

**Nr 81**

**Regeringens proposition om ny organisation för luftfartsverket,  
m. m.;**

beslutad den 20 mars 1975.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga det förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

GUNNAR STRÄNG

BENGT NORLING

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen dras riktlinjerna upp för en ny organisation för luftfartsverket. Verksamheten indelas på central nivå i sex huvudenheter för resp. flygplatstjänst, flygtrafiktjänst, flygsäkerhetsuppgifter ( luftfartsinspektion), transport- och planeringsfrågor, ekonomifrågor och administrativa frågor. Under cheferna för huvudenheterna för flygplats- resp. flygtrafiktjänst föreslås de lokala flygplats- resp. flygtrafikledningsorganen direkt sortera. I fråga om vissa problem sammanhängande med ett gemensamt resursutnyttjande i förhållandet mellan de lokala flygplatserna förutsätts visst ytterligare utredningsarbete inom luftfartsverket. De regionala besiktningsskontoren föreslås direkt underställda chefen för luftfartsinspektionen.

I propositionen behandlas vidare frågor som aktualiseras av den förestående integrationen av de civila och militära flygtrafikledningsorganisationerna samt överföringen till verket av nya arbetsuppgifter från televerket och försvarets materielverk.

Den nya organisationen avses genomförd i etapper med början den 1 juli 1975. Överföringen av den militära flygtrafikledningsorganisationen inkl. tillhörande teleteknisk tjänst avses påbörjad den 1 juli 1976.

KOMMUNIKATIONS-  
DEPARTEMENTET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1975-03-20

**Närvarande:** statsrådet Sträng, ordförande, och statsråden Johansson, Holmqvist, Aspling, Geijer, Bengtsson, Norling, Löfberg, Lidbom, Carlsson, Feldt, Gustafsson, Zachrisson, Leijon, Hjelm-Wallén

**Föredragande:** statsrådet Norling

### Proposition om ny organisation för luftfartsverket, m. m.

---

#### 1 Inledning

1973 års riksdag beslöt (prop. 1973:27, TU 1973:12, rskr 1973:160) att de nuvarande civila och militära flygtrafikledningsorganisationerna skall sammanföras i en gemensam organisation, som inordnas i luftfartsverket. Till luftfartsverket skall också föras huvuddelen av den radiotekniska tjänst för civil luftfart som f. n. handhas av televerket och delar av motsvarande tjänst för militär luftfart som handhas av försvarets materielverk.

Vidare beslöt riksdagen att den fortsatta utvecklingen av flygtrafikledningssystemet skall inriktas på övergång till s. k. yttäckande flygkontroll enligt den principmodell som presenterats av flygtrafikledningskommittén (betänkandet (Ds K 1971:2) Flygtrafikledning 1980, System och organisation).

Enligt denna modell skall luftrummet, fullt utbyggt, organiseras som ett över en viss flyghöjd yttäckande flygkontrollområde, dvs. allt luftrum över en viss flyghöjd kommer att vara kontrollerat luftrum. Landet indelas på sikt i två flyginformationsregioner, en för landets södra och en för landets norra delar med områdeskontroller i Sturup (ACC-Syd) och i Luelå (ACC-Nord).

Riksdagen förutsatte att de närmare organisatoriska konsekvenserna av den nya integrerade flygtrafikledningsorganisationen skulle bli föremål för särskild utredning.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 5 juli 1973 särskilda sakkunniga med uppgift att utarbeta förslag till ny organisation för luftfartsverket (luftfartsverksutredningen)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>Ledamöter överdirektören Gösta Bruno, tillika ordförande, ombudsmannen Hans-Eric Ekelund, departementsrådet Bengt Furbäck, driftdirektören Folke Görs, kanslirådet Alice Nilsson, ombudsmannen Gösta Södergren samt översten av 1 gr. Wilhelm Wagner. Direktiv: se 1974 års riksdagsberättelse s. 223.

Utredningen avgav i december 1974 betänkandet (Ds K 1974:14) Luftfartsverkets organisation.

Yttranden över betänkandet har avgetts av överbefälhavaren, fortifikationsförvaltningen, försvarets materielverk, försvarets rationaliseringsinstitut, Förenade fabriksverken, televerket, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), luftfartsverket, chefen för luftfartsinspektionen, statskontoret, byggnadsstyrelsen, riksrevisionsverket, statens personalnämnd, Svenska kommunförbundet, Scandinavian Airlines System (SAS) och Linjeflyg AB (LIN) gemensamt, Svensk pilotförening, Svenska allmänflygföreningen (SPAF), Kungl. svenska aeroklubben (KSAK), Statsanställdas förbund (SF), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Centralorganisation SACO/SR, Handelstjänstemannaförbundet samt Svenska flygtrafikledarföreningen.

## 2 Nuvarande organisatoriska förhållanden

### 2.1 Luftfartsverket

#### 2.1.1 Arbetsuppgifter

Luftfartsverket svarar enligt sin instruktion för den civila luftfartens markorganisation, i den mån denna ankommer på staten och inte anförtrots annan statlig myndighet, samt handlägger ärenden om den civila luftfarten.

Till verkets huvuduppgifter hör att driva och förvalta vissa flygplatser för civil luftfart. Detta innefattar, förutom att driva och förvalta de egna 13 trafikflygplatserna och småflygfält – f. n. tre till antal – att ansvara för driften av stationsområdena för den civila luftfarten på de f. n. sex militära flygplatser som enligt avtal mellan verket och flygvapnet upplåtits för civil trafik.

En annan huvuduppgift är att svara för trafikledning för civil flygtrafik, dock inte på ovan nämnda militära flygplatser, där ansvaret åvilar flygvapnet. Till huvuduppgifterna hör vidare att utöva överinseendet över flygsäkerheten för den civila luftfarten. Slutligen har verket att handlägga vissa myndighetsuppgifter på trafikområdet.

Luftfartsverket är ett affärsdrivande verk. Som affärsverk har luftfartsverket att uppfylla det av statsmakterna fastställda ekonomiska målet för sin verksamhet, innebärande att verket med sina intäkter skall täcka sina kostnader, inkl. avskrivningar, samt därutöver lämna viss fastställd avkastning på det disponerade statskapitalet.

#### 2.1.2 Översiktlig verksamhetsbeskrivning

I uppgiften att driva och förvalta verkets flygplatser ingår att anlägga och hålla banor och övriga fältanläggningar samt passagerarterminaler och övriga byggnader för flygtrafikens behov. Vidare ingår

operativa<sup>1</sup> funktioner såsom brand- och räddningstjänst, ramptjänst och expeditionstjänst. Till de operativa funktionerna hör vidare trafikanttjänsten, som omfattar bl. a. allmän ordningstillsyn, effektförvaring, bilparkering, handikapp- och sjuktransporter samt bagageservice för avgående och ankommande passagerare.

Luftfartsverket svarar inte ensamt för alla de operativa aktiviteterna inom flygplatstjänsten. I enlighet med av verket utfärdade bestämmelser har sålunda SAS och LIN f. n. tillstånd att utöva ramptjänst på vissa flygplatser. Luftfartsverket sköter självt ramptjänsten för all chartertrafik med undantag för trafiken vid Luleå flygplats. Verket sköter dessutom ramptjänsten för linjefarten vid Sturups, Jönköpings, Norrköping/Kungsängen och Kiruna flygplatser.

Vad beträffar expeditionstjänsten har luftfartsverket medgett att sådan tjänst utövas av SAS och LIN på samtliga berörda flygplatser. Luftfartsverket handhar expeditionstjänst för chartertrafik på Arlanda, Sturup, Torshälla, Jönköping och Norrköping/Kungsängen flygplatser. På Arlanda har dessutom ett utländskt charterföretag expeditionstjänst för egen räkning.

I anslutning till i det föregående nämnd trafikanttjänst bör också nämnas matservering, kioskverksamhet och tax-free-stores och som f. n. handhas enbart av externa intressenter.

Trafikledningstjänsten för civil flygtrafik omfattar ett antal operativa funktioner samt drift och förvaltning av flygtrafikledningstekniska anläggningar och utrustningar. Den operativa verksamheten omfattar ett antal delfunktioner benämnda flygtrafikledningstjänst, informationstjänst för luftfart, flygräddningstjänst, flygvädertjänst samt teletjänst för luftfart.

Luftfartsverket har ett samlat ansvar för dessa funktioner men utövar självt inte alla delfunktionerna. Sålunda svarar flygvapnet enligt ett särskilt avtal med luftfartsverket bl. a. för den centrala operativa ledningen av flygräddningstjänsten. Flygvädertjänsten handhas av Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI). Teletjänsten för luftfart handhas av televerket som också som huvudentreprenör för luftfartsverket svarar för projektering, anskaffning, teknisk drift och underhåll av den teletekniska utrustningen för flygtrafikledningstjänsten.

I fråga om delfunktioner som direkt handhas av luftfartsverket kan följande nämnas.

Flygtrafikledningstjänsten för civil luftfart indelas i flygkontrolltjänst, flyginformationstjänst och alarmeringstjänst. Flygkontrolltjänst utövas av organ (ATS-organ) för områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst. – Inflygningskontrolltjänsten utövas i allmänhet av organ för områdeskontroll eller flygplatskontroll.

<sup>1</sup> Termen operativ ges här och i det följande vid beskrivningar av luftfartsverkets verksamhet en innebörd som avviker från vad som gäller inom försvarsmakten. Jämför not sid. 8.

