justerings- och reparationsarbeten	2
Flygplatsområdet:	Underhålls-, uppröjnings- och försköningsarbeten	2
Byggnader:	Reparationer och underhållsarbeten av byggnadsteknisk art	2
	Renovering, underhåll och översyn av maskinell utrustning till värme-, ventilations- och sanitäranläggningar	2
Målningsarbeten:	Byggnader	1
	Objekt till fältbelysningen (hindermaster, gränsskärmar, transformator- och överkopplingskiosker m. m.)	2
Biträde vid elektriska reparations- och montagearbeten:	Fältbelysningen, skorstens- och övrig hinderbelysning, byggnader, landningsradiofyr, rör- och lampbyten	10
Motorfordon och maskiner:	Reparation, skötsel och underhåll av motorfordon, maskiner och redskap. Bilkörning	3
Hangar- och beredskapstjänst:	Rangering av flygplan i hangar, utsättning av lamprader m. m.	2
Vinterberedskap:	Snöröjning, grusning för halka, utmärkning av landningsbanor å fältet m. m.	2 (min.)
Semester och sjukdom:	Vikariatstjänstgöring	9

Summa 108

Vid Torslanda är personalbehovet för här avsedda ändamål något mindre än vid Bulltofta beroende bland annat därpå, att denna flygplats till skillnad från Bulltofta är utrustad med permanentbelagda rullbanor, vilket minskar fältunderhållsarbetet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit överflyttning av tre fältarbetare till anställning såsom biträdande flygplatsvakter i lönegraden Eo 4, därav två vid Bulltofta och en vid Torslanda. Vidare har styrelsen hemställt, att tre flygplatsvakter och en biträdande flygplatsvakt vid sistnämnda flygplats måtte uppföras på extra ordinarie stat i lönegraderna Eo 5 respektive Eo 4. Då ett stadigvarande behov av ovannämnda befattningar med all sannolikhet föreligger, vilja de sakkunniga tillstyrka, att den extra ordinarie anställningsformen här tillämpas.

Beträffande flygplatsvakterna vid de övriga flygplatserna erinra de sakkunniga, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sin petitaskrivelse anført bland annat följande.

Redan under år 1936, då styrelsen övertog förvaltningen av de första färdigställda flygplatserna på luftfartslederna, blev det nödvändigt att anställa tillsyningsmän vid anläggningarna. Dessa tillsyningsmän ha sedermera i stor utsträckning tagits i anspråk såsom väderleksobservatörer och därjämte fått utföra underhållsarbeten på fälten mot särskild ersättning. Det visade sig därvid praktiskt att bestämma vederlaget i form av månadslön, då man, särskilt under krigstid, måste fordra, att flygplatsen var kontinuerligt bevakad och att upplysningar om flygplatsens beskaffenhet när som helst kunde verifieras genom en påringning till vakten. Arbetets omfattning motiverade också på de flesta håll övergång till en fastare anställningsform. Styrelsen har sålunda nu heltidsanställda flygplatsvakter vid samtliga flygfält med så stor areal, att underhållsarbetenas omfattning motivera detta. Dessa vakter sysselsätts med underhållsarbeten såväl sommar- som vintertid, utföra i regel väderleksobservationer för statens meteorologisk-hydrografiska anstaltsräkning samt utöva tillsyn över att flygplatsen icke begagnas för otillåten flygning eller beträdes av obehöriga. Flygplatsvakterna ha i vissa fall utbildats till traktorförare och verkställa i denna egenskap slätter på flygfälten. Därjämte äro vakterna uppbördsmän och tillsyningsmän för vid flygplatsen befintliga, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och flygvapnet tillhöriga förråd. Vakterna manövrera belyningsanordningar och biträda startande och landande flygplan m. m. Därest för underhållsarbeten jämväl erfordras tillfällig arbetskraft, tjänstgör flygplatsvakten som förman för denna. Vid några mindre flygplatser har styrelsen ansett det förmånligare att träffa särskild överenskommelse med en i närheten boende person att endast utöva tillsyn över fältet. Vid dessa platser betalas utförda arbeten per timme, och särskild gottgörelse utgår för väderleksobservationer och andra tjänsteförrättningar, som påfordras. Liknande överenskommelser finnas med tillsyningsmän för radiofyrrar och flygfyrrar. För ledandet av vakternas arbete och för den omedelbara tillsynen över dem har centralt anställts en fältmästare och en biträdande fältmästare. I Visby, Norrköping och Karlstad har jämväl anställts respektive en fältförman, en hangarförman och en maskinist.

Den heltidsanställda personalen representerar nu en mångårig erfarenhet rörande de speciella förhållandena vid varje flygplats. Det måste sålunda vara i statsverkets intresse, att åt denna personal beredas sådana anställningsvillkor, att man kan påräkna, att den stannar kvar i tjänst. Styrelsen anser, att dessa heltidsanställda tjänstemän, vilka visat sig oundgängligen nödvändiga även för framtiden, böra uppföras på extra ordinarie stat. Härjämte er-

fordras vissa nya befattningar, såsom redan ovan anförts angående inrättande av ett nytt förvaltningsdistrikt för luftfartsanläggningarna i mellersta Sverige.

Beträffande flygplatsvakterna och de biträdande flygplatsvakterna får styrelsen anføra följande. Ifrågavarande vakter hava vidare arbetsuppgifter än vakterna vid Bulltofta flygplats. Dessa äro till viss del att betrakta som ordningsvakter, medan nu ifrågavarande vakter, förutom att de svara för ordningen, jämväl ombesörja fältarbeten. De böra därför vara kunniga i traktorkörning. I allmänhet böra flygplatsvakterna placeras i lönegrad Eo 5, men vid vissa större flygplatser, nämligen Visby, Sundsvall/Härnösands, Jönköpings och Örebro flygplatser, böra de med hänsyn till verksamhetens omfattning placeras i lönegrad Eo 6. För befattningarna som biträdande flygplatsvakter föreslås lönegradsplaceringen Eo 4.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens här återgivna förslag innebär, framhålla de sakkunniga, att i första hand samtliga nu befintliga arvodesbefattningar såsom heltidsanställd flygplatsvakt eller biträdande flygplatsvakt vid de mindre flygplatserna skulle överföras på extra ordinarie stat med placering i lönegrad på sätt framgår av förut återgivna sammanställning. Vidare skulle vid var och en av Norrköpings, Stigtomta, Feringe och Hagshults flygplatser nyinrättas en tjänst såsom biträdande flygplatsvakt i lönegraden Eo 4. De för sistnämnda tre flygplatser avsedda vakterna skulle därvid utnyttjas bland annat såsom vikarier för övriga flygplatsvakter inom respektive distrikt. Eslövs flygplats har av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansetts vara av den betydelse, att en heltidsanställd flygplatsvakt i lönegraden Eo 5 där borde anställas. Beträffande Varbergs, Strömstad/Näsinge och Hästholmens flygplatser har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen räknat med att dessa flygplatser efter kriget komme att erhålla så stor betydelse, särskilt för privatflyget, att heltidsanställda vakter bleve nödvändiga därstädes. Även dessa flygplatsvakter skulle placeras i lönegraden Eo 5.

För egen del yttra de sakkunniga, att de olika förslag till ändringar beträffande luftfartsledningens vaktpersonal, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina petita framlagt, allmänt sett finge anses ägnade att skapa en ändamålsenlig stabilisering av personalorganisationen på förevarande område och därjämte, åtminstone delvis, syntes vara påkallade med hänsyn till den väntade utvecklingen av flygtrafiken. Med hänsyn till de skäl, styrelsen anført beträffande de för Varbergs, Strömstad/Näsinge och Hästholmens flygplatser föreslagna befattningarna syntes dessa tills vidare böra hållas vakanta. De sakkunniga hade i övrigt icke funnit anledning till erinran mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag annat än beträffande tjänstebenämningar och lönegradsplaceringar i vissa fall. Enligt de sakkunnigas mening borde benämningen förste flygplatsvakt avses för lönegraderna Eo 7 och Eo 6 samt benämningen flygplatsvakt för lönegraderna Eo 5 och Eo 4. Vid Visby och Sundsvall/Härnösands flygplatser, där vaktpersonalen skulle stå under ledning av en fältförman, syntes i stället för de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna tjänsterna i Eo 6 böra inrättas befattningar såsom flygplatsvakt i Eo 5. I överensstämmelse med förhållandena vid Jönköpings och

Örebro flygplatser borde flygplatsvakten vid Karlstads flygplats placeras i Eo 4.

Beträffande vissa biträdesbefattningar vid flygplatserna anföras de sakkunniga följande.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag skulle från och med budgetåret 1945/46 jämväl nyinrättas fyra *kontorsbiträdestjänster* i lönegraden Eo 4, avsedda för respektive Bulltofta, Torslanda, Norrköpings och Visby flygplatser. Beträffande den för Bulltofta föreslagna befattningen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anført, att det med hänsyn till den starkt ökade omfattningen av expeditionstjänsten med utskrifter av skrivelser, tablåer, sammanställningar, instruktioner m. m. vore nödvändigt att ytterligare kontorshjälp tillfördes förvaltningen. Då vederbörande, som skulle kunna vikariera för kassören, förutom kunnighet i maskinskrivning och vanliga kontorsgöromål, måste besitta språkkunskaper för att kunna tala med utländska piloter m. fl., vilka besökte expeditionen, samt för utskrivning och tolkning av skrivelser på utländska språk, ansåge styrelsen det icke möjligt att placera den ifrågasatta befattningen i lägre lönegrad än Eo 4. Styrelsen hemställde därför om inrättande av en befattning som kontorsbiträde i lönegrad Eo 4.

Liknande motiv torde ha legat till grund för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag beträffande de övriga kontorsbiträdestjänsterna.

De sakkunniga ha för sin del icke funnit anledning till erinran mot denna personalökning.

Vad beträffar *telefonistbefattningen* vid Torslanda har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med framhållande att för denna tjänst erfordrades språkkunskaper föreslagit överflyttning av densamma till extra ordinarie stat i lönegraden Eo 4. Häremot ha de sakkunniga intet att invända. Det kan i detta sammanhang nämnas, att telefontjänsten vid Bulltofta ombesörjes av vederbörande flygbolag mot ersättning från flygplatsförvaltningen.

Förvaltningsorganisationen skulle i enlighet med de sakkunnigas förslag omfatta följande heltidsanställda personal.

Lönegrad

Bulltofta.

1 flygplatschef	A 25
1 hangarmästare	A 16
1 fältmästare	Eo 16
1 förste montör	Eo 12
1 kontorist	A 9
1 kontorist	Eo 9
1 maskinist	A 8
1 fältförman	Eo 8
1 förste flygplatsvakt	Eo 7
4 flygplatsvakter	Eo 5
4 flygplatsvakter	Eo 4
1 kontorsbiträde	Eo 4
1 fältarbetare	—
1 springpojke	—

Lönegrad

Torslanda.

1 flygplatschef	A 25
1 hangarmästare	A 16
1 fältmästare	Eo 16
1 förste montör	Eo 12
1 maskinist	A 10
1 kontorist	A 9
1 förste flygplatsvakt	Eo 7
3 flygplatsvakter	Eo 5
2 flygplatsvakter	Eo 4
1 kontorsbiträde	Eo 4
1 telefonist	Eo 4
1 fältarbetare	—
1 biträdande telefonist	—
1 springpojke	—

Norrköping.

1 flygplatschef	Eo 24
1 fältmästare	Eo 16
1 förste montör	Eo 12
1 kontorist	Eo 9
1 hangarförman	Eo 8
1 flygplatsvakt	Eo 5
1 flygplatsvakt	Eo 4
1 kontorsbiträde	Eo 4

Visby.

