

Nr 176.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående upptagande å riksstaten för budgetåret 1950/51 av underskottet för luftfartsfonden; given Stockholms slott den 10 mars 1950.

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

Under Hans Maj:ts,
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Torsten Nilsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 10 mars 1950.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, ANDERSSON, LINGMAN.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga om upptagande å riksstaten för budgetåret 1950/51 av underskottet för luftfartsfonden.

Inledning.

Luftfartsverkets faktiska driftkostnader för budgetåret 1948/49 uppgingo till i runt tal 8,8 miljoner kronor. Då luftfartsverkets intäkter endast utgjorde ca 2,5 miljoner kronor, visade luftfartsfonden för nämnda budgetår ett underskott av 6,3 miljoner kronor.

I sina petita den 1 november 1948 beräknade luftfartsstyrelsen luftfartsverkets driftkostnader för budgetåret 1949/50 till 9,9 miljoner kronor. Intäkterna uppskattades till 3,2 miljoner kronor. I avvaktan på resultatet av en åt statens sakrevision anförtrodd granskning av luftfartsverkets organisation och verksamhet upptogs underskottet å luftfartsfonden i riksstaten för innevarande budgetår till 6,7 miljoner kronor. Sedan sakrevisionen slutfört sitt granskningsarbete i maj 1949 och därvid föreslagit utgiftsbegränsningar i förhållande till luftfartsstyrelsens petita för budgetåret 1949/50 om till en början sammanlagt ca 1 miljon kronor, fastställde Kungl. Maj:t den 30 juni 1949 följande stat för luftfartsverkets driftkostnader för budgetåret 1949/50:

	Kronor
1. Luftfartsstyrelsen: Avlöningar	1 315 000
2. Luftfartsstyrelsen: Omkostnader	308 000
3. Flygplatsorganisationen: Avlöningar	1 850 000
4. Flygplatsorganisationen: Omkostnader	210 000
5. Underhåll och drift av luftfartsleder	985 000
6. Hyres- och arrendeavgifter m. m.	190 000
7. Förbindelsetjänst	2 375 000
8. Utgifter för väderlekstjänst	1 074 000
9. Sveriges bidrag till internationella civila luftfartsorganisationen	370 000
10. Pensionskostnader	5 000
11. Diverse utgifter	45 000
12. Projektering av flygplatser	15 000
13. Avsättning till värdeminskningskonto	425 000
Summa kronor	9 167 000

I anslutning härtill fastställdes vidare personalförteckning för tjänstemän å ordinarie stat och extra ordinarie tjänstemän i högre lönegrad än Ce 24. Härjämte meddelades regleringsbestämmelser beträffande avlönings- och omkostnadsposterna av i huvudsak samma omfattning som gäller för statsförvaltningen i allmänhet.

Samtidigt anbefalldes luftfartsstyrelsen att i samråd med berörda myndigheter och flygföretag skyndsamt verkställa en allsidig översyn av såväl luftfartsverkets organisation som omfattningen av den befintliga statliga markorganisationen för den civila luftfarten över huvud taget. Denna översyn borde taga sikte på att nedbringa luftfartsverkets totala driftkostnader minst i den utsträckning sakrevisionens utredningsmän förordat.

I 1950 års statsverksproposition har, i avbidan på den proposition i ämnet, som kan bli va riksdagen förelagd, å riksstaten för budgetåret 1950/51 beräknats ett underskott å luftfartsfonden av 6,3 miljoner kronor.

I det följande torde jag få anmäla vissa frågor av natur att riksdagens yttrande däröver torde böra inhämtas.

Luftfartsstyrelsens förslag för budgetåret 1950/51.

Vissa organisationsfrågor m. m.

I skrivelse den 12 december 1949 har luftfartsstyrelsen framlagt förslag angående luftfartsverkets stat för driftkostnader för budgetåret 1950/51 m. m.

Luftfartsstyrelsen har efter en redogörelse för lufttrafikens omfattning samt ingångna luftfartsavtal m. m. under 1948 och 1949 erinrat, att styrelsen i sitt den 16 juni 1949 avgivna utlåtande över den av statens sakrevision verkställda granskningen av luftfartsverkets organisation och verksamhet framhållit bland annat, att styrelsen i första hand inriktat sig på de besparingsåtgärder, som kunde genomföras från och med ingången eller under loppet av budgetåret 1949/50, enär det icke varit möjligt för styrelsen att hinna undersöka och taga ställning till det framlagda förslaget i alla dess delar. Styrelsen förutskickade emellertid, att ytterligare nedskärning av luftfartsverkets totala driftkostnader skulle ske.

I detta syfte har luftfartsstyrelsen, efter samråd med övriga av de speciella frågekomplexen berörda parter, framlagt vissa förslag, som framförts av sakrevisionen och som innebära reducering av luftfartsverkets utgifter på längre eller kortare sikt. Därjämte har luftfartsstyrelsen i samband med den verkställda översynen funnit möjligt att vidtaga även andra rationaliserings- och besparingsåtgärder. Det av sakrevisionen uppsatta målet för besparingsåtgärdernas ekonomiska omfattning har enligt luftfartsstyrelsens uppfattning kunnat uppnås. Av skäl, vilka i det följande närmare utvecklas, har luftfartsverkets driftunderskott likväl icke kunnat nedbringas i samma omfattning. Styrelsen är inriktad på att tillvarataga alla möjligheter till ytterligare utgiftsminskning, som kunna yppa sig i fortsättningen. Styrelsen behandlar dock icke de av sakrevisionen framförda förslagen i den mån dessa redan genomförts. Vissa frågor, som bedömas vara av principiell natur eller stor ekonomisk betydelse, anser sig styrelsen böra upptaga till särskild behandling. Dessa frågor äro följande:

1. Trafikledningens organisation och verksamhet.
2. Nedläggande av de 12 s. k. småflygplatserna.
3. Ljusfyrarnas nedläggande i vissa luftfartsleder.
4. Luftfartsverkets lokalförvaltningar m. m.
5. Användningen inom luftfartsverket av telegrafverkets med förbindelse-tjänsten sysselsatta trafikpersonal m. m.
6. Luftfartsverkets ILS-anläggningar.
7. Samverkan inom stationstjänsten vid trafikflygplatserna.
8. Öppethållningstiden å trafikflygplatserna.

1. Trafikledningens organisation och verksamhet. Sakrevisionen har beträffande närtrafikledningen icke funnit någon anledning till prin-

ciptuell erinran. Viss personalminskning förordades emellertid. Beträffande distriktstrafikledningen föreslog sakrevisionen en vittgående omorganisation, som skulle medföra betydande personalinskränkningar.

Luftfartsstyrelsen har i sitt utlåtande den 16 juni 1949 bland annat anfört dels att den indragning av tjänster, som av sakrevisionen förordats i fråga om närtrafikledningen, redan delvis genomförts och i övrigt avsåges genomföras — i visst fall efter ytterligare utredning inom styrelsen — under innevarande budgetår, dels att vissa personalinskränkningar utöver de här aktuella hade vidtagits, dels ock att luftfartsstyrelsen i fråga om sakrevisionens genomgripande ändringsförslag med avseende å distriktstrafikledningen med hänsyn till denna frågas räckvidd ur flygsäkerhetssynpunkt icke vore beredd att utan ingående undersökningar taga ställning till ifrågavarande förslag.

Ytterligare undersökningar avseende en omläggning av trafikledningen på sätt som sakrevisionen sålunda förordat ha enligt styrelsen visat, att den föreslagna anordningen skulle innebära sådana risker ur flygsäkerhetssynpunkt, att luftfartsstyrelsen icke finner sig kunna tillstyrka densamma. Denna uppfattning delas även av chefen för flygvapnet.

2 Nedläggande av de 12 s. k. småflygplatserna. I sitt utlåtande den 16 juni 1949 över sakrevisionens utredning lämnade luftfartsstyrelsen en översikt över flygplatsernas tillkomst och syftet med desamma.