Flyginformationstjänst avser viss bestämd information om väder- och trafikförhållanden som under pågående flygning skall lämnas trafikanterna av flygtrafikledningsorgan. Flyginformationstjänsten ombesörjs f. n. av flygkontrollorgan och s. k. AFIS-organ.

Alarmeringstjänst avser uppgiften att underrätta vederbörande räddningsorgan då flygplan behöver räddningstjänst och att i erforderlig grad bistå sådant organ. Alarmeringstjänst utövas av varje flygtrafikledningsorgan.

Informationstjänst för civil luftfart, AIS, har till uppgift att säkerställa det flöde av information och dokumentation, som är nödvändigt för luftfartens säkerhet, regularitet och effektivitet. Hit hör bl. a. AIP-<sup>1</sup>Sverige som ges ut av luftfartsverket och som innehåller grunddata om inflygningsprocedurer, router, kartor m. m. samt NOTAM<sup>2</sup>, som innehåller uppgifter av tillfällig natur.

Luftfartsverkets instruktionsenliga ansvar för överinseendet över flygsäkerheten för den civila luftfarten utövas genom luftfartsinspektionen. Dennas flygsäkerhetsuppgifter omfattar utfärdande av normer och anvisningar samt därtill hörande kontroll avseende den civila flygmaterielens luftvärdighet, flygföretagens tekniska och driftmässiga organisation, flygverkstädernas behörighet, flygplatsers drift och underhåll, flygtrafikledningstjänstens organisation och drift, flygskoleverksamhet samt utbildning av flygande personal. Härtill kommer uppgiften att svara för luftfartygsregistret och att undersöka luftfartshaverier.

Till myndighetsuppgifterna på trafikområdet hör tillståndsgivning med tillhörande fastställande av villkor för olika former av luftfartsverksamhet, prövning och godkännande av de reguljära flygföretagens trafikprogram, tidtabeller och taxor, frågor om utarbetande och tillämpning av internationella luftfartsavtal samt uppföljning av och medverkan i övriga internationella lufttransportpolitiska frågor inom ramen för ICAO:s<sup>3</sup> och ECAC:s<sup>4</sup> arbete. Till de trafikala myndighetsuppgifterna hör också vissa begränsade tillståndsgivande uppgifter såvitt gäller inrättande av nya flygplatser.

### 2.1.3 Organisation

Bestämmelser om verkets organisatoriska uppbyggnad återfinns i instruktionen (1967:339) samt i arbetsordning fastställd av verket den 7 oktober 1971 med senare ändringar.

I det följande redovisas kortfattat luftfartsverkets nuvarande organisation. En tablå över organisationen torde få fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

<sup>1</sup>Aeronautical Information Publication

<sup>2</sup>Notices to Airmen

<sup>3</sup>International Civil Aviation Organization

<sup>4</sup>European Civil Aviation Conference

Luftfartsverket leds av en styrelse, som omfattar generaldirektören som styrelsens ordförande och fem andra av regeringen särskilt utsedda ledamöter, av vilka en skall utses bland företrädare för kommunala intressen.

Chef för luftfartsverket är en generaldirektör. Under verksledningen sorterar fyra avdelningar, nämligen driftavdelningen, luftfartsinspektionen, ekonomiavdelningen och administrativa avdelningen.

Driftavdelningen svarar för planering, anläggning, drift och underhåll av verkets flygplatser med tillhörande anläggningar och utrustningar samt för planering och övergripande ledning av flygtrafikledningstjänsten.

Luftfartsinspektionen svarar för frågor rörande flygsäkerheten för den civila luftfarten.

Ekonomiavdelningen är centralt organ för den ekonomiska förvaltningen, budget- och finansärenden, taxe- och avgiftsärenden, inköpsadministrativa ärenden, vissa kommersiella frågor och statistik samt svarar för trafikekonomiska utredningar och prognoser rörande den civila luftfarten.

Administrativa avdelningen är centralt organ för lönefrågor, personaladministrativa frågor och utbildningsfrågor, rationaliserings- och organisationsfrågor, allmänna förvaltningsuppgifter, juridiska ärenden samt extern och intern information. Avdelningen svarar för vissa trafikala myndighetsuppgifter samt har hand om beredningsplanläggning för luftfartsverket och den civila luftfarten. I administrativt hänseende sorterar vidare under avdelningen utrikessektionen, informationschefen och revisionen, vilka dock i funktionellt avseende har ställning direkt under generaldirektören.

Under driftavdelningen finns för luftfartsverkets markorganisation avseende flygplats- och flygtrafikledningstjänsterna m. m. fem flygplatsförvaltningar, nämligen södra, västra, östra och norra flygplatsförvaltningarna samt Arlanda flygplatsförvaltning. Under de fyra förstnämnda förvaltningarna sorterar verkets 13 trafikflygplatser, sex civila flygstationer vid militära flottilygplatser samt tre småflygplatser.

Flygplansförvaltningen leds av en flygplatsdirektör. Förvaltningen är driftorganisation för den flygplats där den är lokaliserad och samordnande ledningsorgan för i förvaltningen ingående flygplatser i avseende på förvaltning, drift och ekonomi.

Driften vid varje flygplats leds av en flygplatschef, som i vissa fall samtidigt är chef för trafikledningen på flygplatsen. Flygplatsdirektören är tillika chef för den flygplats där flygplatsförvaltningen är förlagd.

På flygstationerna, som finns vid de militära flygplatserna och som ingår i flygplatsförvaltningen, har luftfartsverket enbart tillsyningsman anställd. För flygplatstjänsten svarar den lokala förbandschefen enligt ett mellan chefen för flygvapnet och luftfartsverket träffat ramavtal.

För flygtrafikledningstjänsten gäller en regional indelning av lufterummet i fyra regioner, nämligen Sundsvall, Stockholm, Göteborg och Malmö flyginformationsregioner (FIR). För resp. region finns en ansvarig chef (C FIR), som är underställd flygplatsdirektören. C FIR har ett samordnings- och uppföljningsansvar för flygtrafikledningstjänsten inom regionen. Vid envar av

luftfartsverkets flygplatser med linjefart finns upprättat ett flygtrafikledningsorgan under en lokal trafikledningschefs ledning. C FIR är tillika chef för sådant lokalt flygtrafikledningsorgan. Vid flygplatser med linjefart, där annan än luftfartsverket är huvudman, är trafikledningsorganet upprättat med personal som inte tillhör luftfartsverket. C FIR har ett operativt samordnings- och uppföljningsansvar också för sådana trafikledningsorgan, dock ej vad avser flygtrafikledningsorgan vid militära förband.

För den regionala besiktningssammanslutningen finns under luftfartsinspektionen en besiktningssammanslutning uppdelad på fyra besiktningssammanslutningar med lokalkontor vid östra, södra, västra och norra flygplatsförvaltningarna. Därför finns ett besiktningssammanslutningskontor för SAS' svenska region inrättat vid östra flygplatsförvaltningen. I administrativt hänseende är besiktningssammanslutningschef knuten till resp. flygplatsförvaltning.

Utöver dessa organ finns ett särskilt gemensamt skandinaviskt tillsynssammanslutningskontor (STK) som handhar tillsynen av SAS underhållstjänst och som sorterar under det s. k. OPS-utvalget.<sup>1</sup> Besiktningssammanslutningen utför visst besiktningssammanslutningsarbete för STK.

Härtill kan nämnas den nya flygtrafikledarskolan i Sturup, som togs i bruk hösten 1974 och som svarar för utbildning av flygtrafikledare för såväl flygvapnets som luftfartsverkets behov. Driftansvaret för skolan åvilar f. n. en särskild nämnd, nämnden för flygtrafikledarskolan i Sturup, sammansatt av företrädare för chefen för flygvapnet och luftfartsverket med en från parterna fristående ordförande. Nämnden har förutsatts bestå intill dess att permanent ledningsorgan inrättats.

Det totala antalet anställda i luftfartsverket uppgick vid utgången av år 1974 till ca 1 710, varav ca 370 i centralförvaltningen, 1 200 i flygplatsorganisationen, 20 i besiktningssammanslutningen och 120 i flygtrafikledarskolan i Sturup.

Slutligen bör nämnas delegationen för samordning av det framtida flygkontrollsystemet, den s. k. A T S - d e l e g a t i o n e n. Denna har till uppgift att som rådgivande och samordnande organ biträda luftfartsverket och chefen för flygvapnet vid val av systemlösningar och utrustning av betydelse för det framtida flygkontrollsystemet.

## 2.2 Televerkets teletekniska tjänst

Televerket ombesörjer som luftfartsverkets huvudentreprenör den civila luftfartens teletekniska tjänst. Entreprenaden omfattar projektering, anskaffning och anläggning samt teknisk drift och underhåll av radio- och teleanläggningar för kommunikation, navigation och trafikledning. Denna verksamhet skall nu enligt statsmakternas beslut överföras till luftfartsverket.

<sup>1</sup>Ett rådgivande organ till de skandinaviska luftfartsmyndigheterna, bestående av cheferna för resp. lands luftfartsinspektioner. Utvalget behandlar bl. a. frågor ang. den säkerhetsmässiga tillsynen av SAS och principiella frågor rörande de skandinaviska charterföretagens tekniska och operationella verksamhet.

Televerkets luftfartskontor (Prl) inom projekteringsavdelningens radio-projekteringssektion är kontaktorgan gentemot luftfartsverket i frågor rörande luftfartsradiofrågor och samordnande instans för televerkets aktiviteter inom detta område.