1 fältförman	Eo 8
1 flygplatsvakt	Eo 5
1 flygplatsvakt	Eo 4
1 kontorsbiträde	Eo 4

Sundsvall/Härnösand.

1 fältförman	Eo 8
1 flygplatsvakt	Eo 5
1 flygplatsvakt	Eo 4

Karlstad.

1 maskinist tillika fältförman	Eo 8
1 flygplatsvakt	Eo 4

Vid envar av *Jönköpings* och *Örebro* flygplatser.

1 förste flygplatsvakt	Eo 6
1 flygplatsvakt	Eo 4

Vid envar av *Stigtomta, Feringe* och *Hagshults* flygplatser.

1 flygplatsvakt	Eo 5
1 flygplatsvakt	Eo 4

Vid envar av *Vängsö, Norrtälje, Exens, Halmstads, Fagerhults, Eslövs, Varbergs, Strömstad/Näsinge* och *Hästholtens* flygplatser.

1 flygplatsvakt	Eo 5
-----------------------	------

Mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag beträffande den icke heltidsanställda personalen vid luftfartsledningarna hava de sakkunniga förklarat sig icke hava anledning till erinran. Detta ställningstagande innebär att årsarvoden med 300 kronor för var och en skulle utgå till 7 flygplatschefer och 1 ställföreträdande flygplatschef samt med 600 kronor till var och en av 5 flygplatsvakter, varjämte ett belopp av 13 000 kronor skulle avses för arvoden enligt styrelsens bestämmande åt 66 tillsyningsmän för flygfyrar under belysning och radiofyrar.

Yttranden.

Flygledarpersonalen.

Statskontoret har anfört följande.

Flygledarna äro för närvarande placerade i lönegraderna Eo 15, 16 och 17 samt Ex 15, 16 och 18, medan föreståndarna tillhöra lönegraderna Eo 19, 20, 21 och 22. De sakkunniga hava icke funnit denna långt drivna differentiering av löneställningen sakligt motiverad. Statskontoret vill tillägga, att det dessutom på grund av löneplanens byggnad och sneddningsregelns konstruktion är direkt olämpligt att placera befattningar, tillhörande samma karriärsystem, med mindre löneskillnad än två lönegrader. Den omständigheten, att flygledarna icke skulle vara på förhand knutna till vissa flygplatser utan kunna förflyttas mellan dessa, när så befinnes lämpligt, talar ytterligare för en mera enhetlig lönegradsplacering än den hittills tillämpade. Statskontoret kan för sin del tillstyrka de sakkunnigas förslag att efter förebild från flygvapnet hänföra flygledarna till lönegraderna Eo 15 och Eo 18. Av nyss anförda skäl böra enligt statskontorets mening föreståndarbefattningarna (förste flygledare) fördelas mellan lönegraderna Eo 20 och Eo 22, varvid den högre lönegraden tills vidare torde böra gälla endast för förste flygledare vid Bromma och Bulltofta.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förklarat sig icke hava annat att erinra mot de av de sakkunniga föreslagna lönegradsplaceringarna än att man måste räkna med att huvuddelen av de civila flygledarna borde placeras lägst i lönegraden Eo 18. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har vidare förordat, att den ersättning, som vid skifttjänstgöring skulle tillkomma flygledare med tjänstgöring såsom föreståndare, måtte utgå med belopp motsvarande full vikariatsersättning.

Styrelsen erinrar i detta sammanhang, att efter avgivandet av de styrelsens äskanden, på vilka de sakkunniga grundat sina förslag, ett flertal omständigheter inträffat, som krävde upprättande av flygledning på flera flygplatser än där sådan för närvarande funnes anordnad samt ordnande av skift-

tjänstgöring vid flygplatser, där sådan hittills icke varit erforderlig. Det vore med hänsyn härtill synnerligen angeläget att, på sätt de sakkunniga föreslagit, avlöningsanslaget kunde efter medgivande av Kungl. Maj:t få överskridas.

I anledning av de sakkunnigas uttalande att de för flygledarbefattningar bäst kvalificerade återfunnes bland flygbolagens trafikflygare men att dessa i allmänhet icke vore att påräkna för dylika befattningar, varför flygvapnets reservofficerare förutsattes bliva den huvudsakliga rekryteringskällan, hava *Aktiebolaget Aerotransport* och *svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag* erinrat, att det framdeles syntes komma att finnas ett icke oväsentligt antal trafikflygare, vilka efter avgång ur aktiv flygtjänst syntes vara de för flygledarbefattningar mest lämpade. Dylika flygare borde i första hand ifrågakomma.

Centrala statsförvaltningens tjänstemannaförbund föreslår, att åtminstone de av de sakkunniga förordade befattningarna i lönegraderna Eo 22 och Eo 21, två av befattningarna i lönegraden Eo 20 samt två i lönegraden Eo 18 redan nu måtte uppföras på ordinarie stat.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemannaförening anser, att fem förste flygledare och två flygledare omedelbart böra placeras på ordinarie stat.

Förvaltningspersonalen.

Statskontoret har funnit den för flygplatschef föreslagna löneställningen — lönegraderna 25 och 24 — väl hög och den inbördes avvägningen dessutom olämplig. Ämbetsverket föreslår för sin del lönegraden A 24 för flygplatscheferna vid Bulltofta och Torslanda samt Eo 22 för den blivande flygplatschefen i Norrköping. I detta sammanhang påpekar statskontoret, att dessa löner äro avsedda att utgöra full ersättning för heltidstjänstgörande befattningshavare. Med tjänst såsom flygplatschef eller flygledare syntes icke böra få förenas befattning å flygvapnets reservstat liksom det överhuvudtaget förefölle principiellt oriktigt att tillåta reservofficerare att bibehålla sina militära befattningar, om de tillträdde befattningar, som enligt uppskovskungörelsen förklarats vara mobiliseringsfria.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har jämväl ingått på spörsmålet om flygplatschefernas löneställning. Ämbetsverket framhåller, att anledning icke finnes att placera flygplatschefen i Norrköping i lägre lönegrad än motsvarande befattningshavare i Torslanda och Bulltofta. Den av de sakkunniga föreslagna lönegradsplaceringen vore för låg. Styrelsen förordar, att flygplatscheferna vid Bulltofta och Torslanda måtte placeras i lönegraderna A 26 samt att flygplatschefen vid Norrköpings flygplats hänföres till lönegraden Eo 26.

Såsom motivering för dessa förslag har styrelsen anfört i huvudsak följande.

Utvecklingen har under senaste tid förts ytterligare framåt. Frågan om svensk och utländsk trafik mellan Sverige och Amerika kan nu sägas vara aktuell, och förutsättningar för genomförande av sådan trafik hålla på att

skapas. Genom i december 1944 träffade luftfartsöverenskommelser med Amerikas förenta stater föreligga redan luftfartspolitiska förutsättningar härför, och styrelsen har föreslagit Kungl. Maj:t att hos riksdagen äska medel för utbyggande av vissa flygplatser och radioanläggningar, som erfordras för nämnda trafik. Intill dess en svensk storflygplats blir färdigställd beräknas Bromma, Norrköpings och Uppsala flygplatser tillsammans bilda den bas, som i Sverige skall betjäna samma trafik. Härigenom kommer Norrköpings flygplats att få en helt annan uppgift och betydelse i markorganisationen än vad styrelsen förutsatte vid avgivandet av sin förut nämnda petita.

Vad beträffar flygplatschefernas lönegradsplacering överhuvudtaget synes de sakkunniga icke hava tillräckligt beaktat betydelsen av att kvalificerade och kunniga personer skola kunna förvärfvas såsom flygplatschefer. Dessa, som också äro distriktschefer, komma i livlig kontakt med icke bara de lokala flygföretagen och dessas personal utan även kommuner och enskilda inom ett vidsträckt område. De skola företräda kronan vid förhandlingar med städer och kommuner rörande flygplatsernas markområden och byggnadsbestämmelser samt ekonomiskt tillvarataga möjligheterna att tillföra förvaltningarna inkomster. De skola vidare samarbeta med flygbasområdeschefer, som hava liknande uppgifter inom flygvapnets organisation, samt med militärbefälhavare och försvarsområdeschefer. De skola därjämte ansvara för distriktets medelsförvaltning.

I anledning av de sakkunnigas förslag om inrättande av två kontoristtjänster för skötseln av de större flygplatsförvaltningarnas kassarörelse har *riksräkenskapsverket* anmärkt, att det kunde ifrågasättas, om ännu så länge tillräckliga skäl föreläge att göra åsyftade, i personalhänseende relativt små lokalförvaltningar till underförvaltningar med det direkta redogöransvaret lagt på flygplatscheferna. Enligt riksräkenskapsverkets mening syntes det hittills tillämpade systemet, innebärande att redogöransvar för till luftfartsändamål anslagna medel ålæge enbart den centrala myndigheten, kunna bibehållas intill dess erfarenhet rörande den nya organisationen vunnits. Vid sådant fall syntes för närvarande icke finnas anledning att tillgodose flygplatsförvaltningarna med nya kontoristtjänster.

Allmänna lönenämnden har funnit de föreslagna lönegradsplaceringarna i vad avser flygplatsorganisationen i det hela väl avvägda. Lönenämnden har dock framhållit, att lönegraden Eo 4, vilken föreslagits för vissa flygplatsvakter, icke syntes vara tillfyllest för befattningshavare av ifrågavarande slag.

Civiltjänstförbundet har hemställt, att de i statskontorets yttrande berörda tjänsterna såsom flygplatsvakter måtte placeras lägst i lönegraden Eo 5.

Centrala statsförvaltningens tjänstemannaförbund har med hänsyn till de mindre goda befordringsutsikter, som kunde anses föreligga, föreslagit att de fältförmän, vilkas befattningar hade en självständig karaktär, måtte uppflyttas i lönegraden 10.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänstemannaförening har framfört samma synpunkt som tjänstemannaförbundet och därjämte angivit fältförmänbefattningarna vid Visby och Sundsvall/Härnösands flygplatser såsom de, vilka enligt föreningens mening borde placeras i lönegraden Eo 10 i stället för enligt de sakkunnigas förslag Eo 8. Föreningen hemställer vidare, att

flygplatscheferna vid Bulltofta och Torslanda flygplatser måtte placeras i lönegraden A 27.

Jag delar de sakkunnigas uppfattning om önskvärdheten av att åt flygplatsorganisationen förlänas större enhetlighet i fråga om avlöningssystem och lönesättning. Det av de sakkunniga framlagda förslaget synes mig med utgångspunkt från nu rådande förhållanden vara i allt väsentligt väl avvägt i vad avser både antalet befattningar och föreslagna lönegradsplaceringar. Såsom framgår av den lämnade redogörelsen, hava i de avgivna yttrandena påyrkats åtskilliga ändringar i sakkunnigförslaget. I rådande ovissa läge med avseende å trafikens framtida omfattning samt därav betingat personalbehov synes mig dock anledning i stort sett icke föreligga att vidtaga dylika ändringar.

*Departements-
chefen.*

Jag biträder sålunda de sakkunnigas förslag beträffande flygledarpersonalens antal. Vad angår löneställningen vill jag förordad den av statskontoret föreslagna jämkningen, att förste flygledarna differentieras allenast på två lönegrader, varvid befattningarna i Bromma och Bulltofta torde böra hänföras till lönegraden Eo 22 samt övriga befattningar till lönegraden Eo 20. Tillräckliga skäl synas icke vara för handen att frångå de av de sakkunniga förordade grunderna för ersättning åt flygledare, som bestrida göromål, vilka eljest ankomma på förste flygledare.