Vid sina överväganden i förevarande spörsmål har luftfartsstyrelsen funnit åtskilliga skäl, som tala emot ett fullständigt nedläggande av ifrågavarande flygplatser. Av de olika synpunkter, som kunna läggas på spörsmålet, tillmåter luftfartsstyrelsen i likhet med sakrevisionen, ehuru ur en delvis annan synvinkel, den ekonomiska synpunkten stor betydelse. I småflygplatserna ha under årens lopp investerats kapital till ett sammanlagt belopp av i runt tal 10 miljoner kronor. Härav torde vid avyttring av flygplatserna icke kunna återvinnas mer än högst 1 miljon kronor. Denna omständighet tillika med flygplatsernas stora betydelse för driftsäkerheten med en-motoriga flygplan föranleder luftfartsstyrelsen att anse det mindre välbetänkt att för vinnande av en förhållandevis ringa utgiftsminskning avhända luftfarten de tillgångar, varom här är fråga. I anslutning härtill erinrar styrelsen att statskontoret i sitt utlåtande över sakrevisionens utredning bland annat understrukt vikten av att man vid nedläggandet av de i dagens läge icke erforderliga småflygplatserna träffade sådana anordningar, att platserna i den mån de icke redan nu befundes olämpliga för sitt ändamål utan alltför stor tidsutdräkt kunde vid eventuellt framdeles uppkommande behov ånyo utnyttjas. Med hänsyn härtill ansåg statskontoret det måhända tveksamt, om staten borde definitivt avhända sig markområdena i fråga genom försäljning, varför andra utvägar i första hand borde prövas.

Därest samtliga 12 småflygplatser tills vidare nedläggas — men marken behålles för eventuellt framtida bruk — skulle luftfartsverket i fråga om underhållskostnader kunna göra en årlig besparing av i runt tal 61 000 kro-

nor samt inkomsterna avseende hyror, arrenden och försäld grässkörd kunna öka med 16 000 kronor per år. Däremot skulle inkomsterna i form av flygplats- och bensindistributionsavgifter å i runt tal 15 000 kronor bortfalla. Detta innebär, att nedläggandet av samtliga fälten skulle medföra en total besparing för statsverket av 62 000 kronor per år. En sådan åtgärd skulle emellertid innebära ett så allvarligt ingrepp i de en-motoriga flygplanens operationsmöjligheter, att trafiken med dessa bleve reducerad till ett minimum.

Självfallet bör flygplatsorganisationen i princip icke givas större omfattning än vad som erfordras med hänsyn till den pågående utvecklingen på luftfartens område. Även om vid bedömandet härav den regelbundna luftfartens krav av förklarliga skäl måste träda i förgrunden, böra de berättigade intressena hos civilflygets övriga verksamhetsgrenar icke helt åsidosättas. Relativt stora materiella värden ha även årligen kunnat räddas genom flygplatsernas utnyttjande vid nödlandningar med flygplan. Luftfartsstyrelsen bestrider dock icke, att det en-motoriga flygets — d. v. s. privatflygets samt vissa grenar av det yrkesmässiga flygets — nuvarande jämförelsevis ringa omfattning i vårt land i och för sig icke kan motivera hela det system av småflygplatser, som för närvarande finnes. I betraktande av att nyssnämnda former av flygtrafik inom en icke alltför avlägsen framtid kunna förväntas bliva av större omfattning och i samband därmed även erhålla större värde ur allmän nyttosynpunkt än för närvarande, anser styrelsen, att de i dagens läge nödvändiga besparingarna böra genomföras på sådant sätt, att markorganisationen vid uppkommande behov utan alltför stora kostnader kan hålla jämna steg med utvecklingen.

Ur de synpunkter, styrelsen har att företräda, finner styrelsen därför nödvändigt, att vissa småflygplatser bibehållas såsom hjälplandningsfält å de leder, som mest utnyttjas av det en-motoriga flyget. Besparingsåtgärderna å förevarande område böra gå ut på att tills vidare nedlägga vissa av flygplatserna och utarrendera flygplatsmarken, t. ex. för jordbruksändamål, ävensom att förbilliga och förenkla driften och underhållet av de övriga småflygplatserna.

De av sakrevisionen framlagda förslagen rörande småflygplatserna ha av luftfartsstyrelsen underställts de kommuner, som kunna tänkas vara intresserade av frågan, ävensom Kungl. svenska aeroklubben. Härvid har det visat sig, att från kommunernas sida icke finnes något intresse att för luftfartsändamål övertaga underhållet och driften av flygplatserna. Beträffande Visingsö flygplats, som framhållits vara av stort lokalt värde för förbindelserna vintertid med fastlandet, har dock Jönköpings läns landsting på styrelsens direkta förfrågan förklarat sig beredd att påtaga sig kostnaderna för flygplatsens drift intill ett belopp av högst 2 800 kronor per år. Några få kommuner ha framfört ett visst intresse att för annat ändamål, t. ex. jordbruksändamål, inköpa eller arrendera flygplatsmark. Aeroklubben har i särskilt yttrande understrukit flygplatsernas stora betydelse för privatflyget.

Cheten för flygvapnet har i utlåtande den 30 juli 1949 över sakrevisionens utredning framhållit småflygplatsernas betydelse såsom nödlandningsfält för såväl privatflyget som flygvapnet samt ifrågasatt lämpligheten av att nedlägga flygplatser, vilket kunde komma att hämma civilflygets utveckling.

Styrelsen har vid en avvägning mellan å ena sidan de ekonomiska synpunkterna och å andra sidan kraven på att hjälplandningsfält finnas tillgängliga i tillbörlig utsträckning, funnit sig kunna föreslå, att i första hand de fyra småflygplatserna vid Hästholmen, Feringe, Exen och Svarteborg tills vidare nedläggas. Härigenom, ävensom genom förutnämnda bidrag till driften av Visingsö flygplats beräknas luftfartsverkets nettoutgifter komma att reduceras med i runt tal 15 000 kronor, varav ett belopp av 9 000 kronor utgör underhålls- och arrendekostnader och 6 000 kronor avlönings- och expens-kostnader. Genom utarrendering av flygplatsmarken torde vidare, såvitt nu kan bedömas, verkets inkomster från dessa flygplatser öka från nuvarande 6 000 kronor (arrende- och flygplatsavgifter) till omkring 11 000 kronor (arrendeavgifter).

Beträffande Stigtomta och Hagshults flygplatser anför styrelsen följande.

Inom styrelsen har övervägts möjligheten att nedlägga jämväl Stigtomta flygplats, varigenom luftfartsverkets nettoutgifter, för denna 4 000 kronor, skulle förbytas i nettoinkomster å ca 4 500 kronor per år. Stigtomta flygplats äger betydelse för den civila flygtrafiken företrädesvis med avseende å den jämförelsevis livliga lokala flygverksamhet som är förlagd till detta fält. Därest denna verksamhet skulle kunna överflyttas till närbeläget fält tillhörande flygvapnet, anser luftfartsstyrelsen hinder icke möta, att tills vidare nedlägga jämväl den civila flygplatsen vid Stigtomta. Styrelsen erinrar emellertid om att chefen för flygvapnet i princip ställt sig avvisande till tanken på att upplåta militära flygfält för civil flygverksamhet.

I fråga om Hagshults flygplats pågå för närvarande underhandlingar med flygförvaltningen angående denna myndighets övertagande av flygplatsen, vilket skulle innebära möjligheter för luftfartsverket till en nettobesparing av ytterligare ca 10 000 kronor per år.

3. Ljusfyrarnas nedläggande i vissa luftfartsleder. Styrelsen anmäler, att styrelsen efter i ämnet företagen undersökning beslutat definitivt nedlägga samtliga optiska ljusfyrar i luftfartslederna. Ett mindre antal fyrar, belägna i närheten av flygplatser, ha av flygsäkerhetsskäl ansetts böra bibehållas såsom flygplatsfyrar. Genom att dessa i regel hållas släckta och träda i funktion allenast vid uppkommande behov, beräknar styrelsen, att de årliga drift- och underhållskostnaderna för desamma skola kunna begränsas till i runt tal 4 000 kronor.

4. Luftfartsverkets lokalförvaltningar m. m. Sakrevisionen har i sin utredning angående luftfartsverkets organisation och verksamhet i förevarande fråga uttalat, att »verket företer nu i viss mån bilden av att vara organiserat för såväl centraliserad som decentraliserad förvaltning. Härav följer, att både luftfartsstyrelsen och lokalförvaltningarna för närvarande kunna sägas vara till viss grad överorganiserade, speciellt i fråga om perso-

naluppsättning». På närmare angivna skäl har sakrevisionen funnit, att luftfartsverket borde präglas av en förhållandevis centraliserad organisation. Sakrevisionen har fördenskull förordat, att överdimensioneringen av verkets personal i första hand borde hävas genom en nedskärning av lokalförvaltningarnas administration. Under förutsättning att förslaget om nedläggande av flertalet s. k. småflygplatser genomfördes, syntes enligt sakrevisionens uppfattning den nuvarande distriktsorganisationen sakna existensberättigande; i stället borde en förenklad förvaltningsorganisation tillskapas å var och en av trafikflygplatserna med nära anknytning till de centrala organen i luftfartsstyrelsen.