Inom televerkets centralförvaltning utförs uppgifter avseende den teletekniska tjänsten även av andra instanser än Prl. Tillsammans beräknas arbetsvolymen i central förvaltning (inkl. administrativa avdelningen och ekonomiavdelningen) omfatta 85 personår/år, varav 66 avser Prl.

Anläggningsverksamheten utförs av byggnadsavdelningen under driftavdelningen. Omfattningen av verksamheten beräknas till ca 7 personår/år i stabs- och arbetsledande funktioner och 12–15 personår/år i regionalt montagearbete. I televerkets nya organisation avses montage av radioanläggningar överföras till de sex radioområdena.

Den tekniska driften och underhållet ombesörjs av radioområdena (f. n. radiofjärrnåtsområden). Inom dessa arbetar f. n. totalt ett 80-tal personer med uppgifter enbart för luftfartsverket. 115 personer utför ca 22 personår för luftfartsverket blandat med andra uppgifter inom radioområdena (f. n. radiofjärrnåtsområden).

## 2.3 Den militära flygtrafikledningstjänstens organisation m. m.

### 2.3.1 Ansvarsförhållanden i stort

Ansvaret för flygtrafikledningstjänsten inom försvarsmakten åvilar under överbefälhavaren chefen för flygvapnet [CFV]. Den operativa ledningen<sup>1</sup> utövas av överbefälhavaren och under denne av militärbefälhavarna och chefen för första flygeskadern. CVF biträder dessa chefer när det gäller den fackmässiga ledningen av flygtrafiktjänsten inom försvarsmakten. På CVF:s uppdrag ansvarar härvid

- försvarets materielverk, huvudavdelningen för flygmateriel (FMV-F), för projektering, anskaffning, anläggning, drift och underhåll av den radio- och teletekniska utrustning på marken som erfordras för flygtrafikledningstjänsten och samhörande tjänster samt
- fortifikationsförvaltningen (FortF) för byggnads- och fältarbeten på flygvapnets flygplatser.

Härtill kan läggas att luftfartsverket på civil sida svarar för samordning i sådana operativa frågor som är av gemensam natur för civil och militär flygtrafikledning.

<sup>1</sup> Med operativ ledning förstås inom försvarsmakten bl. a. att ställa uppgifter, fördela resurser och att samordna stridande förbands verksamhet.

### 2.3.2 *Chefen för flygvapnet*

Ärenden rörande flygtrafikledningstjänsten m. m. handläggs dels på central nivå i försvarsstaben och flygstaben, dels på lokal nivå under resp. förbandschef.

På central nivå ingår i försvarsstaben bl. a. en kommunikationsavdelning och i flygstaben sju enheter, nämligen chefsexpeditionen, centralplaneringen, sektion 1 (taktik, organisation, utrustning), sektion 2 (personal, utbildning m. m.), flygsäkerhetsinspektionen, systeminspektionen samt militära väder-tjänstens centralorgan.

Då den militära flygtrafikledningstjänsten är starkt integrerad med den operativa flygtjänsten är de flesta avdelningar inom flygstaben i olika avseende berörda av frågor som hör samman med flygtrafikledningstjänsten.

Inom sektion 1 är främst central-, organisations-, signaltjänst- och trafikavdelningarna berörda. Av dessa har de tre förstnämnda ansvar för i huvudsak taktiska, operativa och tekniska frågor och trafikavdelningen direkt fackansvar för flygtrafikledning och flygräddning inom krigsmakten. Inom trafikavdelningen tjänstgör inalles 23 personer, varav f. n. 13 trafikledare. Inom sektion 2 har främst utbildnings- och personalavdelningarna kontakt med flygtrafikledningstjänsten. Av övriga enheter i flygstaben bör särskilt flygsäkerhetsinspektionen – med dess ansvar för flygsäkerheten i vid bemärkelse inom försvarsmakten – framhållas.

Såvitt gäller organisationen på lokal nivå finns vid flygvapnets förband enligt gällande organisation en särskild trafikavdelning under förbandschefen omfattande flygplatskontroll och terminalkontroll. Regionalkontrollerna (REC) lyder under resp. sektorflottiljchef. Särskilda lydningförhållanden råder för trafikledningsfunktionerna vid Arméns helikopterskola, 1:a helikopterdivisionen (marinen) och Försöksplatsen i Vidsel.

Vid flygvapnets förband sker f. n. i organisatoriskt hänseende en successiv övergång till ny huvudstruktur som fastställts av 1974 års vårriksdag (prop. 1974:50, FöU 1974:25, rskr 1974:270). Beslutet innebär att förbandet under förbandschefen organiseras i tre grupper av huvudenheter, nämligen lednings- och stabsenheter, förbandsenheter samt förvaltning- och driftenheter.

### 2.3.3 *Försvarets materielverk*

Försvarets materielverk, huvudavdelningen för flygmateriel (FMV-F), svarar på uppdrag av chefen för flygvapnet för bl. a. projektering, anskaffning och anläggning av de teletekniska och elektriska utrustningar på marken och i flygplan som erfordras för flygtrafiktjänsten och samhörande tjänster inom flygvapnet samt utövar den centrala ledningen av underhållet av dessa utrustningar.

För utrustningar för flygtrafiktjänsten svarar främst stridsledningsavdelningen, flygelektrobrån inom flygplanavdelningen samt underhållsavdelningen liksom de allmänna enheterna planeringsavdelningen, provningsavdelningen, inköpsavdelningen och kontrollavdelningen.

Stridsledningsavdelningen och flygelektrobyrån omfattar efter materielverkets omorganisation den 1 april 1974 tillsammans ca 250 tjänster fördelade på 33 underenheter. 20 av dessa underenheter berörs av ärenden rörande utrustningar på marken för flygtrafiktjänsten förutom att de i likhet med resterande underenheter handlägger frågor avseende utrustningar ingående i flygvapnets stril-, bas- och sambandssystem på marken och teleutrustningar i flygplan. Dessa system omfattar bl. a. samma teknikområden som för flygtrafiktjänsten.

Samordningsansvaret för utbyggnaden av kompletta terminal- och flygplatskontroller vid försvarets flygplatser ligger på baselsektionen inom stridsledningsavdelningen. Baselsektionen, som omfattar 12 tjänster, utför denna samordning med stöd av fem konsulttjänster och handlägger dessutom anskaffning och anläggning av viss annan utrustning såsom vädertjänstutrustningar, fasta och mobila elkraftutrustningar vid flygvapnets stridslednings- och luftbevakningscentraler och flygplatser m. m.

Underhållsavdelningen leder och följer upp underhållet av de utrustningar som anskaffas och överlämnas för drift till den lokala förvaltningsmyndigheten, dvs. flottiljchefen i fråga om utrustningar för flygtrafiktjänsten. Underhållet sker genom flottiljchefens försorg enligt underhållsavdelningens fackankvisningar och beställs av flottiljchef hos bl. a. de organ för det verkställande underhållet av telemateriel, som ingår i teleservicebasorganisationen.

### 3 Luftfartsverksutredningen

#### 3.1 Faktorer av betydelse för luftfartsverkets organisatoriska utveckling

Luftfartsverksutredningen framhåller att den viktigaste konsekvensen för luftfartsverkets vidkommande när verket övertar de fredsmässiga flygtrafikledningssuppgifterna från flygvapnet är behovet av uppbyggnad av erforderlig kompetens med avseende på de specifika militära förhållandena inom flygtrafiktjänstområdet. Kompetenskravet måste också kopplas samman med aktivt arbete för att skapa medvetenhet och förståelse för dessa förhållanden. Till detta kommer kraven på flygvapnets inflytande på olika nivåer i verkets organisation, en fråga som betonas i prop. 1973:27 och i direktiven till utredningen.

Med överförandet av vissa teletekniska arbetsuppgifter till luftfartsverket samt genom uppbyggandet av ett nytt trafikledningssystem sker en inte oväsentlig förskjutning mot en mer teknisk karaktär på verkets arbetsinriktning och direkta ansvarsområde. Inte minst viktigt i detta sammanhang är därför att – i vad avser bl. a. verkets organisation och verksamhetsformer – man skapar en miljö som medger utveckling av verkets kompetens och produktion på det teletekniska området.

Allmänt gäller med övertagandet av nämnda arbetsuppgifter från flygvapnet, försvarets materielverk och televerket att luftfartsverket, särskilt under de närmaste åren, ställs inför uppgiften att lösa mera omfattande

samt delvis också nya personaladministrativa frågor. Detta understryker vikten av en utveckling av verkets personaladministrativa funktioner.

I prop. 1973:27 liksom i direktiven till utredningen har vissa organisatoriska konsekvenser av den förestående integrationen av den civila och militära flygtrafiktjänsten förutsatts. Sålunda har förutsatts att en särskild huvudenhet för flygtrafiktjänstfrågor skall tillskapas. Härav följer krav på samordning mellan flygtrafiktjänsten och de övriga produktionsfunktionerna.

En ytterligare konsekvens av statsmakternas beslut är att i verket skall inordnas den nyinrättade flygtrafikledarskolan i Sturup, vilken enligt tidigare beslut skulle ges självständig ställning.