Vad förvaltningspersonalen angår, vill jag även i denna del biträda de sakkunnigas förslag allenast med den jämkningen, att jag — i anslutning till vad allmänna lönenämnden anfört — förordar, att samtliga flygplatsvakter placeras i lönegraden Eo 5 och att sålunda lönegraden Eo 4 icke vidare kommer till användning beträffande denna personalgrupp. På skäl, som de sakkunniga anfört, böra befattningarna såsom flygplatsvakter vid Varbergs, Strömstad/Nälinge och Hästholmens flygplatser tills vidare hållas obesatta i avvaktan på flygtrafikens utveckling.

Vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört beträffande den ökade betydelsen av Norrköpings flygplats under den närmaste framtiden innefattar i och för sig vissa skäl för en omprövning av frågan om lönegradsplaceringen för flygplatschefen vid nämnda flygplats. Enligt min mening bör emellertid en sådan omprövning lämpligen ske först sedan någon erfarenhet vunnits om trafikens omfattning vid flygplatsen efter det den nu planerade utvidgningen av flygfältet kommit till stånd. Vissa i yttrandena berörda frågor om ordinarie sättning av ytterligare tjänster m. m. torde ej böra göras till föremål för prövning förrän flygtrafikens omfattning i fredstid kan någorlunda överblickas.

De av de sakkunniga föreslagna tre nya kontoristtjänsterna vid flygplatsförvaltningarna hava synt mig behöfliga oavsett huruvida dessa förvaltningar i en framtid komma att intaga ställning såsom självständiga underförvaltningar eller ej. Ehuru detta spörsmål torde böra bliva föremål för ytterligare övervägande, vill jag framhålla, att en viss decentralisering på detta område synes mig i princip vara att förordad. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att träffa avgörande härutinnan.

I fråga om flygledarbefattningarnas benämning har luftfartsmyndigheten i en den 17 mars 1945 dagtecknad promemoria, med instämmande av chefen för flygvapnet och aktiebolaget Aerotransport, föreslagit att för erhållande av likhet med motsvarande befattningar inom flygvapnet den av de sakkunniga förordade beteckningen förste flygledare måtte ändras till förste trafikledare samt beteckningen flygledare till trafikledare. Mot detta förslag, som lämnats utan erinran av chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har jag icke något att invända.

Det är uppenbart att, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, omständigheter under löpande budgetår kunna inträffa, vilka nödvändiggöra en omedelbar ökning av personalen såväl inom trafikledningen som vid flygplatsförvaltningarna. På sätt de sakkunniga förordat böra därför vederbörande avlöningsposter betecknas förslagsvis för att sätta Kungl. Maj:t i tillfälle att tillgodose oundgängliga behov av personalförstärkning.

Jag vill i detta sammanhang slutligen understryka de sakkunnigas uttalande om vikten av en sådan planering av flygplatserna och bebyggelsen därstädes, att bevakningskostnaderna kunna i möjligaste mån begränsas.

VISSA ÖVERGÅNGSANORDNINGAR M. M.

Ur olika synpunkter, främst önskvärdheten av att åtgärderna för freds-flygtrafiken skola kunna planeras av luftfartsstyrelsen, synes det angeläget att denna träder i funktion så snart som möjligt. Jag vill därför förorda, att luftfartsstyrelsen inrättas från och med den 1 juli 1945. Jämväl de lokala organen böra i den mån så kan ske fungera enligt den nya organisationen från och med denna dag. Med hänsyn till den tid, som tillsättande i föreskriven ordning av vissa av de nyinrättade befattningarna kräver, torde det emellertid icke vara möjligt att redan vid angiven tidpunkt bringa personalförteckningar samt avlönings- och omkostnadsstater i sin helhet i tillämpning. Det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att meddela de bestämmelser, som må erfordras under övergångstiden. I den mån innehavare av nu befintlig ordinarie befattning å luftfartsavdelningen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå tilläventyrs icke skulle erhålla befattning i luftfartsstyrelsen lärer befattningen få uppföras på övergångsstat.

Intill dess vederbörliga befattningar i luftfartsstyrelsen och i flygplatsorganisationen tillsatts torde följande regler böra gälla för avlöning av den för luftfartsärendena erforderliga, nu befintliga personalen. De befattningshavare i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka tillhöra luftfartsavdelningen — med undantag för personal för byggande av flygplatser, vilken personal, i den mån den ej placeras på tjänster inom luftfartsstyrelsen, alljämt bör tillhöra väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och avlönas enligt oförändrade grunder — torde böra uppbära den avlöning, de åtnjuta vid budgetårsskiftet, från de anslagsposter å luftfartsstyrelsens avlöningsstat, vilka svara emot befattningens egenskap av ordinarie respektive icke-ordinarie. Motsvarande anordning bör gälla för såväl flygledare som den tjänstemannapersonal i övrigt vid flygplatsorganisationen, vilken antingen innehar extra ordinarie anställning eller uppbär arvode. Kostnaderna för annan personal inom flyg-

platsorganisationen torde böra bestridas från luftfartsfondens utgiftspost Underhåll och drift av luftfartsleder.

Vissa av de sakkunniga framförda förslag med avseende å pensionsåldern för ett antal av de föreslagna befattningarna vid luftfartsväsendet torde i sinom tid få anmälas av chefen för finansdepartementet.

Budgettekniska frågor. Anslagsberäkningar.

För redovisning av statens med den civila regelbundna lufttrafiken för- enade tillgångar och skulder, inkomster och utgifter inrättades från och med den 1 juli 1938 luftfartsfonden. Genom beslut den 17 juni 1938 har Kungl. Maj:t meddelat bestämmelser angående fondens inrättande och förvaltning.

Å denna fond redovisas i statens flygfält ingående markområden och bygg- nader samt staten tillhöriga, för luftfartslederna avsedda belynings- och radiofyranläggningar. Vidare upptagas i fondens räkenskaper de av staten ägda aktierna i aktiebolaget Aerotransport. De till flygfälten hörande radio- anläggningarna, vilka förvaltas av telegrafverket, redovisas däremot tills vidare å telegrafverkets fond. Samtliga i luftfartsfonden investerade tillgångar äro — utom i vad avser mark, som tillförts fonden, samt statens aktieinnehav i aktiebolaget Aerotransport — å fonden upptagna såsom helt avskrivna.

Å luftfartsfondens stat upptagas kostnader för underhåll och drift av luft- fartslederna, kostnader för förvaltningen av Bulltofta och Torslanda flyg- platser, hyres- och arrendeavgifter m. m. för förhyrda lokaler och områden samt ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten. Slutligen är å fondens utgiftssida upptaget understöd åt aktiebolaget Aerotransport. Å statens inkomstsida upptagas hyror och arrenden för till enskilda upp- låtna lokaler och områden, diverse inkomster, inkomster av Bulltofta och Torslanda flygplatser, utdelning å aktier i aktiebolaget Aerotransport samt ersättningar för vissa väderleksobservationer. Den brist, som uppkommer å staten för luftfartsfonden, avföres såsom underskott å riksstatens driftbudget under rubrik Utgifter för statens kapitalfonder.

Underskotten å luftfartsfonden hava sedan fondens tillkomst upptagits med följande belopp:

Budgetår	Kronor
1938/39	1 288 000
1939/40	1 324 500
1940/41	1 249 900
1941/42	1 164 900
1942/43	1 118 800
1943/44	1 056 200
1944/45	1 151 700

För budgetåret 1945/46 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, beräkna underskottet till oförändrat belopp, 1 150 000 kronor.

Genom brev den 2 juni 1944 har Kungl. Maj:t fastställt följande, av riks- dagen godkända

Stat för luftfartsfonden för budgetåret 1944/45.

<i>Inkomster</i>		<i>Utgifter</i>	
	Kronor		Kronor
1. Hyror och arrenden för till enskilda upplåtna lokaler och områden	25 000	1. Underhåll och drift av luftfartsleder, <i>förslagsvis</i>	397 400
2. Diverse inkomster	25 000	2. Förvaltningen av Bulltofta flygplats, <i>förslagsvis</i>	144 000
3. Inkomster av Bulltofta flygplats	150 000	3. Förvaltningen av Torslanda flygplats, <i>förslagsvis</i>	114 000
4. Inkomster av Torslanda flygplats	50 000	4. Hyres- och arrendeavgifter m. m. för förhyrda lokaler och områden, <i>förslagsvis</i>	10 000
5. Utdelning å aktier i aktiebolaget Aerotransport ..	228 200	5. Ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten, <i>förslagsvis</i>	485 000
6. Ersättningar för väderleksobservationer	8 000	6. Understöd av regelbunden luftfart	487 500
Underskott att avföras å riksstaten	1 151 700		
	<hr/>		
	Summa kronor 1 637 900		Summa kronor 1 637 900

Innan jag ingår på frågorna om beräkningen av underskottet å luftfartsfonden och om stat för fonden för nästkommande budgetår, torde vissa i samband med inrättandet av luftfartsstyrelsen uppkommande budgettekniska frågor få behandlas.

De sakkunniga hava förutsatt, att anslag till luftfartsstyrelsens avlöningar och omkostnader samt till flygplatsorganisationens avlöningar och omkostnader skulle anvisas å sjätte huvudtiteln. Genomförandet av detta förslag skulle komma ått medföra vissa konsekvenser med avseende å luftfartsfondens konstruktion, till vilka de sakkunniga icke tagit ställning.

Såsom motivering för sin ståndpunkt beträffande bestridandet av flygplatsorganisationens avlöningar och omkostnader hava de sakkunniga anført.

Kostnaderna för nämnda organisation utgå av vissa i luftfartsfondens stat uppförda delposter och redovisas således icke enligt vanligen tillämpade budgetprinciper över avlönings- och omkostnadsanslag å driftbudgeten. Orsaken härtill är att söka i förhållanden, som sammanhånga med de budgettekniska grunderna för luftfartsfondens konstruktion. Nämnda fond, som inrättades år 1938, tillkom för att giva möjlighet till samlad överblick över de kostnader, som den civila luftfarten åsamkar statsverket. Då personalkostnaderna för flygplatsorganisationen äro av hithörande slag, ansågs det lämpligt, att dessa kostnader redovisades å luftfartsfondens stat. Med hänsyn till den vikt, som numera tillmätes principen om att de statliga myndigheternas personalkostnader skola upptagas å vederbörliga avlönings- och omkostnadsanslag, och då kostnaderna för den centrala organisationen redan nu redovisas å driftbudgeten, vilja emellertid de sakkunniga föreslå, att denna princip nu erhåller tillämpning även i förevarande fall och att alltså särskilda avlönings- och omkostnadsanslag för flygplatsorganisationen anvisas å drift-

budgeten under sjätte huvudtiteln. Dessa anslag böra lämpligen uppföras i omedelbar anslutning till motsvarande anslag för luftfartsstyrelsen. En dylik omläggning bör enligt de sakkunnigas mening icke medföra några avgörande olägenheter med avseende på möjligheterna att överblicka statsverkets kostnader för luftfarten, särskilt i betraktande av att det icke ansetts erforderligt att å luftfartsfonden redovisa den centrala myndighetens personalkostnader, vilka ju också tillhöra nyss angivna kostnadsgrupp.

Riksräkenskapsverket har i sitt utlåtande över de sakkunnigas förslag upptagit denna fråga till behandling och därvid även berört vissa i samband därmed stående spörsmål. I ämbetsverkets utlåtande anföres i ämnet följande.