Luftfartsstyrelsen framhåller, att den nuvarande distriktsorganisationen tillkom vid en tidpunkt, då den civila luftfarten efter krigets slut befann sig i en stark utveckling, vilken bedömdes komma att fortgå under avsevärd tid framåt. I dåvarande läge ansågs det erforderligt att i tid skapa en organisation, som svarade mot den väntade ökningen av flygtrafiken och som kunde tillvarata luftfartsstyrelsens intressen i förhållande till andra statliga myndigheter, kommuner och enskilda ävensom i övrigt underlätta styrelsens ämbetsutövning.

Luftfartsstyrelsen anser sig i förevarande sammanhang icke böra beröra orsakerna till att flygtrafiken ej nått den förväntade omfattningen. Enligt styrelsens uppfattning torde de värdefulla egenskaper, som kunna tillskrivas flyget såsom trafikmedel, så småningom leda till att utvecklingen av luftfarten kommer att kräva en förvaltningsapparat av större dimensioner än vad som nu är fallet.

Sakrevisionen har grundat sitt förslag om införande av en centraliserad förvaltning bland annat på den förutsättningen, att »det övervägande antalet» småflygplatser skulle utgå ur luftfartsorganisationen. Luftfartsstyrelsen har för sin del förordat, att endast högst halva antalet av de ifrågavarande flygplatserna tills vidare skola nedläggas. Härav följer att berörda argument för den lokala organisationens slopande försvagats.

På grund av speciella förhållanden inom den nuvarande distriktsorganisationen — förekomsten av ordinarie befattningar m. m. — är det icke möjligt att för närvarande uppnå samtliga de besparingar, som skulle kunna vinnas genom att slopa distriktsorganisationen och ersätta densamma med en mera centraliserad förvaltning. Då emellertid en inom luftfartsstyrelsen företagen utredning givit vid handen, att en starkt beskuren distriktsorganisation i dagens läge drager endast obetydligt högre kostnader än en centraliserad organisation, anser luftfartsstyrelsen, att frågan om en mera radikal omorganisation i sådan riktning bör ställas på framtiden. Luftfartsstyrelsen håller emellertid före, att begreppet »distriktsförvaltning» och tjänstebenenämningen »distriktschef» numera icke äro helt adekvata. Den senare bör ändras till »flygplatschef» — i likhet med förhållandet å Bromma flygplats — samt flygplatsorganisationen indelas i ett antal regionala flygplatsförvaltningar med säte i Stockholm, Göteborg och Malmö. Den nuvarande regionala förvaltningen i Norrköping kan sålunda indragas.

5. Användningen inom luftfartsverket av telegrafverkets med förbindelsetjänsten sysselsatta trafikpersonal m. m. Denna fråga har vid tidigare tillfällen varit föremål för överväganden.

Sakrevisionen har i sin utredning ånyo tagit upp spörsmålet. Förutom den vinst ur effektivitetssynpunkt, som en dylik åtgärd förutsättes medföra, har sakrevisionen särskilt framhållit de besparingar, som kunna vinnas genom en dylik organisationsförändring. Vidare har sakrevisionen som stöd för riktigheten av sin uppfattning anført, att en dylik samordnad organisationsform inom flygsäkerhetstjänsten äger motsvarighet i flertalet jämförbara länder med undantag för Norge och Finland. Luftfartsstyrelsen har sig emellertid bekant, att luftfartsmyndigheten i Norge för sin del verkar för en liknande organisationsförändring.

Telegrafstyrelsen har föreslagit, att den tekniska tjänsten för luftfartsverkets olika radiotekniska anläggningar (radiofyrrar, instrumentlandningsanläggningar m. m.) överföres till telegrafverket och där inordnas i dess radioorganisation, varigenom betydande fördelar ur såväl anläggnings- som driftsynpunkt skulle stå att vinna.

Vid den utredning, som representanter för telegrafstyrelsen och luftfartsstyrelsen gemensamt företagit i dessa frågor, har konstaterats, att den nuvarande organisationen i fråga om trafikpersonalen genom utvecklingens gång kommit att medföra visst dubbelarbete samt mindre väl utnyttjad personal. Dessa förhållanden, vilka särskilt framträda på de smärre flygplatserna och under lågtrafikperioder på de större flygplatserna, böra ses mot bakgrunden av att den tekniska utvecklingen inom luftfartens teletjänst för närvarande befinner sig i ett övergångsskede. Radiotelegrafien, som varit den ursprungliga telekommunikationsmetoden för luftfarten och som hittills handhafs av telegrafverket, ersättes efter hand av radiotelefonien, vilken handhaves av luftfartsverkets personal inom trafikledningen. Då radiotelegrafitjänsten under övergångstiden av säkerhetsskäl icke kan reduceras i samma takt som radiotelefonitjänsten ökar, blir vid nuvarande organisation följden ett visst dubbelarbete och mindre väl utnyttjad personal.

Telegrafstyrelsens representanter i utredningen ha meddelat, att efter en mera allmän övergång till radiotelefoni skulle från telegrafstyrelsens sida hinder icke möta mot ett överförande till luftfartsverket av telegrafverkets då reducerade trafikpersonal för luftfartens teletjänst. Diskussionerna inom utredningen ha därför närmast rört sig kring frågan, på vilket sätt man borde försöka eliminera förutnämnda olägenheter under en övergångsperiod, som icke torde överstiga fem år. De olika alternativ, som därvid i första hand prövats, ha varit:

Alternativ I. Telegrafverkets ifrågavarande trafikpersonal ålägges att jämsides med sin nuvarande tjänst på markstationerna utföra vissa arbetsuppgifter inom trafikledningen.

Alternativ II. Telegrafverkets ifrågavarande trafikpersonal överföres till luftfartsverket från och med nästkommande budgetår och samordnas där med

närmast motsvarande personal inom trafikledningen, d. v. s. trafikexpeditörerna.

Båda alternativen syfta till att radiotelegrafisterna på markradiostationerna skulle, i den mån telegrafitjänsten avtar, i viss utsträckning fullgöra jämväl sysslor, som regelmässigt ankomma på luftfartsverkets trafikexpeditörer, och sålunda delvis ersätta dessa. Den årliga besparingen vid alternativ II har enligt en inom utredningen företagen undersökning beräknats icke understiga 100 000 kronor. De besparingar, som kunna bli möjliga vid alternativ I, äro svårare att beräkna, men torde kunna angivas till 20 000—50 000 kronor mindre än vid alternativ II.

Luftfartsstyrelsens representanter i utredningen ha icke ansett sig kunna tillstyrka alternativ I. Telegrafstyrelsens representanter ha i princip icke haft något att erinra mot att telegrafverkets trafikpersonal på markstationerna tills vidare under en övergångsperiod utnyttjas jämväl för arbetsuppgifter inom trafikledningen. Utredningsmännen ha emellertid varit eniga om att en dylik anordning innebär nackdelar i den praktiska tillämpningen. Gentemot alternativ II ha telegrafstyrelsens representanter invänt, att den av luftfartsstyrelsens representanter föreslagna tidpunkten för personalens överförande vore för tidigt vald men ha slutligen förklarat sig icke direkt vilja motsätta sig ett genomförande av detta alternativ.

I spörsmålet om de radiotekniska anläggningarnas överförande från luftfartsverket till telegrafverket har inom den av telegraf- och luftfartsstyrelserna tillsatta utredningen enighet uppnåtts därutinnan, att ur praktiska synpunkter betydande fördelar äro förenade med att all dylik verksamhet är samlad under en och samma myndighet. Utredningsmännen ha stannat inför att i nuvarande läge övervägande skäl tala för den av telegrafstyrelsen föreslagna anordningen. Vid en dylik organisationsförändring bör den inom luftfartsverkets radioorganisation sysselsatta tekniska personalen överföras till telegrafverket. Det förutsattes därvid, att en särskild sektion för luftfartsfrågor inrättas inom telegrafstyrelsens radiobyrå. För att eliminera risken att luftfartsstyrelsen genom denna anordning får en försämrad kontakt med radiotekniska spörsmål inom luftfarten ha utredningsmännen ansett nödvändigt, att inom luftfartsstyrelsens trafikbyrå finnes tillgång till viss radioteknisk sakkunskap bestående av en välkvalificerad radioingenjör och en assistent åt denne.