Utredningen lämnar en översiktlig redovisning av de olika komponenter, vilka tillsammans bildar det civila flygtransportsystemet, och de olika roller luftfartsverket spelar däri. Det civila flygtransportsystemet kan sålunda betraktas som sammansatt av vissa produktionsystem, nämligen flygdriftsystemet, flygplatssystemet och lufrumssystemet. Luftfartsverket svarar direkt för huvuddelen av två av de tre produktionsområdena, nämligen flygplats- och lufrumssystemen. Däremot bedriver verket ingen egen flygtransportverksamhet. I flygdriftsystemet verkar transportföretag och andra enheter som bedriver flygverksamhet. Till dessa produktionsystem kan läggas två kvalitativa dimensioner, avseende dels flygsäkerhet, dels transportförsörjningsstandard i systemet. Produktionssystemen måste sålunda verka inom ramen för fastställda flygsäkerhetsmässiga mål och med utgångspunkt i krav på transportförsörjningsstandarden (volym, linjesträckningar, turtäthet, prisfrågor). För formulering av de kvalitativa kraven och för uppföljning genom kontroll i dessa avseenden svarar luftfartsverket helt – såsom fallet är i fråga om flygsäkerhet för den civila luftfarten – eller delvis.

I anslutning till denna beskrivning av flygtransportsystemet konstaterar utredningen att verkets rörelsefrihet inom de olika delsystemen begränsas av vissa yttre grundläggande ramar som sätts av det internationella och skandinaviska luftfartssamarbetet samt av de trafikpolitiska principer och riktlinjer som vid varje tidpunkt gäller. Inom dessa ramar har luftfartsverket att söka utveckla sin verksamhet i överensstämmelse med de riktlinjer och mål som statsmakterna fastställt för verket. Det är emellertid naturligt att verket dels genom sitt engagemang på produktionssidan i flygtransportsystemet, dels i egenskap av myndighet måste känna ansvar för att följa systemets utveckling och med utgångspunkt i utförda analyser och bedömningar rörande flygtransportsystemet föreslå sådana ändringar av ramar och restriktioner som verket kan finna motiverade. Luftfartsverket kan således självt, beroende på typ och grad av ansvar för de olika delsystemen, i olika grad påverka flygtransportsystemets utveckling men är samtidigt beroende av de förändringar i systemet som betingas av andra förhållanden. Det är därför av stor vikt att verket inom sig bygger upp resurser för bedömningar om flygtransportsystemets långsiktiga utveckling, dels som grund för verkets

långsiktiga planering av driftfunktionerna (flygplats- och flygtrafiktjänst), dels som grund för verkets myndighetsutövning (trafikala frågor och säkerhetsfrågor).

De olika roller luftfartsverket har att spela inom flygtransportsystemet får också organisatoriska konsekvenser när de relateras till den för verket gällande verksamhetsformen, affärsverksformen: Luftfartsverkets verksamhet spelar över ett vidsträckt område, innefattande inte bara att driva flygplats- och luftrumssystemen utan även vissa renodlade myndighetsuppgifter – flygsäkerhetsfrågor och trafikala myndighetsfrågor.

Det till de ekonomiska målen relaterade affärsmässiga uppträdandet får naturligen ett mera framträdande uttryck beträffande flygplats- och flygtrafiktjänsterna. I denna del uppträder verket som leverantör i flygplatsernas relationer till flygföretagen samt i vissa hänseenden som kund i avtalsförhållanden t. ex. med SMHI.

För myndighetsfunktionerna gäller andra förutsättningar, eftersom dessa väsentligen styrs genom överordnade författningar o. d. och har tillgång till legala sanktionsmedel.

I verkets nuvarande organisation hör driftavdelningens arbetsområde i huvudsak samman med affärsdriften och luftfartsinspektionens arbetsområde med den flygsäkerhetsmässiga delen av myndighetsfunktionen. Administrativa avdelningens och ekonomiavdelningens arbetsuppgifter omfattar förutom interna styr- och stödfunktioner också vissa myndighetsfunktioner.

Det är enligt luftfartsverksutredningen angeläget att fördelarna med affärsverksformen väl tillvaratas oaktat verket också har att svara för uppgifter av myndighetskaraktär. Detta kan tillgodoses om verkets organisation ger ett så klart uttryck som möjligt för de olika uppgifternas karaktär, syftande till att produktions- och myndighetsintressena skall kunna redovisas och ställas mot varandra på tillräckligt hög nivå i organisationen.

Utredningen redovisar också vissa bedömningar om den civila luftfartens utveckling. Flygtrafikens tillväxt innebär bl. a. krav på att landets samlade flygtransportsystem ges en häremot svarande rationell struktur. Den innebär vidare krav på ökning av luftrummet kapacitet och ändrade krav på flygplatsernas service, utformning och dimensionering. Sett från luftfartsverkets synpunkt medför utvecklingen krav på anpassning av organisation, teknik och metodik i takt härmed. Att aktivt bevaka eventuella nya – eller ompröva hittills bestående – verksamhetsfält är uttryck för nödvändigheten av att dra nytta av den allmänna volymtillväxt och de eventuella strukturförändringar inom luftfarten som kan förutses. Med den ekonomiska belastning som följer framför allt med hittills gjorda åtaganden i stora flygplatsprojekt, är det angeläget att verket strävar efter att tillvarata de kommersiella möjligheter som de ökade trafikvolymerna erbjuder.

Utvecklingen på luftfartens område kännetecknas också av en snabb teknisk föränderlighet som förändrar luftfartens karaktär och hela områdets komplexitet. Flygmaterielfrågor, flygoperativa frågor och frågor om flyg-

trafiktjänst, flygplatser, markanläggningar samt urval och utbildning av luftfartspersonal får ses som ett allt mer integrerat system där de olika systemkomponenterna i hög grad påverkar varandra. Detta förhållande har särskild betydelse för luftfartsverket i dess funktion som flygsäkerhetskontrollerande myndighet men också såvitt gäller verkets ansvar för drift av flygplatser och av flygtrafiktjänstsystem. I fråga om dessa verksamheter krävs allmänt sett att de kvantitativt och kvalitativt utvecklas i harmoni med den samlade utvecklingen inom luftfarten. Som tidigare berörts är det därför av vikt att man inom luftfartsverket gör mer långsiktiga bedömningar avseende flygtransportsektorn i dess helhet.

För luftfartsverkets organisatoriska utveckling är också av betydelse att beakta de nya personalpolitiska mål och strävanden som gör sig gällande i samhället. Den snabbt föränderliga teknologiska miljö, som luftfartsverket verkar i, ställer särskilda krav på bl. a. utformning och utveckling av verkets personalpolitik och personaladministration. Överföringen av verksamheter från flygvapnet och televerket kommer också att ställa särskilda krav i personaladministrativt hänseende.

### 3.2 Överväganden om huvuddragen i luftfartsverkets organisation

Luftfartsverksutredningen karakteriserar luftfartsverket som en tjänsteproducerande organisation med följande huvudområden för sin verksamhet

- drift och förvaltning av flygplatser (flygplatstjänst)
- flygtrafikledningstjänst vid flygplatser och i luftrummet (flygtrafiktjänst)
- flygsäkerhetsuppgifter avseende den civila luftfarten (luftfartsinspektionen)
- övriga myndighetsuppgifter.

Av dessa utgör de båda förstnämnda verkets produktionsuppgifter och de båda senare verkets myndighetsuppgifter. Härtill kommer administrativa funktioner av styrande och stödjande karaktär.

I fråga om de två produktionsområdena – flygplatstjänst och flygtrafiktjänst – anser utredningen att skillnaden i resp. verksamheters karaktär är sådan att de mindre väl lämpar sig för att – såsom fallet är f. n. – hållas samman i organisatoriskt hänseende. Flygtrafiktjänsten karakteriseras av starka krav på enhetlighet och är förhållandevis hårt reglerad i operativt avseende, vilket i förening med starkt standardiserade tekniska system ger dess centralstyrda karaktär. Den operativa verksamheten handhas av en enhetlig personalkategori – trafikledare – för vilka verket svarar för såväl grund- som vidareutbildning. Flygplatstjänsten utnyttjar ett väsentligt bredare register av materiella resurser, bestående av i huvudsak fält- och husbyggnadsanläggningar och elektro- och teletekniska anläggningar samt en omfattande uppsättning av utrustningar av skilda slag. De lokala för-

hållandena vad gäller trafikens omfattning och struktur m. m. har stor betydelse för tjänstens dimensionering och innehåll. I fråga om personalen gäller att i flygplatstjänsten arbetar många olika kategorier.

Utredningen framhåller att sambanden mellan förekommande funktioner i n o m resp. områden är starka. De två verksamhetsområdena kan var för sig betraktas som sammanhängande system.

Flygtrafiktjänsten kännetecknas av att de olika operativa funktionerna är starkt integrerade såväl sinsemellan som med flygverksamheten. Härtill kommer att de för tjänsten nödvändiga utrustningarna dels är sinsemellan integrerade till tekniska delsystem, dels i fråga om manöver- och presentationsorgan samt automation nära samverkar med människan/operatören i man-maskinsystem. Utvecklingen av tjänsten är därför beroende av ett intimt samspel mellan bl. a. tekniker och operatörer.

Flygplatstjänsten bör också ses som ett sammanhängande system, i vilket ingår operativa funktioner, underhålls- samt anläggnings- och utrustningstekniska funktioner. För att en effektiv flygplatstjänst skall kunna uppnås är det angeläget att de olika operativa och tekniska delsystemen utvecklas i balans och att lösningar växer fram i ett väl fungerande samarbete mellan de berörda funktionerna.