Å luftfartsfonden samlas för närvarande samtliga löpande utgifter för och inkomster av luftfarten med undantag allenast för de administrativa kostnader för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsbyrå, som redovisas å nämnda styrelses avlönings- och omkostnadsanslag. Å luftfartsfonden redovisas även aktieinnehavet i aktiebolaget Aerotransport, genom vilket staten är ägare till de reguljära svenska flyglinjerna. Med denna konstruktion avses givetvis, att fonden skall utvisa det ekonomiska resultatet av statens i lufttrafiken investerade medel liksom statens järnvägars fond avspeglar det ekonomiska resultatet av statens i järnvägsanläggningar investerade medel. För närvarande är luftfartsfonden konstruerad som en underskottsfond. Därest framdeles lufttrafiken skulle utvecklas i sådan riktning, att utgifterna för luftfarten kunna täckas av dess inkomster, bör luftfartsfonden i riksbokföringen hänföras till statens affärsverksfonder.

Luftfartsfonden hade även kunnat ordnas såsom en fastighetsfond i likhet med lotsverkets delfond av statens allmänna fastighetsfond. Skillnaden mellan statens investeringar i sjöfart och luftfart ligger emellertid däri, att staten, när det gäller sjöfarten, endast är ägare till säkerhetsanordningarna utmed trafiklederna, medan staten i fråga om luftfarten är ägare till både flyglinjer och flyghamnar.

Redovisningen av statens kostnader för lufttrafiken kan tänkas ordnad efter två linjer. Antingen kunna samtliga administrationskostnader redovisas å anslag under VI huvudtiteln och luftfartsfondens belastning i motsvarande mån reduceras (alt. I) eller ock kunna samtliga kostnader för luftfarten samlas å luftfartsfonden (alt. II).

Vid det första alternativet böra avlöningar och omkostnader för luftfartsstyrelsen och flygplatsorganisationen samt kostnaderna för projektering av flygplatser anvisas under VI huvudtiteln. Om så sker, bör även den nu å luftfartsfondens stat anvisade utgiftsposten Ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten, vilken likaledes inkluderar avlöningar och omkostnader, överflyttas till VI huvudtiteln. Dessa utgifter borde i så fall under VI huvudtiteln sammanföras under ny rubrik, Lufttrafikväsendet. Om redovisningen ordnas på detta sätt, finnes ingen anledning att redovisa de till understöd åt regelbunden luftfart anvisade medlen, vilka närmast ha karaktär av statlig subvention, annorstädes än under VI huvudtiteln. Luftfartsfonden blir i så fall förvandlad till en ren fastighetsfond, varför aktieinnehavet i aktiebolaget Aerotransport då bör återföras till fonden för statens aktier.

Enligt det andra alternativet (alt. II) skulle samtliga inkomster och utgifter för luftfarten bibehållas samlade å luftfartsfonden, å vars stat de föreslagna avlönings- och omkostnadsanslagen skulle uppföras såsom statposter.

I särskilda bilagor till riksräkenskapsverkets utlåtande har lämnats en översikt över anslagsindelningen vid de båda alternativen. I bilagorna hava även för belysning av de ekonomiska konsekvenserna av ifrågakvarande alternativ

angivits belopp för de olika anslagen och statposterna, beräknade med ledning av sakkunnigbetänkandets kostnadsberäkningar samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsäskanden för budgetåret 1945/46. Jag hänvisar i detta avseende till handlingarna i ärendet.

Beträffande de båda olika alternativen anför riksräkenskapsverket vidare följande.

Nettunderskottet för luftfartsfonden, som för innevarande budgetår beräknats till 1,15 miljoner kronor, skulle vid bifall till av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda anslagsäskanden för nästkommande budgetår ökas till 1,72 miljoner kronor. Härvid är emellertid att märka, att å investeringsanslag för närvarande redovisas avlöningar och omkostnader, som enligt de sakkunnigas uppfattning, vilken riksräkenskapsverket delar, böra behandlas såsom driftutgifter. Om dessa kostnader beräknas till 0,23 miljoner kronor, skulle luftfartsfondens underskott för nästkommande budgetår vid bibehållande i övrigt av nuvarande redovisningssystem kunna beräknas till 1,95 miljoner kronor. I dessa belopp hava dock icke inräknats de luftfartsbyråns kostnader, som för närvarande bestridas från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslag, något understigande 0,20 miljoner kronor.

Vid tillämpning av alternativ I skulle nyssnämnda underskott å 1,95 miljoner kronor reduceras till knappt $\frac{1}{10}$ av detta belopp, medan de under VI huvudtiteln redovisade utgifterna för luftfarten skulle uppgå till mer än 2 miljoner kronor. Vid tillämpning åter av alternativ II skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslag minskas med kostnaderna för luftfartsbyrån, medan luftfartsfondens utgifter skulle ökas med kostnaderna för luftfartsstyrelsen och den vidgade flygplatsorganisationen.

Vid tillämpning av sistnämnda alternativ skulle luftfartsstyrelsen såsom förvaltare av luftfartsfonden med å denna redovisade tillgångar och skulder få en ställning analog med styrelsen för ett statligt affärsdrivande verk. Skötseln av flygplatserna och luftfartslederna skulle då få karaktären av en statlig affärsverksamhet, vid vilken utgifterna i görligaste mån skulle täckas med dels flygplatsernas inkomster och dels avkastningen av statens egna flyglinjer (aktiebolaget Aerotransport). Denna lösning står i överensstämmelse med chefens för finansdepartementet uttalande rörande luftfartsfonden i 1938 års statsverksproposition, enligt vilket fonden till sin konstruktion skulle vara analog med affärsverksfonderna. Med denna lösning skulle även vinnas den enhetlighet med avseende å redovisningen av statens utgifter för luftfartsväsendet, som enligt samma departementschefsuttalande ansågs önskvärd. Å andra sidan är det obestridligt, att ett genomförande av alternativ I skulle draga med sig en icke önskvärd sönderbrytning av luftfartsfonden.

I avvaktan på utredning rörande den omfattning, i vilken statens utgifter för luftfarten äro av natur att framdeles böra täckas med inkomster av luftfarten, anser sig riksräkenskapsverket därför böra bestämt förorda, att de av utredningen föreslagna anslagen i enlighet med det ovan berörda alternativet II anvisas såsom anslagsposter å staten för luftfartsfonden med i huvudsak samma beräkning, underindelning i delposter och maximeringsföreskrifter som för anslag å riksstaten. Vid utgifternas redovisning å luftfartsfonden bör dock tillkomma en delpost för kristillägg m. m.

Beträffande vissa med riksräkenskapsverkets förslag sammanhängande detaljfrågor anför ämbetsverket.

Till de arbetsuppgifter, som böra överflyttas från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till luftfartsstyrelsen, hör även besiktning av flygplan samt övriga

ärenden rörande den tekniska kontrollen av flygmateriel för civilt bruk. Denna verksamhet bör enligt riksräkenskapsverkets mening fortfarande finansieras med under VI huvudtiteln anvisade medel. Riksräkenskapsverket förutsätter, att detta tills vidare ordnas genom ett under VI huvudtiteln anvisat anslag, vilket i redovisningen behandlas såsom ett ersättningsanslag till luftfartsfonden.

De besiktningsavgifter, som nu uppbäras av besiktningsmän, böra härvid redovisas brutto å luftfartsfondens stat.

De hittillsvarande å luftfartsfondens stat uppförda anslagsposterna Underhåll och drift av luftfartsleder, Förvaltningen av Bulltofta flygplats och Förvaltningen av Torslanda flygplats böra vid bifall till vad nu föreslagits reduceras med de belopp, som överföras till avlönings- och omkostnadstitlar, varefter kvarstående belopp böra sammanföras å en post, Underhåll och drift av luftfartsleder.

I överensstämmelse med vad de sakkunniga förordat tillstyrker riksräkenskapsverket vidare, att de till flygplatserna hörande tillgångar, som upptagits till redovisning å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förrådsfond, överföras till luftfartsfonden.

Då vid bifall till vad riksräkenskapsverket sålunda förordat avlönings- och omkostnadstitlarna för luftfartsstyrelsen och flygplatsorganisationen skulle prövas, anvisas och redovisas i den ordning, som gäller för å riksstaten uppförda avlönings- och omkostnadsanslag, förutsätter riksräkenskapsverket, att Kungl. Maj:t i regleringsbrev kommer att på sedvanligt sätt förordna om dessa titlars användning samt utfärda föreskrifter om utgifternas redovisning på undertitlar samt utfärda föreskrifter om utgifternas redovisning på undertitlar enligt i betänkandet och härövan framlagda förslag.

Med vad sålunda anförts förklarar sig riksräkenskapsverket, utan att därmed taga slutlig ställning till frågan om luftfartsfondens framtida konstruktion, hava förordat den lösning, som står i närmaste överensstämmelse med för fonden nu gällande regler. Här berörda spörsmål syntes emellertid, fortsätter ämbetsverket, böra göras till föremål för fortsatt utredning, så snart de nu planerade flygplatsernas framtida ekonomi kunde bättre överblickas. I samband därmed borde även undersökas, huruvida icke luftfartsfonden borde redovisas bland statens affärsverksfonder och därvid för täckning av det beräknade underskottet anvisas ett till beloppet maximerat anslag under VI huvudtiteln. Vidare borde övervägas, huruvida icke understöd till regelbunden luftfart borde utbrytas ur luftfartsfonden och såsom ett bidragsanslag anvisas direkt under VI huvudtiteln. Slutligen syntes även böra undersäkas, om icke för framtiden avskrivning av kostnaderna för belysningsanläggningar och radiofyrar borde fördelas på flera budgetår, i vilket fall medel för avskrivningsändamål borde anvisas å luftfartsfondens stat.

Såsom riksräkenskapsverket framhållit kan man tänka sig närmast två alternativ för redovisning av kostnaderna för luftfartsstyrelsen och flygplatsförvaltningarna. Enligt det ena skulle, på sätt de sakkunniga avsett, anslag för nämnda ändamål anvisas å riksstatens sjätte huvudtitel. Vid denna lösning skulle luftfartsfonden, sedan vissa i konsekvens med omläggningen stående förändringar genomförts, närmast få karaktären av en fastighetsfond. Enligt det andra alternativet skulle anslagen uppföras under luftfartsfonden,

*Departements-
chefen.*

vars konstruktion skulle i övrigt bibehållas i princip oförändrad i syfte huvudsakligen att i ett sammanhang giva en i stort sett fullständig redovisning av statsverkets inkomster och utgifter för luftfarten. Det sistnämnda alternativet, enligt vilket luftfartsfonden komme att erhålla ganska stora likheter med en affärsverksfond, har förordats av riksräkenskapsverket, som därjämte antytt vissa riktlinjer för luftfartsfondens framtida ombildning till en ren affärsverksfond.

Vid övervägande av sålunda föreliggande alternativ har jag efter samråd med chefen för finansdepartementet funnit mig böra förorda riksräkenskapsverkets förslag. Den samlade överblick över luftfartsväsendets ekonomi, som skulle vinnas genom en redovisning enligt riksräkenskapsverkets förslag, synes mig ägnad att stimulera till en sådan politik med avseende å såväl inkomster som utgifter, vilken kan bidra till en sund utveckling av luftfarten såsom reguljärt trafikmedel.