Utredningsmännen ha förutsatt, att den radiotekniska personal, som avses skola överflyttas från luftfartsverket till telegrafverket, vid övergången bibehålles i sin nuvarande lönegradsplacering och beredes sysselsättning företrädesvis inom de områden, som beröra luftfarten.

Det resultat, vartill utredningsmännen kommit, har varit föremål för överläggningar mellan å ena sidan representanter för telegrafstyrelsen och luftfartsstyrelsen och å andra sidan av spörsmålet berörda personalorganisationer. Företrädarna för personalorganisationerna ha ställt sig avvisande till förslaget att överföra markradiostationernas trafikpersonal från telegrafverket till luftfartsverket.

Luftfartsstyrelsen önskar emellertid icke att mot personalens önskemål söka genomdriva en lösning av förevarande organisationsproblem enligt alternativ II. Då styrelsen å andra sidan under inga förhållanden kan tillstyrka en lösning enligt alternativ I, ha telegrafstyrelsen och luftfartsstyrelsen gemensamt övervägt andra möjligheter, syftande till att ernå i huvudsak samma organisatoriska och ekonomiska fördelar, som äro förbundna med alternativ II, samtidigt som personalens intressen i möjligaste mån tillgodoses. Härvid ha styrelserna enats om ett förslag, som benämnts alternativ III. Detta innebär i princip, att de båda verken under en viss övergångstid, lämpligen fem år, träffa ett formligt avtal om »utlåning» av erforderligt antal av de ordinarie och icke-ordinarie befattningar i olika lönegrader, vilka för närvarande inom telegrafverket äro avdelade för luftfartens förbindelsetjänst. Ifrågavarande befattningar kvarstå å telegrafverkets personalstater, men de med befattningen förenade göromålen avses fullgöras inom luftfartsverket. Detta skulle sålunda betala alla med befattningarna förenade direkta löne- och andra kostnader. Genom en dylik anordning skulle å ena sidan vinnas, att den berörda personalen finge bibehålla oförändrade möjligheter att erhålla befordran och befattningar inom telegrafverket och tillika kunna återgå till detta om och i den mån den tekniska utvecklingen på området skulle föranleda ytterligare personalinskränkningar inom luftfartsverkets organ för trafikledning. Å andra sidan skulle för luftfartsverkets del vinnas den fördelen, att den »utlånade» personalen under tjänstgöringen hos luftfartsverket såväl ur arbetssynpunkt som i organisatoriskt hänseende skulle lyda under luftfartsstyrelsen och på ett rationellt sätt kunna utnyttjas även inom trafikledning och för vissa andra uppgifter i samband med luftfarten. Det förutsättes, att avtalet så utformas, att antalet befattningar i de olika lönegraderna efter närmare överenskommelse mellan de båda verken kan varieras, möjliggörande bland annat en anpassning efter det faktiska personalbehovet och vissa befodringsförhållanden. Alternativ III innebär även att luftfartsverkets hittillsvarande kostnader för berörda personal i viss mån komma att reduceras, enär administrationen av den »utlånade» personalen beräknas icke medföra någon nämnvärd ökning av luftfartsstyrelsens nuvarande kostnader i sådant avseende. Med nuvarande anordning har luftfartsstyrelsen nämligen att till telegrafstyrelsen betala vissa omkostnadspålägg för administration m. m. av den inom förbindelsetjänsten sysselsatta personalen. Efter avtalstidens utgång bör det övervägas, om icke de befattningar, som icke återlämnats till telegrafverket under lånetiden, och av vilka behov vid sagda tidpunkt bedömes föreligga inom luftfartsverket, definitivt skola överföras till dettas personalstat.

Alternativ III har varit föremål för förhandlingar mellan representanter för verksstyrelserna och vederbörande personalorganisationer. Av de i förhandlingarna deltagande personalorganisationerna ha telegrafverkets radio-telegrafisters förening samt telegraf- och telefonmannaförbundet förklarat sig icke kunna biträda ifrågavarande förslag om »utlåning» av trafikpersonalen

till luftfartsverket, medan luftfartsverkets personalförening i princip accepterat detsamma. Förstnämnda organisation har för sin del yrkat på en modifiering av den föreslagna låneformen, så att densamma så nära som möjligt anknyter till alternativ I. I samband härmed har föreningen föreslagit, att lånealternativet i stället skulle utformas enligt följande fyra huvudpunkter:

1. Telegrafstyrelsens radiobyrå har helt hand om administrationen av den utlånade personalen.

2. Befälsföringen fastställs så att på de hittillsvarande områdena inom markradion, så länge dessa finnas i självständig form, utövas befälet som hittills av stationsföreståndare och vaktföreståndare och att på de nya arbetsområdena, alltså arbete i trafikledning eller i anslutning härtill, utövas befälet av trafikledaren.

3. Befordringsgången återinföres. Kåren, som redan haft ett flerårigt stopp i detta avseende på markradion, kan icke gå med på att detta skulle utsträckas i ytterligare 5 år.

4. Efter lånetidens utgång om 5 år upptagas nya förhandlingar mellan verksstyrelserna och personalorganisationerna om den kvarvarande telegrafverkspersonalens framtida hemvist.

I anslutning härtill framhåller luftfartsstyrelsen, att luftfarts- och telegrafstyrelserna för sin del äro ense om att vid genomförande av ett utlåningsförfarande detta måste tillämpas konsekvent och sålunda även omfatta administrationen av den utlånade personalen i den utsträckning, som angives i det avtal, som avses att uppgöras mellan luftfartsstyrelsen och telegrafstyrelsen. I övrigt torde det få förutsättas, att de båda myndigheternas förmåga att handlägga administrativa uppgifter beträffande personalen får bedömas likvärdig. I fråga om befälsföringen må allenast framhållas, att befälet på markradiostationerna i stort sett kommer att utövas av samma personal som för närvarande, enär lånet av personalen inbegriper även erforderligt trafikbefäl. Vidkommande det rådande »befordringsstoppet» för markradiostationernas personal har detta sin grund i förhållanden, som föreligga, oavsett vilken myndighet, som är att betrakta såsom arbetsgivare. Självfallet är det styrelsernas avsikt att i god tid före den femåriga låneperiodens utgång upptaga förhandlingar rörande den då kvarvarande trafikpersonalens framtida ställning.

Vid en avvägning mellan de synpunkter, som kunna anläggas på förevarande spörsmål, ha luftfartsstyrelsen och telegrafstyrelsen funnit sig böra vidhålla, att alternativ III genomföres. Luftfartsstyrelsen har därför vid sina beräkningar av driftkostnaderna för budgetåret 1950/51 utgått från denna förutsättning. Det vid nyssnämnda förhandlingar jämväl behandlade förslaget angående övertlyttning av viss teknisk personal från luftfartsverket till telegrafverket föranledde inga reservationer från av åtgärden berörda personalorganisationers sida.

6. Luftfartsverkets ILS-anläggningar. I sitt yttrande över sakrevisionens utredning framhöll luftfartsstyrelsen, att styrelsen vidtagit åtgärder för att undersöka möjligheterna att försälja några av de anläggningar,

som då ännu icke vore levererade. Styrelsen är nu — under förutsättning att storflygplatsen vid Halmsjön icke blir färdigställd inom överskådlig tid — beredd att försälja tre av anläggningarna, nämligen de två som avsetts för storflygplatsen och den som avsetts för Karlstads flygplats. Därest Aktiebolaget Aerotransport (ABA) i fortsättningen icke kommer att upprätthålla trafik under större delen av året på den s. k. norrlandslinjen, anser styrelsen att anläggningarna för Sundsvall/Härnösands och Luleå flygplatser jämväl kunna utgå.

7. Samverkan inom stationstjänsten vid trafikflygplatserna. Såsom luftfartsstyrelsen i sitt utlåtande den 16 juni 1949 berört, ha förhandlingar förts mellan ABA och luftfartsstyrelsen i vad avser viss samverkan inom den s. k. stationstjänsten vid trafikflygplatserna. Dessa ha, bland annat, resulterat i att avtal träffats mellan bolaget och luftfartsstyrelsen om viss samordning av arbetsuppgifter inom förevarande område vid Norrköping—Kungsängens, Sundsvall/Härnösands samt Visby flygplatser. Vissa möjligheter till dylik samverkan torde föreligga jämväl inom förbindelse-tjänsten. Luftfartsstyrelsen har sin uppmärksamhet riktad på detta förhållande.