Den sammanhållning som enligt det ovanstående är möjlig för flygplats- resp. flygtrafiktjänsten förutsätter emellertid att vardera verksamhetsgrenen kan utvecklas med beaktande av samtliga aspekter som är av betydelse för verksamhetsgrenen i fråga, dvs. avnämarnas eller intressenternas krav samt verksamhetsgrenens resurser av personal, anläggningar och utrustning och ekonomi. En sådan sammanhållning måste baseras på långsiktiga överväganden med hänsyn till det tidsförlopp som åtgår för förändring av resurser och system av olika slag.

Utredningen anser att ekonomiskt ansvar bör läggas ut i organisationen för verksamhetsgrenarna flygplatstjänst och flygtrafiktjänst. Med ett sådant ansvar följer också ett avgörande inflytande inte endast över de löpande operativa funktionerna inom resp. verksamhetsgren utan även över övriga i densamma ingående funktioner avseende bl. a. planering, intressentkontakter, marknadsföring samt anskaffning, vidmakthållande och utveckling av de personella och materiella resurserna för verksamheten. Således bör i möjlig mån för de två verksamhetsgrenarna erforderliga resurser allokeras till motsvarande organisatoriska grupperingar. Detta bör gälla på såväl central som lokal nivå. Det är emellertid inte motiverat att driva resursallokeringen så långt att verksamhetsgrenarna disponerar egna resurser för samtliga funktioner. Det är nämligen angeläget att kompetens och resurser inte onödigtvis dubbleras inom luftfartsverkets organisation.

Utredningen har ansett det möjligt att på här nämnda två verksamhetsgrenar fördela de tekniska fackområden som är aktuella för luftfartsverkets del. Till flygplatstjänsten för utredningen sålunda de tekniska funktionerna för byggnader, fält, elektroteknik och utrustning, medan de teletekniska

funktionerna förs till flygtrafiktjänsten. En sådan fördelning innebär att de två verksamhetsgrenarna i tekniskt hänseende i viss utsträckning kommer att repliera på varandra. Jämfört med ett alternativ att samla samtliga tekniska funktioner i en särskild organisatorisk gruppering innebär en lösning enligt utredningens förslag att bättre organisatoriska förutsättningar skapas för en samlad prövning och avvägning av de tekniska frågorna i relation till resp. verksamhetsgrens operativa och ekonomiska förutsättningar.

I fråga om luftfartsverkets myndighetsuppgifter har utredningen såvitt gäller flygsäkerhetsuppgifterna inte funnit anledning överväga någon i princip ändrad organisatorisk lösning. Luftfartsinspektionen kvarstår sålunda oförändrad som särskild organisatorisk gruppering.

I fråga om de trafikala myndighetsfunktionerna konstaterar utredningen behov av att organisatoriskt samordna ifrågavarande funktioner. Därigenom förbättras möjligheterna att inom verket åstadkomma en mera samlad bedömning av dessa frågor. I samband härmed bör också bedömas den organisatoriska placeringen av de planerings- och utredningsuppgifter rörande luftfartssektorns utveckling, för vilka uppgifter utredningen ansett luftfartsverket bör ta ett ökat ansvar. Utredningen har därvid bl. a. velat betona vikten av att luftfartsverket i sin utövning av de trafikala myndighetsfunktionerna har ingående kunskaper om flygtransportsektorns villkor och betingelser såväl i nuläget som i ett längre tidsperspektiv. Vid en samordning av de trafikala myndighetsuppgifterna med nyssnämnda planeringsuppgifter bör en särskild organisatorisk gruppering härför tillskapas. Vid en sådan organisatorisk lösning bör också de beredskapsplanläggningsuppgifter avseende den civila luftfarten som luftfartsverket har samordnas med nyssnämnda funktioner.

Luftfartsverksutredningen har vid sin bedömning av organisationen för de centrala administrativa funktionerna inte funnit anledning att föreslå någon principiell ändring. Med hänsyn till de ekonomiadministrativa och personaladministrativa funktionernas omfattning och artskildhet bör dessa, liksom nu är fallet, hållas åtskilda i organisatoriskt avseende.

I sammanfattning innebär sålunda utredningens förslag i fråga om organisationsstrukturen att luftfartsverkets huvudfunktioner grupperas i sex organisatoriska block, nämligen

- Flygplatstjänst
- Flygtrafiktjänst
- Flygsäkerhetsuppgifter
- Trafikala myndighetsuppgifter, övergripande planering
- Ekonomiadministration m. m.
- Personaladministration m. m.

### 3.3 Vissa administrativa system

Luftfartsverksutredningen framhåller att luftfartsverkets möjligheter att fungera bl. a. är beroende av de administrativa system som finns för verksamheten. Utredningen tar därför i sammanhanget upp sådana administrativa funktioner som är av särskild betydelse för organisationen i dess helhet, nämligen planering, ekonomiadministration och personaladministration.

I fråga om planeringen framhåller utredningen att denna måste ses som en i verksamheten integrerad del och därför måste genomlysas organisationen i dess helhet. Detta är väsentligt mot bakgrund av den syn beträffande delegering som utredningen vill betona, vilket främst har betydelse för den lokala organisationens planeringsarbete men även för enheter inom den centrala organisationen. Luftfartsverkets totala planeringssystem måste således vara förgrenat i organisationen och till sin struktur överensstämma med det organisatoriska mönstret.

I sammanhanget konstaterar utredningen, att utbyggnaden av flygplats- och trafikledningsanläggningar genom investeringarnas livslängd skapar långsiktiga bindningar av betydelse för flygtransportsystemets struktur och för verkets egen ekonomiska utveckling. Av vikt är att verkets interna planering relateras till den planering och de bedömningar som görs i fråga om luftfartssektorns framtida utveckling. Ett planeringssystem i verket måste därför bygga på ett långsiktigt perspektiv. Planeringen måste också samordnas för verket i dess helhet och omfatta planering för såväl aktiviteter och resurser som ekonomi. Inte minst viktigt i sammanhanget är att den personaladministrativa planeringen integreras i planeringsverksamheten totalt sett.

Vad gäller ekonomiaadministrationen tar utredningen upp vissa faktorer som man menar att luftfartsverket bör beakta i det fortsatta utvecklingsarbetet.

En väl utvecklad ekonomifunktion måste baseras på dels en bred spridning av ekonomiskt ansvar och ekonomiarbete i organisationen, dels en central ekonomifunktion med styrande, utvecklande och för organisationen i övrigt stödande funktioner. Det bör eftersträvas att på de olika verksamhetsgrenarna i ökad utsträckning lägga ut ett ansvar för såväl kostnader som intäkter. För att ett sådant ansvar skall kunna läggas ut i organisationen måste – med utgångspunkt i den av statsmakterna fastställda ekonomiska målsättningen – ekonomiska mål formuleras för olika verksamhetsgrenar och funktioner inom verket.

Utredningen anser det vara väsentligt, att de personaladministrativa frågorna i största möjliga utsträckning delegeras till de olika nivåer inom verket som har att besluta i avseende på verksamheten inom de olika verksamhetsgrenarna. För att en delegering på detta område skall få avsedda effekter är det väsentligt att man beaktar behovet av utbildning av personal i arbetsledande ställning.

En fortsatt utveckling av personaladministrationen måste också ta sikte på att de personaladministrativa funktionerna utvecklas integrerat med produktionssystemen inom de olika verksamhetsgrenarna. Det är bl. a. därför angeläget att utvecklingen av verkets personaladministrativa planering inordnas i utvecklingen av luftfartsverkets planeringsfunktion.

### 3.4 Organisationsförslag

#### 3.4.1 Allmänt

I sina bedömningar av resp. verksamhetsgrens organisation har utredningen eftersträvat att nå sådana lösningar som medger en så långtgående delegering/decentralisering av arbetsuppgifter som möjligt. Utredningen ser detta som ett verksamt medel att åstadkomma smidig anpassning till ändrade förhållanden inom resp. verksamhetsgren. Förutsättningarna för decentralisering till lokal nivå skiljer sig emellertid åt mellan de olika verksamhetsgrenarna – främst med hänsyn till skillnaden i arbetsmetodik och behov av regelstyrning.

I fråga om luftfartsinspektionens interna organisation har utredningen i huvudsak grundat sina bedömningar på en inom luftfartsverket utförd utredning. Luftfartsverket har också utfört vissa andra organisationsutredningar, vilka utredningen kunnat ta del av, bl. a. avseende de trafikala myndighetsfunktionerna och inköpsverksamheten.

I det följande lämnas en kortfattad beskrivning av den föreslagna organisationen. En tablå över organisationsförslaget torde få fogas till protokollat i detta ärende som *bilaga 2*.

#### 3.4.2 Verkets ledning

Utredningen har inte funnit anledning att föreslå någon ändring i styrelsens sammansättning och fördelningen av arbetsuppgifter mellan styrelsen och verkets generaldirektör. I styrelsen finns f. n. en ledamot från flygvapnet. Med anledning av den beslutade integrationen mellan militär och civil flygtrafikledning bör det dock i instruktionen anges att en av ledamöterna skall företräda chefen för flygvapnet.

#### 3.4.3 Vissa samverkans- och stabsorgan

Inom luftfartsverket är företagsnämndsverksamheten organiserad med en för verket i dess helhet central företagsnämnd samt lokala nämnder för centralförvaltningen och för varje flygplatsförvaltning. Utredningen har inte funnit anledning att föreslå ändring i den principiella uppbyggnaden av företagsnämndsverksamheten med en central nämnd och lokala nämnder. En anpassning av antalet lokala nämnder kan emellertid

behöva ske med hänsyn till flygtrafiktjänstens vidgade omfattning.