Det förslag, som jag sålunda tillstyrkt, innebär, att å utgiftssidan på luftfartsfondens stat skulle uppföras särskilda poster till avlöningar och omkostnader för luftfartsstyrelsen och flygplatsorganisationen. Över dessa poster böra redovisas samma utgifter, för vilka särskilda anslag enligt de sakkunnigas förslag skulle upptagas under sjätte huvudtiteln, d. v. s. lönekostnader för personal i tjänstemannaställning samt däremot svarande expenser och övriga omkostnader ävensom kostnaderna för kristillägg och provisoriskt lönetillägg. Även enligt denna lösning bör personalförteckning i vanlig ordning fastställas av riksdagen. På sätt förut framhållits böra emellertid, såsom jämväl av de sakkunniga föreslagits, de ifrågakvarande avlönings- och omkostnadsposterna anvisas förslagsvis för att sätta Kungl. Maj:t i tillfälle att inom de gränser i fråga om anställningsformer m. m., som uppdragas av personalförteckning och avlöningsförfattningar, medgiva sådana personalökningar, vilka må betingas av under löpande budgetår inträffade omständigheter. För dessa poster böra, såsom riksräkenskapsverket uttalat, tillämpas samma underindelning i delposter och samma maximeringsföreskrifter m. m., som pläga iakttagas beträffande motsvarande anslag å riksstaten.

De nu å utgiftssidan av staten för luftfartsfonden förekommande posterna Underhåll och drift av luftfartsleder, Förvaltningen av Bulltofta flygplats samt Förvaltningen av Torslanda flygplats torde efter den utbrytning av kostnaderna för tjänstemannapersonal, som följer av vad nyss förordats, böra sammanföras till en post, benämnd Underhåll och drift av luftfartsleder. I anslutning härtill böra de båda inkomstposterna Inkomster av Bulltofta flygplats och Inkomster av Torslanda flygplats sammanföras till en, lämpligen benämnd Trafikinkomster. Nuvarande rubricering av utgiftsposterna Hyres- och arrendeutgifter m. m. för förhyrda lokaler och områden, Ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten samt Understöd av regelbunden luftfart torde böra bibehållas. Å utgiftssidan bör i enlighet med de sakkunnigas förslag tillkomma en post benämnd Projektering av flygplatser. Dispositionen av denna post bör, såsom de sakkunniga förordat,

självfallet vara beroende av Kungl. Maj:ts beslut, men hinder bör ej föreligga för Kungl. Maj:t att ställa visst belopp till luftfartsstyrelsens förfogande för diverse projekteringsarbeten utan specificering till viss flygplats.

Vad härefter angår statens inkomstsida förordar jag nu icke annan ändring i rubriceringen av inkomstposterna än nyssnämnda sammanförande av inkomsterna vid Bulltofta och Torslanda flygplatser till en post. Ehuru goda skäl synas tala för riksräkenskapsverkets förslag såväl att ersättning för den statliga inspektionsverksamheten beträffande flygmateriel beredes luftfartsfonden i form av ett särskilt anslag å sjätte huvudtiteln — varvid motsvarande belopp borde upptagas såsom en inkomstpost å luftfartsfondens stat — som att besiktningsavgifterna skulle redovisas brutto å denna stat, finner jag lämpligast, att med denna omläggning får anstå i avbidan på den allmänna översyn av fondens konstruktion, som förordats i riksräkenskapsverkets utlåtande. Utformat förslag i detta avseende torde — efter avvaktande av ett års redovisning enligt nu förordade grunder — böra föreläggas 1947 års riksdag. Vid den utredning, som bör föregå förslaget, böra de av riksräkenskapsverket antydda riktlinjerna i huvudsak följas. Emellertid torde böra övervägas, om icke redovisningen av kostnaderna för luftfarten kan än tydligare komma till uttryck genom ett fullständigare genomförande av nämnda principer. Sålunda kan ifrågasättas, om ej de särskilda kostnaderna för väderlekstjänst åt luftfarten borde — i stället för att, såsom nu är fallet, bestridas från anslag under sjätte huvudtiteln — få formen av en från luftfartsfonden utgående ersättning till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut. Vidare bör frågan om de olika kapitalinvesteringarnas avskrivning och eventuella förräntning göras till föremål för övervägande från enhetliga utgångspunkter. För närvarande bliva alla investeringar i luftfartsfonden utom för markförvärv och aktier föremål för omedelbar avskrivning genom särskilda anslag under driftbudgeten. De för luftfartsändamål gjorda investeringarna i telegrafverkets fond avskrivs däremot successivt genom att vissa belopp av den från luftfartsfondens stat bestridda ersättningen till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten avsättas till telegrafverkets värdeminskningsskonto. I sistnämnda ersättning innefattas även ränta å kapitalinvesteringen, vilket icke är fallet med någon annan investering i luftfartsfonden. Även om man för den närmaste framtiden måste räkna med att förräntning icke kan erhållas å utgifterna för anläggandet av flygfält, torde dock böra övervägas, om ej avskrivningen av investeringarna bör fördelas på ett flertal år och ske genom å luftfartsfondens stat uppförda avsättningar till värdeminskningsskonto. Ätminstone för sådana anläggningar som hangarbyggnader torde avsättningarna böra ske efter affärsmässiga grunder och sålunda göras beroende av i vad mån anläggnings- och underhållskostnader kunna förräntas respektive bestridas med inkomster av byggnadernas uthyrning.

Enligt vad jag i det föregående förordat skulle luftfartsfondens stat för nästa budgetår komma att upptaga följande inkomst- och utgiftsposter.

Inkomster.

1. Hyror och arrenden för till enskilda upplåtna lokaler och områden.
2. Trafikinkomster.
3. Utdelning å aktier i aktiebolaget Aerotransport.
4. Ersättning för väderleksobservationer.
5. Diverse inkomster.

Utgifter.

1. Luftfartsstyrelsen: Avlöningar.
2. Luftfartsstyrelsen: Omkostnader.
3. Flygplatsorganisationen: Avlöningar.
4. Flygplatsorganisationen: Omkostnader.
5. Underhåll och drift av luftfartsleder.
6. Hyres- och arrendeavgifter m. m. för av fonden förhyrda lokaler och områden.
7. Projektering av flygplatser.
8. Ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten.
9. Understöd åt regelbunden luftfart.

Vid en framtida ombildning av luftfartsfonden till en affärsverksfond torde skillnaden mellan utgifter och inkomster böra, i den mån brist uppkommer, täckas med ett särskilt ersättningsanslag under sjätte huvudtiteln och, om överskott uppstår, redovisas och inlevereras i samma ordning, som gäller för överskott av affärsverkens rörelse. Tills vidare torde emellertid nu gällande ordning böra bibehållas och skillnadsbeloppet, vilket kommer att utgöra ett avsevärt underskott, upptagas å riksstatens driftbudget under rubriken Utgifter för statens kapitalfonder.

Jag övergår nu att framlägga anslagsberäkningar rörande de olika posterna å luftfartsfondens utgiftssida samt beräkning rörande inkomstsidan.

1. Luftfartsstyrelsen: Avlöningar.

De sakkunniga hava beräknat avlöningskostnaderna för luftfartsstyrelsen till 362 000 kronor enligt följande av de sakkunniga uppgjorda statförslag.

Avlöningsstat.

	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i>	134 000
2. Arvoden bestämda av Kungl. Maj:t	8 200
3. Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i>	174 600
4. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i>	45 200
	Summa kronor 362 000

Till grund för de sakkunnigas beräkningar ligga följande överväganden.

Nettolönerna enligt lägsta löneklass för den ordinarie personalen uppgå till sammanlagt 131 000 kronor för år. Härtill komma kostnaderna för avlöningsförhöjningar i vissa fall samt för vikariatsersättningar med tillhoppa 3 000 kronor. I enlighet härmed skulle delposten till avlöningar till ordinarie tjänstemän böra upptagas med ett belopp av 134 000 kronor.

I avlöningsstaten bör ingå en delpost till Arvoden bestämda av Kungl. Maj:t. Häre skulle inräknas erforderliga arvodesbelopp dels till ledamöterna i styrelsen med (4×1500) 6 000 kronor, dels till militärassistenten med 360 kronor och dels till läkarassistenten med 1 800 kronor. Anslagsposten skulle alltså böra upptagas till 8 160 kronor eller avrundat 8 200 kronor.

För den övriga icke-ordinarie personalen uppgå nettolönerna enligt lägsta löneklass till sammanlagt 159 546 kronor. I delposten till avlöningar till övrig icke-ordinarie personal bör inräknas, förutom nyssnämnda belopp, ett belopp å 5 000 kronor, som avsetts för kostnaderna för placering av vissa befattningshavare i högre löneklass än begynnelselöneklassen, ävensom ett belopp å, förslagsvis, 10 054 kronor till vikariats- och övertidsersättningar samt till avlönande av tillfälliga biträden. Icke-ordinarieposten skulle alltså uppgå till (159 546 + 5 000 + 10 054) 174 600 kronor I enlighet med vad de sakkunniga tidigare förordat torde anslagsposten böra anvisas med beteckningen förslagsvis.

Kostnaderna för rörligt tillägg (15 %) uppskattas till, avrundat, 45 200 kronor.

Beträffande skälen för inräknande i icke-ordinarieposten av ett belopp å 5 000 kronor till kostnader för placering av vissa tjänstemän i högre löneklass än begynnelselöneklassen hava de sakkunniga anfört följande.

Åtskilliga av de befattningshavare, vilka nu äro anställda mot arvode å luftfartsavdelningen eller vid den lokala luftfartsorganisationen, torde i samband med övergång till ordinarie eller extra ordinarie tjänst hos luftfartsstyrelsen komma att få vidkännas en mer eller mindre betydande löneminskning vid tillämpning av vanliga lönetursregler. I den mån dylik tjänsteman övergått från anställning med av Kungl. Maj:t reglerat arvode, bör han efter särskild prövning av Kungl. Maj:t kunna erhålla omedelbar placering i sådan högre löneklass, att en mera avsevärd löneminskning undviks, dock icke i högre löneklass än den högsta inom vederbörande lönegrad. För här avsedda kostnader torde i luftfartsstyrelsens anslagspost till avlöningar till övrig icke-ordinarie personal böra inräknas ett belopp av 5 000 kronor samt i flygplatsorganisationens motsvarande anslagspost ett belopp av 500 kronor.

Mot vad de sakkunniga föreslagit beträffande löneklassplacering av viss för närvarande arvodesavlönad personal efter övergången till den nya organisationen har jag intet att erinra. *Departements-
chefen.*

I förhållande till vad de sakkunniga föreslagit torde i anledning av vad jag i det föregående förordat följande jämkningar i avlöningsstaten böra vidtagas. Posten Avlöningar till ordinarie tjänstemän torde böra å ena sidan minskas med ($2 \times 10\,221$) 20 442 kronor, motsvarande avlöningskostnaden för två byrådirektörer i lönegraden A 28, vilka föreslagits skola ersättas med byråchefer i lönegraden Eo 30, men å andra sidan ökas dels för luftfartsinspektören med löneskillnaden mellan lönegraderna C 6 och C 5 (1 000), dels ock med avlöningskostnaden för en förste byråingenjör i lönegraden A 26 (9 327) och sålunda bestämmas till (134 000 — 20 442 + 1 000 + 9 327) 123 885 kronor eller i runt tal 123 900 kronor. Posten Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal torde böra uppräknas med 81 379 kronor till i runt tal 256 000 kronor. Å ena sidan tillkomma dels lön för två byråchefer i lönegraden Eo 30 ($2 \times 10\,668$) 21 336 kronor, dels lön för en förste byråsekreterare i lönegraden Eo 26, 8 880

kronor, dels skillnadsbelopp i lön för trafikinspektören och en byråingenjör, vilka tjänster enligt mitt förslag skulle höjas från Eo 24 till Eo 26 (2×888) 1 776 kronor, dels lönekostnader för två byråingenjörsbefattningar i Eo 21, tre ingenjörsbefattningar i Eo 20, en kanslibiträdestjänst i Eo 7 och en kontorsbiträdestjänst i Eo 4, dels skillnadsbelopp för en montör, vilken höjts från Eo 9 till Eo 12 ($2 \times 6\,801 + 3 \times 6\,408 + 3\,300 + 2\,781 + 507$) 39 414 kronor, dels beräknade arvodesbelopp motsvarande 20 och 11 löneklasserna med därå belöpande tilläggsförmåner ($9\,487 + 5\,757$) 15 244 kronor eller tillhoppa 86 650 kronor. Å andra sidan avgår lönebelopp för en ingenjörssistentbefattning i lönegraden Eo 17 (5 271). I anledning av företagna jämförelser bör vidare posten Rörligt tillägg uppräknas till 54 300 kronor.