8. Öppethållningstiden å trafikflygplatserna. Luftfartsstyrelsen kan för närvarande icke taga ställning till vad sakrevisionen anført om begränsning av öppethållningstiden å trafikflygplatserna med hänsyn till denna frågas internationella räckvidd. Vissa åtgärder i den av sakrevisionen antydda riktningen ha dock kunnat vidtagas. Genom omläggningar av trafikflygets tidtabeller har det nämligen blivit möjligt att under tiden kl. 24—6 hålla en mycket låg personell beredskap vid trafikflygplatserna.

Utöver här upptagna förslag av mera principiell eller omfattande karaktär ha följande speciella frågor behandlats i luftfartsstyrelsens statförslag eller särskilda skrivelser.

A. *Byrådirektörstjänsten i Ca 31 å marktjänstbyrån.* Luftfartsstyrelsen erinrar i petita, att sakrevisionen föreslagit viss omorganisation av de olika sektionerna inom styrelsens marktjänstbyrå, varvid en tjänst såsom byrådirektör i lönegraden Ca 31 och chef för nämnda byrås förvaltningssektion skulle indragas. Den ordinarie innehavaren av ifrågavarande tjänst åtnjuter för närvarande tjänstledighet. Distriktschefen i lönegraden Ca 31 vid Malmö—Bulltofta flygplats har förordnats att uppehålla förenämnda byrådirektörstjänst. Med hänsyn till marktjänstbyråns storlek och de heterogena arbetsuppgifter, som handläggas inom densamma, är det enligt styrelsen nödvändigt, att å byrån finnes att tillgå en kvalificerad och i de olika frågorna insatt befattningshavare, bland annat för att under den ordinarie byråchefens tjänsteresor, semester eller annan ledighet leda byråns arbete. Det framhålls, att inom byråns förvaltningssektion, till vars verksamhetsområde byråchefens huvudsakliga ämbetsbefattning anknyter, finnes förutom nu ifrågavarande byrådirektörstjänst endast relativt låga befattningar (högst Ce 24), vilkas innehavare knappast kunna förordnas att vikariera för byråchefen. På grund härav föreslår styrelsen, att förevarande byrådirektörstjänst bibehålles i personalförteckningen för verket.

B. *Överflyttande av den svenske representanten i ICAO:s råd till chef för kanslibyråns utrikessektion.* Luftfartsstyrelsen erinrar i petita, att av den å driftkostnadsstaten upptagna posten Luftfartsstyrelsen: Avlöningar skall från delposten Arvoden, bestämda av Kungl. Maj:t bestridas arvode till en svensk representant i den internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) råd med belopp motsvarande lön enligt lönegrad Cp 10. Uppdraget för nämnde representant upphör den 1 juli 1950 i och med att mandattiden för Sveriges representation i rådet utlöper. Av praktiska skäl är det enligt styrelsen erforderligt, att vederbörande kvarbliver ytterligare någon tid för att avsluta sitt uppdrag och överlämna arbetet till den danske efterträdaren. Med hänsyn härtill och då luftfartsstyrelsen anser, att det skulle vara av mycket stort värde, om den ingående erfarenhet av internationella frågor, som berörde befattningshavare förskaffat sig, finge tills vidare utnyttjas, föreslår styrelsen, att arvodet får utgå jämväl under nästa budgetår, varvid befattningshavaren i fråga skulle tjänstgöra såsom chef för utrikessektionen inom kanslibyrån. Styrelsen överväger att i samband härmed i organisatoriskt hänseende utbryta utrikessektionen ur kanslibyrån och direkt underställa denna sektion verkschefen, varigenom bland annat en önskvärd avlastning av byråns arbetsbörda skulle kunna ernås.

C. *Inrättande av extra ordinarie befattningar för planeringspersonal.* Kungl. Maj:t har genom beslut den 30 juni 1949 bemyndigat luftfartsstyrelsen att av det under sjätte huvudtiteln upptagna reservationsanslaget till planering av allmänna arbeten taga i anspråk högst 105 000 kronor för fortsatt detaljplanering under budgetåret 1949/50 av arbeten, ingående i en av arbetsmarknadsstyrelsen upprättad investeringsplan för civila flygplatser. Därjämte förklarade Kungl. Maj:t, att för avlöningar till personal finge användas högst 75 000 kronor.

I skrivelse den 22 september 1949 har luftfartsstyrelsen, med förmålan att viss projekteringsverksamhet måste förekomma under överskådlig framtid, hemställt, att Kungl. Maj:t måtte fastställa stat för vissa befattningshavare att avlönas av sakanlag och att styrelsen måtte bemyndigas att avföra kostnaderna för dessa befattningshavare från det under sjätte huvudtiteln upptagna anslaget till planering av allmänna arbeten.

D. *Inrättande av trafikexpeditörstjänster i lönegraden Ce 16.* I skrivelse den 14 november 1949 har luftfartsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte medgiva styrelsen att inrätta erforderligt antal tjänster såsom trafikexpeditörer i lönegraden Ce 16. Dessa tjänstemän äro för närvarande placerade i lönegraden Cg 14.

E. *Väderleksstationer i Nordatlanten och på Grönland.* För innevarande budgetår ha å riksstaten under sjätte huvudtiteln anvisats förslagsanslag till bidrag till väderleksstation i Nordatlanten med 800 000 kronor och till bidrag till väderleksstationer på Grönland med 230 000 kronor. För nästa budgetår har äskats ett förslagsanslag av 870 000 kronor till bidrag till väderleksstationer i Nordatlanten och på Grönland. Kostnaderna för väderleksstationen i Nordatlanten ha för budgetåret 1948/49 bestritts till hälften av luftfartsverket och till hälften av den allmänna väderlekstjänsten.

I gemensam skrivelse den 5 november 1949 har luftfartsstyrelsen och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, såvitt nu är i fråga, erinrat att organisationen av väderleksskepp på Nordatlanten otvivelaktigt äger betydelse ej blott för flygväderlekstjänsten utan även för de mera omfattande verksamhetsområden som den allmänna väderlekstjänsten har att tillgodose. Betydelsen av väderleksskeppen i detta sistnämnda avseende kan svårligen ekonomiskt värderas, och ICAO-konferensen i London 1949, som bland annat hade att behandla frågan om »nonaeronautical benefits» genom väderleks-

skeppens inrättande, måste helt avstå från en dylik värdering, ehuru full enighet rådde om att förmånerna för andra näringsgrenar än luftfarten i många fall voro betydande. Med hänsyn härtill är det givetvis icke görligt att fullt rättvist fördela kostnaderna mellan flygväderlekstjänsten och den allmänna väderlekstjänsten. I betraktande av den civila luftfartens ansträngda ekonomi är luftfartsstyrelsen av den uppfattningen att luftfarten icke bör belastas med mer än en tredjedel, dock högst 200 000 kronor, av Sveriges andel i kostnaden för väderleksskeppen. Institutet anser för sin del att det, med hänsyn till de förändringar i kostnaden, som kunna uppkomma genom inflation och devalvering och som redan nu visat sig ha icke oväsentliga konsekvenser i fråga om kostnaden, synes lämpligast att i framtiden belasta luftfarten med en tredjedel av kostnaden utan maximering.

Verksstyrelserna äro ense om att Sveriges kostnader för väderleksstationerna på Grönland skola delas lika mellan de båda verken.

Luftfartsverkets inkomster och utgifter under nästa budgetår.

Luftfartsstyrelsen övergår härefter till att närmare beräkna luftfartsverkets inkomster och utgifter under nästa budgetår och erinrar till en början, att styrelsen i sina beräkningar för budgetåret 1949/50 — under framhållande av svårigheten att avsevärd tid i förväg framlägga hållbara beräkningar — uppskattat luftfartsverkets inkomster till sammanlagt 3 200 000 kronor. En jämförelse mellan det beräknade och det verkliga inkomstutfallet under budgetåret 1948/49 och under första kvartalet av budgetåret 1949/50 föranleder emellertid styrelsen att redan nu räkna med att de verkliga inkomsterna för sistnämnda budgetår i sin helhet komma att något understiga vad styrelsen hösten 1948 kalkylerade med.

Med hänsyn till det alltjämt rådande labila läget inom den civila luftfarten anser styrelsen försiktigheten bjuda att för budgetåret 1950/51 räkna med driftinkomster av samma storleksordning, som kan förutses för innevarande budgetår. Utgifterna för nästa budgetår uppskattas till sammanlagt 8 951 000 kronor, varför luftfartsverkets underskott skulle utgöra 6 101 000 kronor.

Styrelsen har i anslutning härtill lämnat följande specifikation över inkomst- och utgiftsposterna varvid såsom jämförelse även upptagits motsvarande belopp för innevarande budgetår.