Luftfartsverksutredningen har – i avvaktan på bl. a. resultaten från pågående försök inom statsförvaltningen avseende vidgad företagsdemokrati under medverkan av delegationen för förvaltningsdemokrati (DEFF) – inte funnit anledning att gå in på dessa frågor.

Så som fallet f. n. är bör generaldirektören och cheferna för huvudenheterna tillsammans bilda en *direktion*. Direktionen bör vara ett forum för överläggningar och utbyte av information mellan de berörda för att nå önskvärd samordning inom verket.

Enheten för *intern revision* inom verket bör ha ställning som stabsorgan direkt under generaldirektören. På revisionsenheten bör huvudsakligen ankomma att utföra förvaltnings- och redovisningsrevision inom verket i dess helhet.

Till generaldirektörens förfogande föreslås stå ett *sekretariat* som svarar för sedvanligt förekommande sekreterargöromål och som biträder i fråga om arbetet i direktion och styrelse.

För samverkan och samordning mellan verket och försvarsmakten i totalförsvarsfrågor förutsätter utredningen att liksom hittills en *militärsistent* skall tjänstgöra vid verket.

Luftfartsverket har behov av kontakter och samverkan med avnämare såsom flygbolag, organisationer m. fl. Utredningen understryker betydelsen av samverkan med dessa och andra intressenter, inte bara med avseende på i särskilt fall uppkommande frågor utan också beträffande policyfrågor och övriga frågor av mera allmän natur. Utredningen framlägger inte särskilt förslag rörande formerna för här berört samarbete utan förutsätter att dessa närmare övervägs av verket självt.

#### 3.4.4 Organisationsstruktur

Under generaldirektören organiseras luftfartsverket på sex centrala huvudenheter med tillhörande lokala/regionala organ, nämligen

- huvudenheten för flygplatstjänst under vars chef direkt sorterar lokala flygplatser
- huvudenheten för flygtrafiktjänst under vars chef direkt sorterar lokala ATS-organ
- luftfartsinspektionen under vars chef direkt sorterar regionkontor
- huvudenheten för transport- och planeringsfrågor
- huvudenheten för ekonomifrågor
- huvudenheten för administrativa frågor

### 3.4.5 Organisation för flygplatstjänsten

Fördelningen av arbetsuppgifter m. m. och organisationen för flygplatstjänsten bör enligt utredningen naturligen byggas upp med utgångspunkt i att flygplatstjänstproduktionen med förvaltning av tillhörande materiella och personella resurser är förlagd till den lokala verksamhetsnivån. Omfattningen och inriktningen av flygplatstjänsten varierar starkt mellan olika flygplatser. Dessa variationer i dimensionering och inriktning är uttryck för lokalt skilda förutsättningar i fråga om trafikens omfattning och struktur etc. samt även tillgång till olika typer av serviceutbud i flygplatsens närhet. Enligt utredningen ger de olika förutsättningarna för flygplatstjänsten betydande utrymme för lokalt agerande.

Ett annat viktigt förhållande att ta fasta på är att den lokala organisationen har en naturlig närhet till olika intressenter, kunder, leverantörer m. fl.

F. n. sorterar de lokala 19 flygplatserna under fem flygplatsförvaltningar. Resp. förvaltning leds av en flygplatsdirektör som i sin tur är underställd chefen för driftavdelningen. Enligt utredningens uppfattning bör emellertid envar flygplats sortera direkt under den centrala förvaltningen. Vid en sådan lösning skapas enklare ordervägar i organisationen. I vissa avseenden skapas därmed också bättre förutsättningar att lägga ut ett ökat ansvar på flygplatscheferna. De fördelar som nuvarande organisation kan anses innebära framför här angiven lösning torde i huvudsak gälla möjligheterna att i vissa avseenden kunna utnyttja gemensamma resurser. Dessa fördelar torde dock i praktiken vara förhållandevis begränsade, bl. a. med hänsyn till de olika flygplatsernas geografiska belägenhet inom resp. flygplatsförvaltning. Ett sådant gemensamt resursutnyttjande torde kunna uppnås även med den lösning utredningen förordar i den mån så visar sig ändamålsenligt. Utredningens förslag innebär således att nuvarande flygplatsförvaltningar under ledning av flygplatsdirektör upphör som särskild organisatorisk nivå.

Utredningens förslag beträffande den vertikala arbetsfördelningen inom flygplatstjänsten innebär att den lokala organisationen ges vidgade befogenheter inom områdena marknadsföring, information, underhålls- och anläggningsarbete samt inom personaladministration. För att åstadkomma en bättre framförhållning i verksamheten föreslås en utvidgad planering och uppföljning på lokal nivå.

För den centrala nivån innebär förslaget en starkare inriktning mot långsiktig planering och utveckling, framför allt av system samt materiella och personella resurser. Till flygplatstjänsten har också förts därtill hörande marknadsföringsfrågor.

Med utgångspunkt i den angivna inriktningen av arbetsuppgifterna bör flygplatstjänsten organiseras på en central huvudenhet och lokala flygplatser direkt underställda chefen för huvudenheten.

På huvudenheten för flygplatstjänsten ankommer att svara för verksamhetsgrenens långsiktiga planering och systemutvecklingsfunktioner, vissa

frågor avseende anläggande, drift och underhåll av byggnader, fältanläggningar och elektroteknisk utrustning, vissa frågor avseende anskaffning, drift och underhåll av fordon, maskiner och redskap, vissa operativa frågor, personalfrågor och kommersiella frågor rörande binäringsverksamheten.

Huvudenheten föreslås organiserad på fem enheter, nämligen planerings- och systemutvecklingsenheten, anläggningsenheten, elektrotekniska enheten, utrustningsenheten samt allmänna enheten.

### 3.4.6 Organisation för flygtrafiktjänsten

Den operativa verksamheten inom flygtrafiktjänsten med förvaltning av tillhörande materiella och personella resurser är förlagd på lokal/regional verksamhetsnivå. För den operativa flygtrafiktjänsten gäller starka krav på enhetlighet, vilket leder till en hårt regelstyrd arbetsmetodik. Utformning av lufttrumsorganisationen och procedurer för flygtrafikledningen skapar över vidsträckt geografiska områden en stark koppling mellan olika ATS-organ. Dessa omständigheter begränsar i viss mån möjligheterna att föra ut arbetsuppgifter till den lokala nivån.

I övervägandena om fördelningen av arbetsuppgifter mellan central och lokal nivå har utredningen inte behandlat de teletekniska drift- och underhållsfrågorna. I prop. 1973:27 har således förutsatts att luftfartsverket självt, med utgångspunkt i företagsekonomiska bedömningar, skall avgöra i vilka former drift och underhåll bör ske.

I dagens organisation förekommer på den civila sidan en regional funktion genom landets indelning i fyra flyginformationsregioner, var och en med en s. k. C FIR.

Frågan om antalet nivåer i flygtrafiktjänstorganisationen samt den lämpligaste arbetsfördelningen mellan olika nivåer måste bedömas med särskilt beaktande av den förstående utvecklingen av flygtrafikledningssystemet. Denna utveckling tar sikte på en successiv övergång till yttäckande flygkontroll. Antalet flyginformationsregioner kommer därvid att enligt luftfartsverkets föreliggande planer successivt minska från nuvarande fyra regioner till tre vid slutet av 70-talet och vidare till två under senare hälften av 80-talet.

C FIR uppgifter är av begränsad omfattning och avser vissa samordnings- och uppföljningsfunktioner av administrativ natur. Med hänsyn till kraven på flygtrafiktjänstens enhetlighet, vilka växer sig allt starkare i takt med utvecklingen mot ett komplexare och större sammanhängande tekniskt-operativt system, bör dessa samordningsfunktioner lämpligen skötas på central nivå. Utredningen anser således att C FIR kan avskaffas. Detta innebär att de lokala ATS-organen vid civila flygplatser i alla avseenden direkt underställs den centrala organisationen.

Utredningens förslag i fråga om arbetsfördelningen inom flygtrafiktjänsten innebär i fråga om verksamheten på central nivå en starkare inriktning mot

långsiktig planering och systemutveckling. I operativa frågor överensstämmer förslaget i stort med vad nu gäller. Verksamheten föreslås väsentligt utvidgad vad avser teletekniska frågor och utbildningsfrågor, vilket närmast är en konsekvens av de tidigare fattade besluten om att tillföra verket uppgifter inom bl. a. dessa områden. Utredningen förutsätter att, när integreringen av den civila och militära trafikledningen har genomförts, luftfartsverket i takt med utvecklingen av det nya flygkontrollsystemet beaktar möjligheterna till ytterligare decentralisering av funktioner till lokala organ.

Utredningen föreslår att flygtrafiktjänsten organiseras på en central huvudenhet samt lokala ATS-organ direkt underställda chefen för huvudenheten.

På huvudenheten för flygtrafiktjänsten ankommer att svara för verksamhetsgrenens långsiktiga planerings- och systemutvecklingsfunktioner, vissa drift- och ledningsuppgifter avseende den operativa flygtrafiktjänsten, vissa personalfrågor, verkets teletekniska frågor samt frågor rörande utbildning av flygtrafikledningspersonal.

Huvudenheten föreslås organiserad på följande fyra enheter, nämligen planerings- och systemutvecklingsenheten, operativa enheten, teletekniska enheten och flygtrafikledarskolan.