Med den av mig förordade fondkonstruktionen följer, att i avlöningsstaten bör uppföras en särskild post till kristillägg. Posten torde bära beräknas till 57 900 kronor. Härjämte torde å avlöningsstaten bära tillkomma ett belopp av förslagsvis 7 600 kronor för provisoriskt lönetillägg.

Avlöningsstatens samtliga poster utom posten Arvoden bestämda av Kungl. Maj:t bära såsom förut nämnts betecknas förslagsvis. Posten Avlöningar till icke-ordinarie personal bör icke få överskridas utan medgivande av Kungl. Maj:t.

Enligt vad jag i det föregående anført skulle avlöningsstaten komma att sluta å ett belopp av 507 900 kronor, med vilket belopp förevarande utgifts-post å luftfartsfonden torde bära upptagas.

2. Luftfartsstyrelsen: Omkostnader.

De sakkunniga hava beräknat storleken av denna utgifts-post till 80 000 kronor, fördelade enligt följande förslag till

	Kronor
1. Sjukvård m. m., <i>förslagsvis</i>	1 000*
2. Reseersättningar, <i>förslagsvis</i>	35 000
3. Expenser, <i>förslagsvis</i>	42 000
4. Publikationstryck, <i>förslagsvis</i>	2 000
	Summa kronor 80 000

Såsom motivering för sina beräkningar hava de sakkunniga anført bland annat följande.

Detta anslag torde bära omfatta delposter för sjukvård m. m., reseersättningar, expenser och publikationstryck.

Anslagsposten till sjukvård m. m. beräknas till 1 000 kronor, varvid motsvarande delpost i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omkostnadsstat bör minskas med 300 kronor.

Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagspost till reseersättningar, vilken för innevarande budgetår uppgår till 128 000 kronor, beräknas 15 500 kronor belöpa på luftfartsväsendet. Härav äro 11 000 kronor beräknade för inrikes resor, 1 000 kronor för utrikes resor samt 3 500 kronor för luftfärdsförsäkringar.

För den med anlåtande av anläggningsanslag avlönade personalen å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsavdelning har Kungl. Maj:t för bud-

getåret 1944/45 anvisat följande belopp till reseersättningar och expenser, nämligen under anslaget till belysningsanläggningar för luftfartsleder 18 000 kronor och under anslaget till radiofyrrar för luftfarten 7 500 kronor, varjämte under anslaget till byggande och förbättring av flygplatser anvisats 18 000 kronor till reseersättningar samt 25 000 kronor till expenser, kostnader för mättningsarbeten och undersökningar från luften m. m.

De sakkunniga ha med ledning av ovan angivna belopp uppskattat behovet av medel för reseersättningar till luftfartsstyrelsens personal till 35 000 kronor för år.

De årliga expenserna för luftfartsstyrelsen synas kunna beräknas till 31 000 kronor, varav 1 000 kronor för bränsle, lyse och vatten samt 30 000 kronor för övriga expenser. I expensposten torde, utöver nämnda belopp, böra inräknas ett engångsbelopp av 11 000 kronor till inköp av möbler och kontorsmaskiner m. m. i samband med omorganisationen. De sakkunniga förutsetta härvid, att de inventarier, som för närvarande disponeras av den personal å järnvägs- och luftfartsbyrån, vilken vid omorganisationen övergår i luftfartsstyrelsens tjänst, skola tillföras denna styrelse.

Minskningen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens expenspost beräknas till 8 000 kronor, varav 1 000 kronor för bränsle, lyse och vatten samt 7 000 kronor för övriga expenser.

Anslagsposten till publikationstryck torde kunna upptagas till 2 000 kronor, varvid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens motsvarande anslagspost bör minskas med samma belopp.

Jag har icke något att erinra mot de sakkunnigas beräkningar av luftfartsstyrelsens löpande omkostnader. Därest flygtrafiken på utlandet under nästa budgetår kommer igång i mera avsevärd utsträckning eller det av andra skäl befinner sig nödvändigt att luftfartsstyrelsens personal företager utländska resor i tjänsten, kan ett överskridande av posten Reseersättningar bli erforderligt. Med hänsyn till svårigheten att nu beräkna denna post finner jag emellertid icke anledning att frågå de sakkunnigas förslag.

*Departements-
chefen.*

Då enligt mitt förslag antalet befattningshavare skulle bli större än vad de sakkunniga förutsatt, torde en viss höjning av det för engångskostnader beräknade beloppet böra ske, förslagsvis med 5 000 kronor.

I enlighet med det anförda skulle utgiftsposten till luftfartsstyrelsens omkostnader bestämmas till 85 000 kronor.

Beträffande tjänsteresor utom riket av befattningshavare inom luftfartsstyrelsen torde särskilda bestämmelser böra meddelas av Kungl. Maj:t i anslutning till vad hittills varit fallet i fråga om dylika resor av personal inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå.

3. Flygplatsorganisationen: Avlöningar.

Denna utgiftspost hava de sakkunniga beräknat till 455 000 kronor enligt följande förslag till

Avlöningsstat.

	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i>	40 400
2. Avlöningar till icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i>	361 600
3. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i>	53 000
	Summa kronor 455 000

För avlöningar till ordinarie tjänstemän uppgår kostnaden enligt de sakkunnigas i det föregående redovisade förslag till 40 344 kronor beräknat enligt lägsta löneklass. Detta belopp har avrundats till 40 400 kronor.

De sakkunnigas beräkningar av posten Avlöningar till icke-ordinarie personal grunda sig på följande sammanställning.

<i>Flygledarpersonalen:</i>	Kronor
1. Nettolöner enligt lägsta löneklass till extra ordinarie befattningshavare	122 643
2. Arvoden till 2 flygledaraspiranter vid Bromma	11 020
3. Särskild ersättning till flygledare vid skifttjänstgöring såsom förste flygledare	1 500
4. Vikariats- och övertidsersättningar m. m. (cirka 2 800 kronor för budgetåret 1944/45)	5 000
 <i>Förvaltningspersonalen:</i>	
5. Nettolöner enligt lägsta löneklass till extra ordinarie befattningshavare	168 072
6. Lön till 1 fältarbetare och 1 springpojke vid Bulltofta	5 500
7. Vikariats- och övertidsersättningar vid Bulltofta (samma belopp som för budgetåret 1944/45)	3 000
8. Belopp för anställande av ersättare för befattningshavare vid Bulltofta eller eljest av tillfällig personal vid flygplatsen (samma belopp som för budgetåret 1944/45)	3 000
9. Lön till 1 fältarbetare, 1 springpojke och 1 biträdande telefonist vid Torslanda	7 550
10. Vikariats- och övertidsersättningar vid Torslanda (2 400 kronor för budgetåret 1944/45)	3 000
11. Belopp för anställande av ersättare för befattningshavare vid Torslanda eller eljest av tillfällig personal vid flygplatsen (samma belopp som för budgetåret 1944/45)	3 000
12. Vikariats- och övertidsersättningar m. m. vid övriga flygplatser (cirka 1 400 kronor för budgetåret 1944/45)	4 400
13. Belopp för anställande av ersättare för befattningshavare vid i punkt 12 avsedda flygplatser eller eljest av tillfällig personal vid dessa flygplatser (10 000 kronor för budgetåret 1944/45)	5 000
14. Årsarvoden till icke heltidsanställd personal:	
7 flygplatschefer och 1 ställföreträdande flygplatschef (8 × 300)	2 400
5 flygplatsvakter (5 × 600)	3 000
66 tillsyningsmän för flygfyrar, radiofyrar och hinderbelysning	13 000
15. Avlöningsförhöjningar	500
Summa kronor	361 585

De vid punkterna 4, 6—11 samt 14 beräknade beloppen överensstämmer med de belopp, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina petita för budgetåret 1945/46 upptagit för motsvarande ändamål. För de vid punkterna 12 och 13 angivna ändamålen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknat högre belopp, nämligen 7 000 kronor respektive 10 000 kronor. Vid genomförande av den betydande förstärkning av den fast anställda personalen,

som i det föregående föreslagits, anse emellertid de sakkunniga behovet av medel till övertidsersättningar och till anställande av tillfällig personal bliva betydligt mindre än vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen räknat med. De belopp, som upptagits i sammanställningen, böra därför enligt de sakkunnigas mening vara fullt tillräckliga för ändamålet.

De sakkunnigas beräkningar hava i och för sig icke givit mig anledning till någon erinran. Mitt ståndpunktstagande beträffande löneställningen för förste trafikledare medför i jämförelse med de sakkunnigas förslag allenast höjning av en befattning från Eo 21 till Eo 22 och sänkning av en befattning från Eo 21 till Eo 20 samt synes sålunda icke behöva påverka anslagsberäkningen. Emellertid bör en höjning av posten Avlöningar till icke-ordinarie personal äga rum med i runt tal 2 300 kronor i anledning av förslaget om placering av samtliga flygplatsvakter i lönegraden Eo 5. Posten skulle sålunda upptagas till 363 900 kronor. En viss marginal torde emellertid böra tillföras denna post närmast med hänsyn till förutsägbara stegringar i kostnaderna för trafikledarpersonalen. Sålunda böra de trafikledaraspiranter, vilka antagas för utbildningstjänstgöring, efter fullbordad utbildning kunna, i den mån de erfordras för trafikledartjänst, erhålla befordran till extra tjänstemän enligt bestämmelser, som torde få fastställas av Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, av luftfartsstyrelsen. Jag vill förorda, att anslagsposten höjes till förslagsvis 370 000 kronor.

Departementets
chefen.

Vidare torde, i anslutning till den av mig förordade fondkonstruktionen, en post till provisoriskt lönetillägg och en post till kristillägg böra uppföras å avlöningsstaten. Dessa poster böra beräknas till 15 900 respektive 56 600 kronor.

Förevarande utgiftspost å luftfatsfonden skulle i enlighet med vad nu anförts upptagas med (40 400 + 370 000 + 53 000 + 15 900 + 56 600) 535 900 kronor.

4. Flygplatsorganisationen: Omkostnader.

De sakkunniga hava beräknat storleken av denna utgiftspost till 75 000 kronor, fördelade enligt följande förslag till

Omkostnadsstat.	Kronor
1. Sjukvård m. m., <i>förslagsvis</i>	1 700
2. Tjänstedräkt m. m., <i>förslagsvis</i>	6 800
3. Reseersättningar m. m., <i>förslagsanslag</i>	30 500
4. <i>Expenser, förslagsvis</i>	36 000
	Summa kronor 75 000

De sakkunnigas beräkningar ansluta sig i allt väsentligt till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens äskanden i styrelsens petitaskrivelse beträffande luftfatsfonden för budgetåret 1945/46. I anslagsposten till *expenser* hava icke inräknats några kostnader för bränsle, lyse och vatten med hänsyn till svårig-

heten att särskilja de kostnader av nämnda slag, som äro hänförliga till personalomkostnader, från sådana kostnader, som avse exempelvis hangarer och belysningsanläggningar för flygfälten.