<i>Inkomster.</i>	1949/50	1950/51
1. Hyror och arrenden	950 000	1 000 000
2. Trafikinkomster	1 500 000	1 700 000
3. Besiktningavgifter	100 000	90 000
4. Diverse inkomster	125 000	60 000
Summa kronor	2 675 000	2 850 000

Utgifter.

1. Luftfartsstyrelsen: Avlöningar	1 315 000	1 266 000
2. Luftfartsstyrelsen: Omkostnader	308 000	237 000

3. Flygplatsorganisationen: Avlöningar	1 850 000	2 493 000
4. Flygplatsorganisationen: Omkostnader	210 000	257 000
5. Underhåll och drift av luftfartsleder	985 000	920 000
6. Hyres- och arrendeavgifter m. m.	190 000	150 000
7. Förbindelsetjänst	2 375 000	1 843 000
8. Utgifter för väderlekstjänst	1 074 000	1 005 000
9. Sveriges bidrag till internationella civila luftfartsorganisationen	370 000	395 000
10. Pensionskostnader	5 000	10 000
11. Diverse utgifter	45 000	60 000
12. Projektering av flygplatser	15 000	15 000
13. Avsättning till värdeminskningsskonto	425 000	300 000
	Summa kronor 9 167 000	8 951 000
	Beräknat underskott kronor 6 492 000	6 101 000

I anslutning härtill erinrar luftfartsstyrelsen, att styrelsen i sin skrivelse den 1 november 1948 beräknat luftfartsverkets utgifter till ett sammanlagt belopp av 9 933 000 kronor och att Kungl. Maj:t den 30 juni 1949 fastställt driftkostnadsstaten till 9 167 000 kronor. Härav framgår, att luftfartsverkets totala utgifter i förhållande till styrelsens ursprungliga beräkningar, vilka legat till grund för sakrevisionens förslag till utgiftsbegränsningar inom luftfartsverket, hittills reducerats med sammanlagt 766 000 kronor. De nu i olika sammanhang redovisade besparingsåtgärderna innebära i och för sig ytterligare faktiska besparingar under loppet av budgetåret 1950/51 med sammanlagt 377 000 kronor. Härvid är emellertid att märka, att detta belopp icke inkluderar vissa besparingsåtgärder inom förbindelsetjänsten, vilka äro svåra att beräkna, enär åtgärderna i fråga äga ett intimt samband med vissa i annat sammanhang vidtagna förändringar inom detta område. Nu åsyftade besparingar torde emellertid kunna angivas till storleksordningen 30 000 kronor. Härigenom komma de totala besparingarna att uppgå till ett belopp av i runt tal 1 175 000 kronor.

Det nu framlagda förslaget till driftkostnadsstat för budgetåret 1950/51 slutar på 8 951 000 kronor, d. v. s. 216 000 kronor mindre än slutsumman av den för innevarande budgetår gällande driftkostnadsstaten. Den faktiska besparingen är emellertid (377 000 + 30 000 — 216 000 =) ca 190 000 kronor högre än denna nettobesparing, beroende på att vissa utgiftsökningar, vilka antingen äro undandragna luftfartsstyrelsens direkta kontroll eller eljest äro av mer eller mindre ofrånkomlig natur, reducera verkningarna av de vidtagna besparingsåtgärderna. Dessa utgiftsökningar bestå i stort sett av löneklassuppflyttningar m. m. med 46 000 kronor, ökade städningskostnader med 5 000 kronor, ökade förräntningskostnader å till telegrafverket överförd materiel m. m. med 75 000 kronor, nytillkommet bidrag till väderlekstjänsten på Grönland med 35 000 kronor, ökade kostnader för medlemskap i ICAO med 25 000 kronor samt ökade pensionsförpliktelser med ca 5 000 kronor.

Luftfartsstyrelsens framställning utmynnar i en hemställan, att, så vitt nu är i fråga, Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för luftfartsfonden å riksstaten för budgetåret 1950/51 upptaga ett underskott av i runt tal 6 100 000 kronor.

Yttranden.

Statskontoret har den 2 februari 1950 avgivit utlåtande i anledning av luftfartsstyrelsens förevarande framställning och därvid till en början erinrat, att enligt föreliggande förslag luftfartsverkets sammanlagda driftkostnader skulle för budgetåret 1950/51 uppgå till 8 951 000 kronor mot 9 933 000 kronor för föregående budgetår enligt luftfartsstyrelsens ursprungliga beräkningar, vilka legat till grund för den av sakrevisionen förordade utgiftsminskningen. Då i det förstnämnda beloppet ingå vissa utgiftsökningar av automatisk eller mer eller mindre ofrånkomlig natur — tillhopa omkring 190 000 kronor — skulle det uppställda målet hava uppnåtts. *Statskontoret* konstaterar emellertid, att fortfarande räknas med ett avsevärt driftunderskott för luftfartsverket, för budgetåret 1950/51 beräknat till icke mindre än 6,1 miljoner kronor. Det måste under sådana förhållanden övervägas, huruvida icke mer radikala och genomgripande åtgärder böra vidtagas för att nedbringa å verksamheten uppkommande underskott. *Statskontoret* förutsätter, att luftfartsstyrelsen ägnar denna fråga ingående uppmärksamhet.

Statskontoret har icke funnit tillräckliga skäl anförda för bibehållande av den byrådirektörstjänst å luftfartsstyrelsens marktjänstbyrå, som av sakrevisionen förordats till indragning, eller att låta den nuvarande svenska representanten i ICAO:s råd efter mandattidens utgång under budgetåret 1950/51 tjänstgöra såsom chef för utrikessektionen.

Ämbetsverket anser starka skäl tala för genomförande av sakrevisionens förslag att distriktschefernas arbetsuppgifter utskiftas på andra befattningshavare inom vederbörande distriktsförvaltning och luftfartsstyrelsen, varvid uppdraget att vara lokal chef för flygfälten bör kunna anförtros åt förste trafikledaren. *Statskontoret* framför som eget förslag, att i samband härmed de tre distriktschefsbefattningarna i Göteborg, Malmö och Norrköping indragas.

Statens lönenämnd har icke funnit anledning till erinran mot att benämningen distriktschef i samband med genomförandet av vissa organisatoriska ändringar inom luftfartsverkets lokalförvaltningar ersättes med benämningen flygplatschef, vilken benämning redan finnes upptagen å luftfartsverkets personalförteckning. Enligt lönenämndens mening bör emellertid frågan om lönegradsplaceringen för de nuvarande distriktschefstjänsterna (Ca 31), vilka äro avsedda för flygplatscheferna i Göteborg och Malmö, upptagas till omprövning av 1949 års tjänsteförteckningskommitté.

Enligt lönenämndens uppfattning är frågan om lönegradsplaceringen av trafikexpeditörstjänsterna — som för närvarande äro hänfödda till lönegraden Cg 14 — av den natur, att densamma bör underställas 1949 års tjänsteförteckningskommitté för prövning. Lönenämnden kan därför icke tillstyrka bifall till luftfartsstyrelsens framställning, men vill icke motsätta sig, att förevarande tjänster — i avbidan på resultatet av nyssnämnda kommittés arbete — överföras å extra ordinarie stat i lönegrad Ce 14.

Departementschefen.

Det ekonomiska utfallet av luftfartsverkets verksamhet har efter kriget utvecklats ogynnsamt. Luftfartsverkets inkomster ha visserligen under denna tid något ökat per budgetår räknat, men utgifterna ha stegrats kraftigare. Ett betydande och växande underskott har därför måst upptagas för luftfartsfonden å riksstaten. För budgetåret 1946/47 utgjorde underskottet å luftfartsfonden ca 3 miljoner kronor. Den år 1947 genomförda omläggningen av redovisningen å luftfartsfonden medförde med tillämpning från och med budgetåret 1947/48, att underskottet å fonden bokföringsmässigt ökade med i runt tal 2 miljoner kronor. Det totala underskottet sistnämnda budgetår utgjorde ca 5,2 miljoner kronor. För budgetåret 1948/49 uppgick underskottet å luftfartsfonden till 6,3 miljoner kronor och enligt luftfartsstyrelsens nu redovisade beräkningar väntas luftfartsfonden för innevarande budgetår visa ett underskott av 6,5 miljoner kronor. Däremot räknar luftfartsstyrelsen med att underskottet å fonden nästa budgetår skall kunna nedbringas till i runt tal 6,1 miljoner kronor.