### 3.4.7 Luftfartsinspektionen

Luftfartsverksutredningens förslag i denna del bygger på resultatet av en utredning inom luftfartsverket avseende inspektionens målsättning, arbetsmetodik och organisation.

I fråga om arbetsuppgifternas fördelning inom inspektionen har luftfartsverket funnit det nödvändigt att utveckla luftfartsinspektionens regionala organisation till ett organ med bredare kompetens omfattande inte bara materielfrågor utan även flygoperativa frågor, frågor om utbildning, viss kontroll av flygplatser samt medverkan i haveriutredningar. I konsekvens härmed måste den regionala organisationen ges vidgade beslutsbefogenheter i löpande tillsyns- och kontrollfrågor.

Luftfartsinspektionens centrala organ bör inrikta sin verksamhet på utveckling och på stödjande funktioner men med bibehållande av den nödvändiga fältkontakten.

Vissa aktiviteter som rör sport- och hobbyverksamhet – dvs. icke flygtransportsysteminriktade ärenden – kräver betydande resursinsatser utan att ge motsvarande kostnadstäckning. Dessa arbetsuppgifter anser verket därför böra i möjligaste mån delegeras till marknadens intressentorganisationer.

Luftfartsinspektionens sätt att arbeta bör karaktäriseras av systemkontroll och en strävan till ökad egenkontroll hos marknaden. En väl fungerande egenkontroll medför att inspektionen primärt kan inrikta sitt arbete på kontroll av systemet som sådant. Kontroll av detaljer kan ske stickprovsvis.

Ett sådant arbetssätt förutsätter viss analysverksamhet. Syftet med analyserna är att dels identifiera risker och bristområden till grund för förslag till konkreta flygsäkerhetsåtgärder, dels värdera dessa åtgärdsförslag och prioritera dem med hänsyn till deras kostnader och effektivitet från flygsäkerhetssynpunkt.

Även om luftfartsinspektionen har ett samlat ansvar för flygsäkerhetsarbetet för den civila luftfarten och har att svara för utgivande av normer är det inte självklart att inspektionen inom den egna organisationen skall ha en fullständig uppsättning av resurser för att utföra erforderligt arbete. Exempelvis bör, i fråga om bestämmelser för flygtrafiktjänsten och flygvädertjänsten, kapacitet från bl. a. andra delar av verket kunna utnyttjas.

Luftfartsverksutredningen har i huvudsak ansett sig kunna biträda de bedömningar som luftfartsverket gjort och särskilt betonat betydelsen av samverkan med intressenterna och strävandena att hos de företag, luftfartsverkets driftfunktioner m. fl., vilka är föremål för luftfartsinspektionens kontroll, utveckla egna interna kontrollsystem. Detta bör kunna leda till ett totalt sett bättre resursutnyttjande. En sådan utveckling skapar också förutsättningar för de berörda intressenterna att bygga in säkerhetskraven i egna normer och anvisningar för sin verksamhet. Öppenheten i relationerna till intressenterna och åtgärder för att stärka kontakterna med dessa anser utredningen vara ett effektivt sätt att främja säkerhetsarbetet.

Vad gäller arbetsfördelningen mellan central och regional nivå har utredningen konstaterat att denna ligger i linje med strävandena beträffande organisationslösningen i stort för verket.

Luftfartsverksutredningens organisationsförslag innebär följande. Under chefen för luftfartsinspektionen organiseras verksamheten på en central huvudenhet samt regionkontor.

På den centrala huvudenheten ankommer att svara för frågor rörande säkerhetsmålsättning, analys- och systemvärdering samt bestämmelse- och informationsarbete avseende flygoperativ verksamhet, utbildning och certifiering av luftfartspersonal, flygtekniska och underhållstekniska frågor samt flygplatser. Vidare ingår undersökning av vissa luftfartsolyckor samt förande av certifikat- och luftfartygsregistren.

Huvudenheten föreslås organiserad på sex enheter, nämligen analys- och systeminspektionsenheten, haveriutredningsenheten, flygoperativa enheten, materielnheten, utbildningsenheten och kanslienheten.

Utredningen har i sitt förslag avvikit från det av verket förordade genom att i en och samma enhet sammanföra såväl analysverksamheten som bestämmelsearbetet. Verket föreslog för sin del arbetsuppgifterna fördelade på två enheter.

Luftfartsverksutredningen har också behandlat vissa frågor avseende de befogenheter som bör förknippas med det självständiga ansvar i flygsäkerhetsfrågor som ligger på chefen för luftfartsinspektionen.

En sådan befogenhetsfråga gäller de möjligheter denne har att besluta

om att föra fråga om brott mot flygsäkerhetsföreskrifter till åtalsprövning. F. n. gäller att sådant beslut fattas av generaldirektören. Enligt utredningens mening torde det bättre överensstämna med det flygsäkerhetsansvar chefen för luftfartsinspektionen har att dylika åtalsfrågor handläggs av denne. Möjligheten att driva en flygsäkerhetsfråga till åtalsprövning bör sålunda ses som ett av de medel som står till förfogande för vidtagande av relevanta sanktioner vid brott mot säkerhetsföreskrifter. Policyn i åtalsärenden måste vara integrerad med policyn i fråga om administrativa sanktioner – t. ex. indragande av certifikat och tillstånd – och ingå i den flygsäkerhetssystemets helhetssyn, för vilken chefen för luftfartsinspektionen ansvarar.

#### 3.4.8 Organisation för huvudenheten för transport- och planeringsfrågor

Huvudenheten för transport- och planeringsfrågor skall svara för övergripande planering avseende flygtransportsektorn och luftfartsverkets egen verksamhet, statistikfrågor avseende flygtransportsektorn, trafikala myndighetsfrågor och beredskapsplanlägningsfrågor.

Utredningen föreslår att verksamheten organiseras på tre enheter nämligen planeringsenheten, transportenheten och försvarsenheten.

Huvudenheten för transport- och planeringsfrågor bör enligt utredningen i resurshänseende kunna byggas upp med den personal som i nuvarande organisation handhar de funktioner som skall ankomma på enheten. Härutöver krävs en förstärkning med hänsyn till föreslagen vidgad omfattning av planeringsfunktionerna.

#### 3.4.9 Organisation för huvudenheten för ekonomifrågor

Utredningen anser det viktigt att det centrala ekonomiarbetet inriktas på för verket i sin helhet övergripande frågor avseende ekonomisk styrning, budgetering samt allmänt stöd åt organisationen i ekonomifrågor, t. ex. anvisningar och handledningar i ekonomiska kalkylfrågor.

En sådan renodling av arbetsuppgifterna motiverar att vissa arbetsuppgifter som i dag handläggs inom ekonomiavdelningen överförs till annan enhet. Således bör prövning av inrikes befordringstaxor, utarbetande av prognoser för luftfarten, trafikekonomiska utredningar, normer och anvisningar för flygplatsverksamhet berörande kommuner samt frågor avseende verkets medverkan i den regionala trafikplaneringen överföras till huvudenheten för transport- och planeringsfrågor. Frågor om samordning av ADB-verksamheten samt utveckling och drift av ADB-rutiner inom andra områden än ekonomiområdet hänförs till den administrativa huvudenheten. Statistiska metodfrågor inom andra områden än driftekonomisk statistik bör föras till huvudenheten för transport- och planeringsfrågor.

Huvudenheten för ekonomifrågor bör sålunda svara för övergripande ekonomisk styrning, budgetering, ekonomisk statistik, ekonomisk redovis-

ning, likviditetsfrågor samt vissa inköpsadministrativa uppgifter.

Huvudenheten bör enligt utredningen organiseras på tre enheter, nämligen enheten för ekonomisk planering och kontroll, redovisningsenheten och inköpsenheten.

#### 3.4.10 Organisation för huvudenheten för administrativa frågor

Huvudenheten för administrativa frågor föreslås svara för verkets övergripande personaladministrativa frågor, löne- och avtalsfrågor, verkets interna och externa information, juridiska frågor, frågor om verkets administrativa rationalisering och utveckling samt kontorsservice.

Huvudenheten föreslås organiserad på fem enheter, nämligen personalenheten, informationsenheten, juridiska enheten, organisationsenheten och kontorsserviceenheten.

I förhållande till dagens organisation innebär förslaget framför allt att frågor om beredskapsplanläggning samt de trafikala myndighetsfrågorna överförs till huvudenheten för transport- och planeringsfrågor. Vidare har revisionsenheten inordnats direkt under generaldirektören. Till huvudenheten har förts ökade uppgifter avseende samordning av verkets ADB-verksamhet.

### 3.5 Vissa särskilda frågor

I prop. 1973:27 och i direktiven till utredningen har stor vikt lagts vid att chefens för flygvapnet (CFV) inflytande blir säkerställt i den nya organisationen. Detta sammanhänger med det ansvar som enligt instruktionen åvilar CFV i fråga om flygvapnets beredskap, krigsduglighet och tjänstbarhet i övrigt. Inom ramen för detta totalansvar är flygtrafiktjänsten en delfunktion som i olika avseenden är starkt kopplad till den övriga verksamheten.

Luftfartsverksutredningen anser att erforderligt inflytande för CFV i den nya organisationen bör tryggas genom en överenskommelse mellan luftfartsverket och chefen för flygvapnet, vari de grundläggande ansvars- och befogenhetsförhållandena vad avser flygtrafiktjänstfrågorna redovisas. Utredningen presenterar förslag till lösningar av vissa principfrågor som bör regleras i en sådan överenskommelse.