*Departements-
chefen.*

Kostnaderna för bränsle, lyse och vatten vid flygplatserna torde i sin helhet böra bestridas från utgiftsposten Underhåll och drift av luftfartsleder.

Även under förevarande utgiftspost torde för nästkommande budgetår böra beräknas visst belopp, förslagsvis 15 000 kronor, för engångskostnader.

I enlighet härmed förordar jag, att nu förevarande utgiftspost upptages med 90 000 kronor.

5. Underhåll och drift av luftfartsleder.

De sakkunniga hava icke beräknat storleken av denna utgiftspost, vilken enligt vad i det föregående anförts skulle ersätta dels den nu befintliga utgiftsposten med samma beteckning och dels utgiftsposterna Förvaltningen av Bulltofta flygplats samt Förvaltningen av Torslanda flygplats.

I sin petitaskrivelse beträffande luftfartsfonden för budgetåret 1945/46 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under nyssnämnda tre utgiftsrubriker äskat medel om tillhoppa 1 001 200 kronor. Dessa beräkningar omfatta även de avlönings- och övriga kostnader för flygplatsorganisationen, vilka enligt vad jag tidigare förordat skulle från och med nästkommande budgetår bestridas från särskilda avlönings- och omkostnadsstater för nämnda organisation. Efter utbrytning av dessa kostnader innefattar väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsäskanden hemställan om anvisande av ett belopp av tillhoppa 426 200 kronor, vilket belopp fördelar sig på sätt närmare framgår av följande uppställning.

	Kronor
<i>Underhåll och drift av luftfartsleder.</i>	
Hyra, underhåll och drift av automobiler	15 900
Underhåll av anläggningar, byggnader och flygfält	163 000
Vinterfälthållning	10 000
Kostnader för elektrisk ström m. m.	45 000
<i>Förvaltningen av Bulltofta flygplats.</i>	
Bränsle, lyse och vatten m. m.	26 000
Underhåll av anläggningar, byggnader och flygfält	39 200
Vinterfälthållning	1 000
<i>Förvaltningen av Torslanda flygplats.</i>	
Bränsle, lyse och vatten m. m.	26 000
Underhåll av anläggningar, byggnader och flygfält	39 100
Vinterfälthållning	1 000
<i>Särskilda kostnader å Sundsvall/Härnösands flygplats m. m.</i>	<i>60 000</i>
	<u>Summa kronor 426 200</u>

Beräkningen av ifrågavarande utgifter bereder stora svårigheter, då underhållskostnadernas storlek till avsevärd del sammanhänger med flygtrafikens omfattning och denna icke nu kan med någon större grad av sannolikhet förutses. Även väderleksförhållandena och främst dessas inverkan på behovet av snöröjning å de flygfält, som skola användas under vintern, utgör en oviss faktor vid anslagsberäkningen. Tills vidare synas kostnaderna böra beräknas på sätt framgår av förut återgivna sammanställning.

*Departements-
chefen.*

Närmare bestämmelser om anslagspostens användning böra meddelas av Kungl. Maj:t. Härvid bör övervägas, huruvida icke tills vidare ett begränsat belopp för sommarunderhållet bör för samtliga flygfält anvisas att disponeras enligt luftfartsstyrelsens bestämmande, medan belopp utan maximering ställas till ämbetsverkets förfogande för täckande av utgifter för vinterfältställningen samt för bränsle, lyse och vatten m. m.

I avvaktan på närmare övervägande om förrådsväsendet för luftfarten torde för underhållet erforderliga redskap och annan materiel tills vidare böra redovisas över väg- och vattenbyggnadsväsendets förrådsfond och hyrorna ersättas från nu förevarande anslagspost. Jämväl kostnaderna för luftfartsväsendets personbilar böra tills vidare redovisas över förrådsfonden, varvid samtliga drifts- och andra utgifter för bilarna för enkelhetens skull torde böra avföras från utgiftsposten ifråga.

I enlighet med det anförda förordar jag, att luftfartsfondens utgiftspost till Underhåll och drift av luftfartsleder upptages med 426 200 kronor.

6. Hyres- och arrendeavgifter m. m. för förhyrda lokaler och områden.

Denna post, som i innevarande budgetårs stat för luftfartsfonden upptagits med 10 000 kronor, har av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med hänsyn till vissa nya avtal föreslagits höjd till 13 500 kronor.

Jag biträder väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag och förordar sålunda, att utgiftsposten upptages med ett belopp av 13 500 kronor.

*Departements-
chefen.*

7. Projektering av flygplatser.

Såsom i det föregående antytts, hava de sakkunniga föreslagit, att ett särskilt utredningsanslag skulle anvisas för bestridande av i samband med flygplatsutredningar uppkommande sakkostnader. De sakkunniga hava förordat, att anslaget skulle få tagas i anspråk endast med Kungl. Maj:ts medgivande, därvid Kungl. Maj:t syntes böra i varje särskilt fall pröva behovet av ifrågasätta utredningsarbeten.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit, att av det till 40 000 kronor beräknade anslagsbeloppet hälften eller 20 000 kronor skulle ställas direkt till luftfartsstyrelsens förfogande för enligt styrelsens bedömande erforderliga projekteringsarbeten.

I stället för det av de sakkunniga föreslagna särskilda anslaget å sjätte huvudtiteln torde böra å luftfartsfonden beräknas en utgiftspost för här

*Departements-
chefen.*

ifrågavarande ändamål. Med hänsyn till att något utformat program för det fortsatta flygfältsbyggandet ännu ej föreligger ställer det sig svårt att beräkna medelsbehovet under utgiftsposten. I enlighet med de sakkunnigas förslag torde densamma böra upptagas med 40 000 kronor och betecknas förslagsvis.

På sätt de sakkunniga förutsatt bör projekteringsanslaget användas endast för bestridande av sakkostnader. Häri innefattas enligt min mening även ersättning för arbete på ackord eller eljest enligt tillfälligt uppdrag. För avlöning åt personal, som anställs inom luftfartsstyrelsen eller flygplatsorganisationen, bör däremot projekteringsanslaget enligt min mening lika litet som investeringsanslag komma till användning.

Såsom jag redan tidigare framhållit bör hinder icke möta för Kungl. Maj:t att, om så befinnes lämpligt, ställa visst belopp till luftfartsstyrelsens förfogande från posten även för andra projekteringsändamål än arbeten å visst av Kungl. Maj:t angivet flygfält.

8. Ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten.

Denna anslagspost har i staten för luftfartsfonden för innevarande budgetår upptagits med 485 000 kronor, vilket belopp beräknas under budgetåret bliva överskridet med minst 150 000 kronor.

I sin skrivelse den 18 september 1944 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* hemställt, att posten för nästa budgetår måtte uppföras med ett belopp av 770 000 kronor.

Såsom motivering för höjningen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört bland annat följande.

Medelsbehovet för radiotjänst åt luftfarten under budgetåret 1945/46 har av telegrafstyrelsen enligt bifogade uppställning den 31 augusti 1944 beräknats till 770 000 kronor. Vid uppgörande av beräkningen har telegrafstyrelsen i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utgått från en under ifrågavarande budgetår avsevärt vidgad trafik med ökad passning i Stockholm, Malmö, Göteborg, Karlstad och Visby samt förutsatt att medel för inrättande av ny markradiostation vid Sundsvall/Härnösands flygplats och ny sändarstation vid Luleå beviljas. På grund härav ha trafikkostnaderna måst ökas från 180 000 kronor innevarande budgetår till 190 000 kronor. På grund av ökat antal anläggningar ha även underhållskostnaderna måst höjas, nämligen från 30 000 kronor till 65 000 kronor. Kostnaderna för trådförbindelser ha för innevarande budgetår beräknats till 100 000 kronor. Den till 115 000 kronor ökade kostnaden hänför sig till den nya morselinjen Göteborg—Jönköping. De nya manöverledningarna bli nödvändiga för påbörjade eller planerade anläggningar vid Karlstad, Sundsvall/Härnösand, Luleå och Lovön samt för flyttning av antennenläggningen i Malmö till Limhamn. De nya morseförbindelserna äro nödvändiga för överbringande av pejlrresultat och andra säkerhetsmeddelanden av synnerlig vikt, vilka av sekretesskäl eller på grund av störningar ej kunna sändas med radio. De ökade kostnaderna för administration, avsättning till värdeminskningskonto och förräntning av kapital hänföra sig till ökningen av antalet anläggningar och befattningar.

I det föregående har jag förordat, att radiotjänsten åt luftfarten skall fortfarande omhänderhavas av telegrafverket. Kostnaderna härför torde i avvaktan på den närmare utredning rörande luftfartsfondens konstruktion, som jag förordat, böra beräknas enligt hittills tillämpade grunder. De slutliga kostnaderna, vilka äro helt beroende av flygtrafikens omfattning, kunna icke nu med någon tillförlitlighet beräknas. Jag anser mig med hänsyn till radiotjänstens stora betydelse för trafiksäkerheten icke böra ifrågasätta någon begränsning i de utvidgningar av signalförbindelserna m. m., som telegrafstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gemensamt bedömt såsom erforderliga. Jag förordar sålunda, att utgiftsposten för radiotjänst åt luftfarten för nästa budgetår bestämmes till förslagsvis 770 000 kronor.

Departements-
chefen.

9. Understöd av regelbunden luftfart.

Sedan 1935 års riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 162 bland annat bemyndigat Kungl. Maj:t att med aktiebolaget Aerotransport träffa avtal om regelbunden luftfart efter utgången av år 1936, träffades sådant avtal den 3 juli 1935. Avtalet gällde ursprungligen till utgången av år 1942. Såsom understöd åt bolaget skulle statsverket, därest bolaget utförde trafikprestationer enligt visst i avtalet angivet minimiprogram, utbetala högst följande belopp, nämligen år 1937 1 050 000 kronor, år 1938 975 000 kronor, år 1939 900 000 kronor, år 1940 825 000 kronor, år 1941 750 000 kronor samt år 1942 675 000 kronor. Då avtalet icke uppsagts, skall detsamma gälla tills vidare och med två kalenderårs ömsesidig uppsägningstid, och statsunderstödet skall utgå med ett för varje år med 75 000 kronor minskat belopp. Inskränkning av förenämnda trafikprogram må ej ske utan medgivande av Kungl. Maj:t, som äger bestämma, om och i vad mån nedsättning i understödet i anledning därav bör ske. Bolaget för varje kalenderår tillkommande statsunderstöd, minskat med ett belopp av 125 000 kronor, skall i avbidan på slutavräkning för året utbetalas med en tolfedel av beloppet den sista i varje kalendermånad. Nämda belopp av 125 000 kronor utbetalas till bolaget vid utgången av december månad, men får av bolaget icke utan Kungl. Maj:ts i varje särskilt fall givna tillstånd användas för annat ändamål än till utdelning å aktierna enligt vad i avtalet stadgas.

I enlighet med bestämmelserna i avtalet har för innevarande budgetår till understöd av regelbunden luftfart i staten för luftfartsfonden upptagits ett belopp av 467 500 kronor, motsvarande summan av de på andra halvåret 1944 och första halvåret 1945 belöpande understöden av 325 000 kronor respektive 162 500 kronor.

I förenämnda brev den 2 juni 1944 har Kungl. Maj:t anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att å posten för understöd av regelbunden luftfart avföra de medel, som styrelsen jämlikt föreskrift i Kungl. Maj:ts brev den 24 april 1936 utanordnar till aktiebolaget Aerotransport enligt gällande avtal mellan Kungl. Maj:t och kronan samt bolaget ävensom vad som åtgår för arvode till den av Kungl. Maj:t utsedde tekniske rådgivaren och granskningsmannen hos nämnda bolag i enlighet med Kungl. Maj:ts brev den 2 juli 1937.