I 1949 års statsverksproposition anmälde jag, vid beräkning av underskottet å luftfartsfonden för innevarande budgetår, att statens sakrevision väntades senare framlägga resultatet av sin granskning av luftfartsverkets organisation och verksamhet. Detta skedde i maj 1949. Sakrevisionen föreslog i sin utredning en minskning med till en början minst 1 miljon kronor i de av luftfartsstyrelsen i petita hösten 1948 beräknade driftkostnaderna om ca 9,9 miljoner kronor. Hänsyn till utredningens innehåll kunde i viss utsträckning tagas redan vid fastställande i juni 1949 av luftfartsverkets driftkostnadsstat för innevarande budgetår och utgiftsstatens slutsumma begränsades då till ca 9,1 miljoner kronor. Samtidigt anbefalldes luftfartsstyrelsen att verkställa en allsidig översyn av luftfartsverkets organisation och omfattningen av den befintliga statliga markorganisationen för den civila luftfarten över huvud taget. Översynen borde taga sikte på att nedbringa luftfartsverkets totala driftkostnader minst i den utsträckning sakrevisionen föreslagit. Luftfartsstyrelsen har nu redovisat resultatet av den verkställda översynen. Styrelsen beräknar för nästa budgetår driftkostnaderna till ca 8,9 miljoner kronor och intäkterna till ca 2,8 miljoner kronor. Styrelsen skulle sålunda ha uppnått den minskning av driftkostnaderna som anbefallts. Underskottet å fonden kommer däremot, såsom redan påpekats, alltjämt att uppgå till drygt 6 miljoner kronor.

Innan jag närmare ingår på en granskning av dessa beräkningar torde jag få upptaga vissa av sakrevisionen och luftfartsstyrelsen behandlade *frågor av principiell natur eller större ekonomisk betydelse* till granskning. Frågorna anmälas i den ordning de angivits i luftfartsstyrelsens petita.

I fråga om närtrafikledningens organisation och verksamhet har luftfartsstyrelsen upplyst, att sakrevisionens förslag till personalinskränkningar inom närtrafikledningen redan delvis genomförts eller avsåges att genomföras

under innevarande budgetår samt att därutöver vissa ytterligare personalin-skränkningar vidtagits. Jag kan därför på denna punkt begränsa mig till en anmälan av dessa åtgärder.

Beträffande distriktstrafikledningen har luftfartsstyrelsen efter verkställd utredning funnit sig av flygsäkerhetsskäl icke kunna tillstyrka sakrevisionens förslag angående en omläggning. Chefen för flygvapnet har biträtt luftfartsstyrelsens uppfattning. Med hänsyn härtill synes någon omläggning icke nu böra vidtagas.

Ett genomförande av sakrevisionens förslag om nedläggande av tolv s. k. småflygplatser skulle enligt luftfartsstyrelsen medföra en total besparing för statsverket av 62 000 kronor. Styrelsen har efter en avvägning av ekonomiska synpunkter och behovet av hjälplandningsfält ansett sig böra förorda ett nedläggande tills vidare av flygplatserna vid Hästholmen, Feringe, Exen och Svarteborg. En omedelbar besparing om 15 000 och en inkomstökning av 5 000 kronor skulle härigenom uppkomma. Jag tillstyrker förslaget. Pågående förhandlingar med flygförvaltningen om övertagande av Hagshults flygplats böra fortsättas. Styrelsen bör med lämpliga mellanrum ompröva frågan om bibehållandet av övriga småflygfält samt i sina petita anmäla resultatet av sina överväganden.

Styrelsen har i enlighet med sakrevisionens förslag beslutat nedlägga de optiska fyrrar, som ha karaktär av flygledsfyrrar. Ett mindre antal fyrrar ha bibehållits såsom flygplatsfyrrar. Häremot har jag icke något att erinra.

Beträffande sakrevisionens förslag att luftfartsverkets distriktsförvaltningar i Torslanda, Bulltofta och Norrköping skulle indragas och distriktscheferna där ersättas med förste trafikledare framhåller luftfartsstyrelsen, att på grund av speciella förhållanden inom distriktsorganisationen, såsom förekomsten av ordinarie befattningar m. m., det icke är möjligt att för närvarande uppnå samtliga de besparingar, som skulle kunna vinnas genom att slopa distriktsorganisationen och ersätta den med en mera centraliserad förvaltning. Styrelsen har, då en starkt beskuren distriktsorganisation i dagens läge drager endast obetydligt högre kostnader än en centraliserad organisation, ansett, att frågan om en mera radikal omorganisation i sådan riktning bör ställas på framtiden. Styrelsen har därför begränsat sig till att förorda, att distriktsorganisationen tills vidare uppdelas på 3 regionala flygförvaltningar med säte i Stockholm, Göteborg och Malmö, i samband varmed den nuvarande distriktsförvaltningen i Norrköping skulle kunna indragas.

Med hänsyn till vad luftfartsstyrelsen anfört synes sakrevisionens förslag om omedelbar indragning av samtliga ifrågavarande distriktschefstjänster icke för närvarande kunna genomföras. Behovet av särskilda flygplatschefer i Göteborg och Malmö bör ytterligare utredas av luftfartsstyrelsen. Om avgörande skäl därvid befinnas föreligga för bibehållande av dessa tjänster, bör frågan om deras löneställning i enlighet med lönenämndens förslag upptagas till närmare prövning genom 1949 års tjänsteförteckningskommitté. Vad angår distriktsförvaltningen i Norrköping har luftfartsstyrelsen under

hand uppgivit, att trafikledningen under alla förhållanden skulle behöva förstärkas med en förste trafikledare. Det synes lämpligt, att i samband därmed sakrevisionens förslag om indragning av den särskilda distriktsförvaltningen genomföres. Om hänsyn toges till samtliga omflyttningar av personal som härvid uppkomma skulle enligt styrelsens beräkningar nettobesparingen genom indragningen uppgå till omkring 8 000 kronor. Jag finner mig sålunda, med här angivna modifikationer, böra tillstyrka luftfartsstyrelsens förslag såsom en provisorisk lösning av denna organisationsfråga.

I frågan om användningen inom luftfartsverket av telegrafverkets inom förbindelsetjänsten sysselsatta personal har vid de förhandlingar, som förts mellan telegraf- och luftfartsstyrelserna, till en början framkommit två alternativ till lösning. Alternativ I, som innebär att ifrågavarande personal skulle kvarstå inom telegrafverket men åläggas att jämväl utföra vissa arbetsuppgifter inom trafikledningen, har i princip godtagits av telegrafstyrelsen men ej kunnat tillstyrkas av luftfartsstyrelsen. Luftfartsstyrelsen har i stället framfört ett såsom alternativ II betecknat förslag, enligt vilket personalen skulle överföras till luftfartsstyrelsen och samordnas med motsvarande personal inom trafikledningen. Telegrafstyrelsen har för egen del ej velat direkt motsätta sig ett genomförande av detta alternativ, ehuru den föreslagna tidpunkten för ett dylikt överförande av personalen icke ansetts lämplig. Företrädare för vederbörande personalorganisationer ha emellertid ställt sig avvisande mot alternativ II.

Under förhandlingarna med personalorganisationerna framfördes emellertid från personalhåll ett nytt förslag av innebörd att luftfartsverket skulle låna personal från telegrafverket. Med utgångspunkt härifrån ha telegraf- och luftfartsstyrelserna enat sig om ett låneförfarande, vilket benämnts alternativ III. Enligt detta alternativ, för vilket närmare redogöres i luftfartsstyrelsens framställning, skulle erforderligt antal av de ordinarie och icke-ordinarie befattningar, vilka för närvarande inom telegrafverket äro avsedda för luftfartens förbindelsetjänst, utlånas till luftfartsverket på så sätt att befattningarna kvarstå å telegrafverkets personalstater, men de med respektive befattningar förenade göromålen skola fullgöras inom luftfartsverket. Utlåningen skulle till en början avse något mer än 100 tjänster vid telegrafverket.

Telegrafverkets radiotelegrafisters förening samt telegraf- och telefonmannaförbundet ha förklarat sig ej kunna biträda ett utlåningsförfarande enligt alternativ III, under det att luftfartsverkets personalförening i princip godtagit detsamma. Förstnämnda förening har yrkat på en modifiering av den föreslagna låneformen, så att denna så nära som möjligt skulle anknyta till alternativ I. I samband därmed har föreningen föreslagit, att lånealternativet utformas enligt de fyra huvudpunkter, som återgivits i luftfartsstyrelsens förut refererade skrivelse. Jag upptager nu dessa punkter till närmare granskning.

