

## Nr 144.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition an-  
gående upptagande å riksstaten för budgetåret 1950/51  
av underskottet för luftfartsfonden jämte i ämnet  
väckta motioner.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 1, bilaga 17, har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 4 januari 1950, föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, för Luftfartsfonden å riksstaten för budgetåret 1950/51 beräkna ett underskott av 6 300 000 kronor.

Därefter har Kungl. Maj:t i propositionen nr 176, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 10 mars 1950, föreslagit riksdagen att för Luftfartsfonden å riksstaten för budgetåret 1950/51 upptaga ett underskott av 6 000 000 kronor.

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

	Kronor
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 skrivelse den 12 december 1949 har *luftfartsstyrelsen* framlagt förslag angående luftfartsverkets stat för driftkostnader för budgetåret 1950/51 m. m. ävensom beräkning av luftfartsverkets inkomster och utgifter under samma budgetår. Styrelsens framställning, beträffande vars närmare innebörd utskottet får hänvisa till propositionen (s. 3—15), utmynnar i en hemställan att 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 över framställningen ha avgivits av *statskontoret* och *statens lönenämnd* (s. 16).

*Departementschefen* har anfört följande.

»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 personalinskränkningar 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 Svarteberg. 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 finnas 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 tages 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 modifieringar, 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 personalen, är att märka, att administrationen innefattar bland annat matrikelföring 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.

Befälsföreningen 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 löneförmåner 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 landningsradiofyror (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 anført 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-ordinatesättning 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 åberopande 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 anfört. 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.»

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Elmgren* (I: 443) och den andra inom andra kammaren av fru *Johansson* i Norrköping (II: 548), i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta bibehålla den för trafikflyget inrättade distriktsförvaltningen i Norrköping i dess nuvarande organisationsform,

dels ock en inom andra kammaren av herr *Nihlfors* väckt motion (II: 549), vari hemställts, att riksdagen vid behandling av förevarande proposition måtte besluta att de nu i Cg 14 placerade trafikexpeditörsbefattningarna vid luftfartsverket från och med den 1 juli 1950 erhålla placering i lönegraden Ce 16.

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna I: 443 och II: 549.

*Utskottet.* Av den lämnade redogörelsen framgår att luftfartsstyrelsen, till fullföljande av en av statens sakrevision tidigare verkställd utredning, erhållit i uppdrag av Kungl. Maj:t att företaga viss översyn av luftfartsverkets organisation m. m., varvid syftet angivits vara att nedbringa verkets totala driftkostnader i minst den utsträckning — 1 miljon kronor — som sakrevisionen föreslagit. Med skrivelse den 12 december 1949 har luftfartsstyrelsen redovisat resultatet av denna översyn. Driftkostnaderna, vilka i 1948 års petita beräknades till ca 9,9 miljoner kronor, anses nu för nästa budgetår kunna reduceras till ca 8,9 miljoner kronor. Det uppställda målet skulle därigenom ha nåtts. Då intäkterna uppskattas till ca 2,8 miljoner kronor, skulle underskottet å luftfartsfonden dock alltjämt komma att uppgå till drygt 6 miljoner kronor.

Såsom departementschefen framhållit, har det ekonomiska resultatet av de av luftfartsstyrelsen sålunda vidtagna eller ifrågasatta besparingsåtgärderna blivit jämförelsevis begränsat. Med hänsyn härtill vill utskottet understryka angelägenheten av att i fortsättningen föreliggande möjligheter till rationalisering av verksamheten noggrant tillvaratagas. Utskottet, som intet har att erinra mot vad departementschefen anfört rörande sättet för det slutliga fastställandet av luftfartsverkets driftkostnadsstat, anser sig jämväl böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag, att underskottet å luftfartsfonden för nästa budgetår upptages med ett belopp av 6 miljoner kronor.

Beträffande de i propositionen behandlade organisationsfrågorna får utskottet framhålla följande.

Luftfartsstyrelsen har förordat, att av de i sakrevisionens utredning be-



rörda tolv s. k. småflygplatserna tills vidare endast fyra skola nedläggas. Därjämte har anmälts, att förhandlingar upptagits med flygförvaltningen angående denna myndighets övertagande av viss flygplats, vilket skulle möjliggöra ytterligare besparingar för luftfartsverket. Luftfartsstyrelsens förslag har tillstyrkts av departementschefen, som dock samtidigt uttalat, att styrelsen borde med lämpliga mellanrum ompröva frågan om bibehållandet av övriga småflygfält samt i sina petita anmäla resultatet av sina överväganden. Denna uppfattning delas av utskottet.

Såsom ett led i rationaliseringsarbetet har luftfartsstyrelsen vidare föreslagit viss omorganisation av luftfartsverkets regionala förvaltning. Förslaget har med i propositionen närmare angivna modifikationer biträtts av departementschefen såsom en provisorisk lösning, varvid förutsatts att den särskilda distriktsförvaltningen i Norrköping redan nu skulle indragas. I de båda likalydande motionerna I: 443 och II: 548 har emellertid hemställts, att riksdagen måtte fatta beslut om bibehållande av nämnda distriktsförvaltning i dess nuvarande organisationsform. Därvid har bl. a. hänvisats till att den föreslagna åtgärden skulle leda till ytterst obetydliga om ens några kostnadsbesparingar, samtidigt som därigenom olägenheter i skilda avseenden skulle uppkomma. Såvitt utskottet kunnat finna, måste vissa skäl anses tala för den av motionärerna hävdade meningen. Utan att vilja binda sig för någon bestämd lösning av frågan förutsätter därför utskottet, att densamma upptages till förnyad prövning, varvid de i nyssberörda motioner anförda synpunkterna vederbörligen beaktas. Lämpligt synes vara att detta sker i samband med den fortsatta utredning av flygplatsorganisationen som av departementschefen förordats.

Vad departementschefen i övrigt anført beträffande luftfartsverkets driftkostnader har icke givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Därav följer att utskottet icke ansett sig kunna tillstyrka det i motionen II: 549 framställda yrkandet om uppflyttning av de i luftfartsverkets personalorganisation ingående trafikexpeditörstjänsterna till lönegraden Ce 16. Såsom statens lönenämnd framhållit, synes denna fråga vara av natur att böra prövas av 1949 års tjänsteförteckningskommitté.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,

- I. att riksdagen må
  - a) för *Luftfartsfonden* å riksstaten för budgetåret 1950/51 upptaga ett underskott av 6 000 000 kronor:
  - b) med anledning av motionerna I: 443 och II: 548 i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet ovan anført:
- II. att motionen II: 549 icke må bifallas av riksdagen.

Stockholm den 10 maj 1950.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

---

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 143.

---