Enligt avtalet är aktiebolaget Aerotransport berättigat att för utförande av sitt trafikprogram för andra halvåret 1945 erhålla ett belopp av $\frac{1}{2}$ (450 000 — 125 000) + 125 000 = 287 500 och för första halvåret 1946 ett belopp av $\frac{1}{2}$ (375 000 — 125 000) + 125 000 = 125 000 kronor. Sammanlagt erfordras sålunda under budgetåret 1945/46 för nu ifrågakvarande ändamål ett belopp av 412 500 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställer, att nu förevarande anslagspost måtte å luftfartsfondens stat uppföras med sistnämnda belopp.

Departements-
chefen.

Jag har intet att erinra mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag att till understöd av regelbunden luftfart för budgetåret 1945/46 å luftfartsfondens stat upptages ett belopp av 412 500 kronor.

Luftfartsfondens inkomstsida.

I sin skrivelse med anslagsäskanden beträffande luftfartsfonden för budgetåret 1945/46 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt beräkningar av följande innebörd rörande luftfartsfondens inkomstsida.

Posten *hyror och arrenden för till enskilda upplätta lokaler och områden* är i innevarande års stat upptagen med 25 000 kronor. De verkliga inkomsterna hava under sistförflutna budgetår uppgått till ett belopp av omkring 25 600 kronor. På grund härav och med hänsyn till påräknade inkomster av nya lokal- och markupplåtelser anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen posten kunna upptagas med ett till 40 000 kronor förhöjt belopp.

Posten *diverse inkomster* har i innevarande års stat upptagits till 25 000 kronor. Då de verkliga inkomsterna under budgetåret 1943/44 uppgått till omkring 21 000 kronor eller avsevärt mer än beräknat samt då under budgetåret 1945/46 flygplatstaxor beräknas kunna fastställas för ytterligare tre flygplatser, anser styrelsen posten kunna upptagas med ett till 60 000 kronor förhöjt belopp.

I staten för budgetåret 1943/44 har posten *inkomster av Bulltofta flygplats* upptagits till 132 000 kronor, medan de verkliga inkomsterna uppgått till omkring 140 000 kronor. I staten för innevarande budgetår har posten upptagits till 150 000 kronor.

För nästkommande budgetår anses inkomsterna av flygplatsavgifterna, vilka under budgetåret 1943/44 uppgått till omkring 87 000 kronor, kunna uppskattas till 110 000 kronor med hänsyn till att ytterligare flyglinjer under året torde kunna påräknas. De verkliga inkomsterna av upplåtelser av lokaler och områden hava under budgetåret 1943/44 uppgått till 51 000 kronor. Denna delpost är i stor utsträckning beroende av en eventuell utvidgning av flygplatsen och av en planerad tillbyggnad av stationsbyggnaden ävensom en del andra ovissa förhållanden. Emellertid anses det möjligt att påräkna en höjning av delposten till 65 000 kronor. Utöver nu nämnda inkomster beräknas ett belopp av 5 000 kronor inflyta från försäljning av höskörd m. m.

Sammanlagt skulle således inkomsterna av Bulltofta flygplats kunna beräknas till 180 000 kronor.

Posten *inkomster av Torslanda flygplats* har i staten för budgetåret 1943/44 upptagits till 25 000 kronor, medan de verkliga inkomsterna uppgått till omkring 32 000 kronor. I staten för innevarande budgetår har posten upptagits till 50 000 kronor. Med hänsyn tagen till väntad flygtrafik anser styrelsen beloppet kunna beräknas till 70 000 kronor.

Posten *utdelning å aktier i aktiebolaget Aerotransport* har för innevarande budgetår upptagits till 228 200 kronor, motsvarande utdelning för två år, nämligen åren 1942 och 1943. Sedan utdelningen för vart och ett av dessa år blivit fastställd till 4 %, har det i staten beräknade beloppet influtit. För budgetåret 1945/46 kan beräknas utdelning för år 1944 med 4 %, varför posten av styrelsen föreslås bestämd till 114 100 kronor.

Posten *ersättningar för väderleksobservationer*, som för innevarande budgetår upptagits med 8 000 kronor, föreslås upptagen med oförändrat belopp.

I enlighet med vad jag i det föregående förordat torde de båda posterna *Inkomster av Bulltofta flygplats* och *Inkomster av Torslanda flygplats* bära ersättas med en post benämnd *Trafikinkomster*. Denna post torde — sedan inkomster hänförliga till posterna *Hyror* och *arrenden för till enskilda upplåtna lokaler och områden* samt *Diverse inkomster frånräknats* — bära upptagas med 115 000 kronor. Sistnämnda båda poster bära uppföras med respektive 185 000 kronor och 50 000 kronor. Mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkningar av inkomstposterna *Utdelning av aktier i aktiebolaget Aerotransport*, 114 100 kronor, samt *Ersättning för väderleksobservationer*, 8 000 kronor, har jag icke funnit anledning till erinran.

Vid godtagande av vad jag sålunda förordat skulle inkomsterna å luftfartsfonden sluta å ett sammanlagt belopp av (115 000 + 185 000 + 50 000 + 114 100 + 8 000) 472 100 kronor. Då statens utgiftssida enligt vad jag i det föregående föreslagit upptager utgifter å sammanlagt 2 881 000 kronor, torde slutligen å inkomstsidan få uppföras ett belopp av 2 408 900 kronor såsom underskott att avföras å riksstaten.

Hemställen.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1:o) besluta inrättandet från och med den 1 juli 1945 av en luftfartsstyrelse i överensstämmelse med vad jag i det föregående förordat;

2:o) godkänna följande personalförteckning för luftfartsstyrelsen, att tillämpas tills vidare från och med den 1 juli 1945:

Personalförteckning.

Tjänstemän å ordinarie stat.

Befattning	Lönegrad
1 överdirektör	C 10
1 luftfartsinspektör	C 6

*Departements-
chefen.*

Kungl. Maj:ts proposition nr 262.

Befattning	Lönegrad
1 trafikdirektör	C 4
1 luftfartsingenjör	A 27
1 förste byråingenjör	A 26
1 luftfartsingenjör	A 24
1 kamrerare	A 22
1 byråingenjör	A 21
1 byråsekreterare	A 21
2 kontorister	A 9
1 förste expeditivsvakt	A 7
2 kanslibiträden	A 7
1 expeditivsvakt	A 5
3 kontorsbiträden	A 4

Extra ordinarie tjänstemän i högre lönegrad än 20.

Befattning	Lönegrad
2 byråchefer	Eo 30
1 luftfartsingenjör	Eo 27
3 förste byråingenjörer	Eo 26
1 förste byråsekreterare	Eo 26
1 trafikinspektör	Eo 26
1 byråingenjör	Eo 24
1 förste byråsekreterare	Eo 24
3 byråingenjörer	Eo 21;

3:o) förklara, att befattningarna såsom överdirektör, luftfartsinspektör och trafikdirektör skola tillsättas medelst förordnande på viss tid;

4:o) godkänna följande avlöningsstat för luftfartsstyrelsen, att tillämpas under budgetåret 1945/46:

Avlöningsstat.

	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i> ...	123 900
2. Arvoden, bestämda av Kungl. Maj:t	8 200
3. Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i>	256 000
4. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i>	54 300
5. Kristillägg, <i>förslagsvis</i>	57 900
6. Provisoriskt lönetillägg, <i>förslagsvis</i>	7 600
	<hr/>
	Summa kronor 507 900;

5:o) godkänna följande personalförteckning för flygplatsorganisationen, att tillämpas tills vidare från och med den 1 juli 1945:

Personalförteckning.*Tjänstemän å ordinarie stat.*

Befattning	Lönegrad
2 flygplatschefer	A 25
2 hangarmästare	A 16
1 maskinist av 1:a klass	A 10
2 kontorister	A 9
1 maskinist av 2:a klass	A 8

Extra ordinarie tjänstemän i högre lönegrad än 20.

1 flygplatschef	Eo 24
2 förste trafikledare	Eo 22;

6:o) godkänna följande avlöningsstat för flygplatsorganisationen, att tillämpas under budgetåret 1945/46:

Avlöningsstat.

	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i> ...	40 400
2. Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i>	370 000
3. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i>	53 000
4. Kristillägg, <i>förslagsvis</i>	56 600
5. Provisoriskt lönetillägg, <i>förslagsvis</i>	15 900
	<hr/>
	Summa kronor 535 900;

7:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda de övergångsbestämmelser, som må erfordras i anledning av inrättandet av luftfartsstyrelsen och omläggning av flygplatsorganisationen;

8:o) fastställa följande

Stat för luftfartsfonden för budgetåret 1945/1946.

<i>Inkomster.</i>	Kronor	<i>Utgifter.</i>	Kronor
1. Hyror och arrenden för till enskilda upplåtta lokaler och områden.....	185 000	1. Luftfartsstyrelsen: Avlöningar, <i>förslagsvis</i>	507 900
2. Trafikinkomster ..	115 000	2. Luftfartsstyrelsen: Omkostnader, <i>förslagsvis</i>	85 000
3. Utdelning å aktier i aktiebolaget Aero-transport	114 100	3. Flygplatsorganisationen: Avlöningar, <i>förslagsvis</i>	535 900
4. Ersättning för väderleksobservationer	8 000	4. Flygplatsorganisationen: Omkostnader, <i>förslagsvis</i>	90 000

Kungl. Maj:ts proposition nr 262.

<i>Inkomster.</i>	Kronor.	<i>Utgifter.</i>	Kronor.
5. Diverse inkomster	50 000	5. Underhåll och drift av luftfartsleder, <i>förslagsvis</i>	426 200
		6. Hyres- och arren- deavgifter m. m. för förhyrdalokaler och arrenderade områden, <i>förslags- vis</i>	13 500
		7. Projektering av flygplatser, <i>för- slagsvis</i>	40 000
		8. Ersättning till tele- grafverket för ra- diotjänst åt luft- farten, <i>förslagsvis</i>	770 000
Underskott att av- föras å riksstaten ..	2 408 900	9. Understöd åt regel- bunden luftfart ..	412 500
<u>Summa kronor</u>	<u>2 881 000</u>	<u>Summa kronor</u>	<u>2 881 000;</u>

9:o) för luftfartsfonden å riksstaten för budgetåret 1945/46 upptaga ett underskott av 2 408 900 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Inledning	1
Inrättande av en särskild luftfartsstyrelse	5
De sakkunniga	6
Yttranden	11
Departementschefen	15
Organisationsfrågor	17
<i>Luftfartsstyrelsen</i>	17
Verksstyrelsen	17
Organisatorisk indelning. Beräkning av personalbehovet	19
Inledning	19
De sakkunniga	22
Yttranden	41
Departementschefen	60
<i>Flygplatsorganisationen</i>	66
Flygledarpersonalen	66
Förvaltningspersonalen	72
Yttranden	84
Departementschefen	87
<i>Vissa övergångsanordningar</i>	88
Budgettekniska frågor. Anslagsberäkningar	89
Luftfartsstyrelsen: Avlöningar	96
Luftfartsstyrelsen: Omkostnader	98
Flygplatsorganisationen: Avlöningar	99
Flygplatsorganisationen: Omkostnader	101
Underhåll och drift av luftfartsleder	102
Hyres- och arrendeavgifter m. m. för förhyrda lokaler och områden ..	103
Projektering av flygplatser	103
Ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten	104
Understöd av regelbunden luftfart	105
Luftfartsfondens inkomstsida	106
Hemställan	107