Vad först angår önskemålet att utlåningsförfarandet tillämpas så, att telegrafstyrelsens radiobyrå handhar administrationen av den utlånade perso-

nalen, är att märka, att administrationen innefattar bland annat matrikel-föring av personal, förande av uppgifter om tjänstledighet, semester m. m. enligt avlöningsreglementet, uppgörande av avlöningslistor samt utbetalning av avlöningar. Det är uppenbarligen utan betydelse, om dessa rent administrativa uppgifter handhas av personal inom telegrafverket eller inom luftfartsverket. Till administrationen hänföres emellertid även uppgörande av tjänstgöringsschemata, jourlistor och dylikt. För att åstadkomma såvitt möjligt likartade tjänstgöringsförhållanden för olika personalgrupper vid luftfartsverket och därigenom möjliggöra erforderlig utbytbarhet mellan dessa, synes det vara nödvändigt, att en anpassning sker av telegrafistpersonalens tjänstgöringsförhållanden till övriga personalgruppers. Med hänsyn härtill synes det lämpligast, att luftfartsstyrelsen ombesörjer denna del av administrationen av personalen liksom fallet är med övrig inom verket tjänstgörande personal.

Befälsföringen över den utlånade telegrafistpersonalen kommer, enligt vad luftfartsstyrelsen upplyst, på de hittillsvarande områdena inom markradion att utövas av de nuvarande stationsföreståndarna och vaktföreståndarna, vilka äro avsedda att även de utlånas till luftfartsverket. Personalen skall vara bibehållen vid samma befordringsmöjligheter som om utlåningsförfarandet ej tillämpats.

Genomföres lånealternativet under beaktande av här anförda synpunkter, kommer detta att nära ansluta sig till det förut behandlade alternativet III och samtidigt i huvudsak tillgodose berättigade önskemål från personalens sida.

Jag finner mig sålunda böra tillstyrka det av verksstyrelserna framlagda lånealternativet. Jag förutsätter därvid att, före lånetidens utgång, nya förhandlingar upptagas med personalorganisationerna om personalens ställning efter lånetidens slut.

I likhet med verksstyrelserna finner jag lämpligt, att den inom luftfartsverkets radioorganisation sysselsatta tekniska personalen, sammanlagt 11 personer, överflyttas från luftfartsverket till telegrafverket. Denna personal är vid övertagandet tillförsäkrad oförändrade anställnings- och löneförhållanden och kommer inom telegrafverket företrädesvis att sysselsättas inom områden, som beröra luftfarten.

I årets statsverksproposition (bil. 27, punkten 28) uttalade jag, att jag fann av luftfartsstyrelsen vidtagna åtgärder för försäljning av vissa landningsradiofyrrar (av typen ILS) i nuvarande läge välbetänkt och att hinder ej borde föreligga att försälja de anläggningar som först levererades, om lämplig köpare anmälde sig. Luftfartsstyrelsen har nu förklarat sig vara beredd att försälja tre ILS-anläggningar och, därest den s. k. norrlandslinjen nedlägges, ytterligare två. Jag biträder styrelsens uppfattning i försäljningsfrågan och erinrar om att det tidigare i dag anmälda förslaget om understöd åt den reguljära inrikes luftfarten innebär, att subventionerna tills vidare skola begränsas till Visbylinjen.

Vad luftfartsstyrelsen anfört i fråga om samverkan med ABA inom stations-tjänsten vid flygplatserna och om öppethållningstiderna å trafikflygplatserna ger mig icke anledning till särskilt uttalande.

Vad slutligen angår förut berörda *speciella frågor* rörande regleringen av luftfartsverkets driftkostnader för nästa budgetår må här anföras följande.

Behovet av att — mot sakrevisionens och statskontorets uttalanden — bibehålla byrådirektörstjänsten å marktjänstbyrån synes icke vara till fullo styrkt. Innehavaren av denna tjänst är för närvarande tjänstledig för enskilt uppdrag och innehavaren av distriktschefstjänsten i Malmö är förordnad att tills vidare uppehålla densamma. Jag har ej något att erinra mot att denna anordning tills vidare bibehålles i avbidan på ytterligare erfarenheter av huru arbetet lämpligen bör organiseras.

Jag har icke något att erinra mot att den svenske representanten i ICAO:s råd bibehålles vid nuvarande löneförmåner under den tid som erfordras för avveckling av uppdraget. Däremot kan jag ej biträda styrelsens förslag om anställande av en särskild chef för kanslibyråns utrikessektion med arvode motsvarande byråchefslön i Cp 10. Hinder bör dock ej möta att till sektionen tillfälligt knyta erforderlig expertis med avlöning, omfattande ett begränsat sakkunnigtillägg utöver ersättning för de avlöningsförmåner varom vederbörande på grund av uppdraget visar sig ha gått miste i sin ordinarie tjänst. Beslut härom torde få fattas av Kungl. Maj:t i samband med fastställande av luftfartsverkets stat för driftkostnader.

Genom beslut den 24 februari 1950 har Kungl. Maj:t avslagit luftfartsstyrelsens framställning om inrättande av extra ordinarie befattningar å anslaget till Planering av allmänna arbeten. Projekteringsarbetena för investeringsreserven böra icke bli av permanent natur utan avvecklas så snart dessa arbeten kunna jämte den löpande verksamheten omhänderhavas av marktjänstbyråns på de ordinarie avlöningsanslagen anställda planeringspersonal.

Frågan om extra-ordinariesättning av vissa trafikexpeditörer i Ce 14 torde få upptagas av Kungl. Maj:t i samband med regleringen av driftkostnadsstaten. I likhet med lönenämnden finner jag mig för närvarande ej kunna tillstyrka förslaget om uppflyttning av dessa tjänster i Ce 16.

Med hänsyn till vad luftfartsverket och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut anfört om avräkningen av kostnaderna för väderleksstationerna i Nordatlanten och på Grönland tillstyrker jag, att luftfartsfonden från och med innevarande budgetår belastas med endast en tredjedel av de förra och hälften av de senare. Någon maximering av luftfartsverkets bidrag bör ej ske.

Sammanfattningsvis kan jag konstatera, att luftfartsstyrelsen sökt vidtaga besparings- och rationaliseringsåtgärder i de avseenden, varå sakrevisionen anmärkt. De ekonomiska resultaten synas dock ha blivit jämförelsevis begränsade. Ett fortsatt arbete med inre rationalisering av verksamheten synes därför, såsom statskontoret påpekat, alltjämt vara i hög grad behövt.

Utöver de besparingar, för vilka förut redogjorts, kunna ytterligare sådana uppkomma, därest riksdagen bifaller Kungl. Maj:ts i annat sammanhang framlagda förslag, att statens direkta understöd åt den reguljära inrikes lufttrafiken skall begränsas att avse Visbylinjen. Nedlägges Norrlandslinjen torde de årliga kostnaderna för Sundsvall/Härnösands flygplats komma att avsevärt nedgå. Frågan i vilken utsträckning marktjänsten å denna flygplats skall uppehållas torde framdeles få prövas av Kungl. Maj:t. På Luleå/Kallax flygplats begränsas besparingarna till jämförelsevis små belopp, bland annat för underhåll m. m. av hangaren, vilken är avsedd att tills vidare användas av de militära myndigheterna.

Under återopande av det anförda förordar jag, att underskottet å luftfartsfonden upptages med ett något lägre belopp än luftfartsstyrelsen beräknat, förslagsvis 6 miljoner kronor.

Frågan om det slutliga fastställandet av luftfartsverkets stat för driftkostnader torde — i likhet med vad som gällt under de senaste åren — få avgöras av Kungl. Maj:t, sedan riksdagen avgivit utlåtande i anledning av vad jag i det föregående anförde. Jag utgår från att detta förfarande skall få tillämpas även i fortsättningen, enär erfarenheterna nu synas ha givit vid handen att driftkostnadsstaterna icke i sina detaljer lämpligen kunna fastläggas å sådan tid att proposition kan hinna föreläggas riksdagen inom fastställd propositionstid. Riksdagsbehandlingen torde dock, då förhållandena därtill föranleda, få omfatta ej enbart sådana frågor som av formella skäl måste underställas riksdagen, utan även spörsmål rörande luftfartsverkets utveckling i allmänhet.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för *Luftfartsfonden* å riksstaten för budgetåret 1950/51 upptaga ett underskott av 6 000 000 kronor.

Vad föredragande departementschefen sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt, behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla.

Ur protokollet:

Sven G. Karlson.