#### 3.5.1 Vissa allmänna frågor

I prop. 1973:27 har uttryckligen förutsatts att den närmare utformningen av flygkontrollsystemet, dess metoder och tekniska system bör utarbetas av luftfartsverket i samråd med chefen för flygvapnet. Överenskommelsen bör ge uttryck för denna grundläggande samverkansfråga. Även i övrigt bör frågor av principiell natur rörande flygtrafiktjänsten behandlas under

erforderlig samverkan mellan de båda myndigheterna. Detta gäller t. ex. flygtrafiktjänstens planering på kort och lång sikt med därvid uppkommande frågor rörande bl. a. krigsmaktens behov av flygtrafikledningspersonal, möjligheterna att tillgodose dessa behov samt principerna för den prioritering som därvid kan behöva komma i fråga.

Såvitt gäller bestämmelser för flygtrafiktjänst avseende militär luftfart – bl. a. reglerade i BEFYL – förutsätts att dessa utfärdas i samråd med CFV.

Till de frågor av mera allmän natur som också bör regleras i överenskommelsen hör de speciella krav som måste ställas på den flygtrafikledningspersonal som avses tjänstgöra vid militärt förband. Den nuvarande militära flygtrafikledningspersonalen med civilmilitär ställning utför i dag vid sidan av de mera löpande direkta trafikledningsuppgifterna vid förbandet också uppgifter på krigsbaser och ledningscentraler vid s. k. tillämpningsövningar samt uppgifter avseende mobiliseringsplanering. Härtill kommer tjänstgöring i fredstid i krigsbefattning enligt krigsorganisationen. Utredningen anser att flygvapnet även fortsättningsvis skall kunna använda trafikledningspersonal för dylika uppgifter även om personalen kommer att vara anställd i luftfartsverket och vara civil. Det bör vara möjligt att betrakta såväl tjänstgöring på krigsbas vid tillämpningsövningar som uppgifter rörande mobiliseringsplanering som led i den dagliga tjänsten i ATS-organet vid förbandet. För att trafikledare vid sådant organ i fredstid skall kunna tjänstgöra i krigsbefattning torde krävas att vederbörande innehar särskild militär tjänsteställning. Detta krav kan tillgodoses genom anställning i flygvapnets reserv. Sådant tjänstgöring skulle i fredstid kunna fullgöras av trafikledaren inom ramen för tjänstgöringsskyldigheten som reservofficer.

Antalet trafikledare med sådan reservanställning måste bedömas med utgångspunkt i krigsorganisationens behov.

Ett grundläggande krav är att flygtrafikledningspersonal som kan komma i beröring med sekretessbelagd information skall ha erforderlig skyddsklass. Vidare måste för trafikledningspersonal som tjänstgör vid militär enhet allmänt gälla kravet på skyldighet att iaktta gällande säkerhets- och ordningsföreskrifter vid förbandet.

Slutligen bör i en överenskommelse även regleras vissa *administrativa* frågor avseende bl. a. personal och ekonomiska mellanhavanden.

### 3.5.2 Samverkan på central organisationsnivå

I verkets instruktion bör skrivas in att en av ledamöterna i styrelsen skall företräda CFV intressen.

CFV inflytande i övrigt på central nivå – avseende bl. a. planeringen och utbyggnaden av flygtrafikledningssystemet – bör tillgodoses primärt på sätt som förutsatts i prop. 1973:27 genom att luftfartsverket till sig knyter den speciella militära erfarenhetskompetensen, dvs. flygtrafikledare med erfa-

renhet av militär trafikledning samt militär personal ur flygvapnet.

Behovet av *flygtrafikledare* med speciell kunskap och erfarenhet av militär flygtrafikledning och dess resurser bör enligt utredningens mening i initialskedet säkerställas genom överföring till luftfartsverket av personal från bl. a. flygstabens trafikavdelning. Av vikt är emellertid att den här avsedda kompetensen och erfarenheten i rimlig omfattning successivt fönyas. Ett åtagande från luftfartsverkets sida att trygga sådan kompetensförnyelse bör kunna ingå i överenskommelsen mellan verket och flygvapnet.

Som framhållits i propositionen bör också i luftfartsverkets centrala huvudenhet för flygtrafiktjänstfrågor ingå erforderlig personal med *flygoperativ erfarenhet*. Detta kan lösas genom att sådan personal av CFV ställs till luftfartsverkets förfogande att ingå i verkets organisation för medverkan i sådana ärenden inom flygtrafiktjänsten som erfordrar militär kompetens. Tjänstgöringen vid verket förutsätts ske på viss tid, som i normalfallet bör avse ca tre år. Utredningen bedömer behovet av sådan personal till tre befattningshavare.

I direktiven till luftfartsverksutredningen har slagits fast att CFV måste bibehålla erforderlig fäckkunskap i flygtrafikledningsfrågor. Utredningen anser att detta krav kan tillgodoses genom att flygtrafikledare ur luftfartsverket ställs till CFV förfogande att ingå i flygstabens organisation för medverkan i sådana ärenden som erfordrar flygtrafikledarkompetens. På motsvarande sätt som föreslås gälla för den militära personalen i luftfartsverket bör dessa trafikledare tjänstgöra på viss tid, förslagsvis normalt tre år, i flygstaben. Den föreslagna tjänstgöringen av militär personal i luftfartsverket resp. flygtrafikledare i flygstaben bör närmare regleras i överenskommelse mellan parterna. Därvid bör också slås fast att angiven tjänstgöring från merit-synpunkt är likvärdig med tjänstgöringen inom den egna organisationen.

### 3.5.3 Samverkan på lokal nivå

Med hänsyn till flygtrafikledningstjänstens starka teknisk-operativa integration med den militära flygtjänsten, stridsledningen, bastjänsten och tekniska tjänsten är det nödvändigt att en sammanhållande ledning av verksamheten på lokal förbandsnivå kan tryggas och att förbandsorganisationen är så uppbyggd att den skapar enkla och snabba ordervägar. För ledningen av samordningen av verksamheten vid förbandet, syftande ytterst till att skapa krigsdugliga förband, är förbandschefen ansvarig. Förbandschefen är vidare ansvarig för flygsäkerheten vad avser flygning med militära flygplan. I verksamheten måste förbandschefen kunna disponera trafikledningspersonalen i den utsträckning och på det sätt som behövs med hänsyn till förbandets beredskaps-, utbildnings- och övningsverksamhet. Detta innebär att trafikledningspersonalen behöver disponeras, förutom för löpande trafikledningssuppgifter enligt de krav som följer av förbandets normala öv-

ningsverksamhet, för uppgifter vilka kräver trafikledarkompetens, bl. a. tjänstgöring på krigsbas vid tillämpningsövningar, mobiliseringsplanläggningsuppgifter och tjänstgöring i krigsbefattning.

Utredningen har sett det möjligt att tillgodose dessa krav med en lösning som innebär att luftfartsverket ställer trafikledare till förbandschefens förfogande att ingå i förbandets organisation. Förbandschefen förutsätts i sin tur direkt sortera under chefen för luftfartsverkets centrala huvudenhet för flygtrafiktjänstfrågor på motsvarande sätt som gäller för chef för flygtrafikledningsorgan vid civil anläggning.

Utredningen anser det nödvändigt att i en sådan organisatorisk lösning även inom förbandet tillgodose de krav som för flygtrafikledningstjänsten måste ställas på enkla kontakt- och ordervägar. Härav följer att ATS-organet vid militära anläggningar skall lyda direkt under förbandschefen. Med hänsyn till flygtrafikledningstjänstens karaktär har utredningen funnit det naturligt att förutsätta att i den praktiska verksamheten frågor rörande tjänsten i hög grad delegeras till chefen för ATS-organet vid förbandet.

I den överenskommelse som upprättas mellan verket och CFV bör också närmare anges arten av den verksamhet för vilken trafikledningspersonalen vid sidan av de löpande trafikledningsuppgifterna primärt bör kunna användas i samband med tjänstgöring vid militärt förband.

Överenskommelsen i denna del bör i princip kunna begränsas till att avse följande två punkter.

1. Förbandschef disponerar viss trafikledningspersonal för tjänsteutövning från krigsuppehållsplats samt för utbildning och förberedelser för sådana uppgifter liksom – vad gäller trafikledare med anställning i flygvapnets reserv – för tjänstgöring i krigsbefattning.

2. Förbandschef disponerar trafikledningspersonal för sådant stabsarbete där flygtrafikledningskompetens erfordras eller som i övrigt har nära samband med utövandet av flygtrafikledningsfunktionen. Hit räknas även utbildning av militär personal inom ämnesområden som berör trafikledningens kompetensområde.

Utredningen anser att angivna förslag bör gälla ATS-organ vid militära enheter med undantag för Östgöta kontrollcentral, ÖKC, som i alla avseenden bör vara underordnad luftfartsverket. ÖKC är förlagd till flygflottiljen i Norrköping, F 13, och svarar för inflygningskontroll för F 13, Malmslätt, F 11 Nyköping samt de civila flygplatserna Norrköping/Kungsängen och Linköping/Saab. Denna terminalkontroll spelar en central roll också för avvecklingen av den växande civila trafiken i området och har redan i dag en nära samverkan med Arlanda ACC. Av samma skäl bör Luleå TCC i alla avseenden vara underordnad luftfartsverket senast då kontrollcentralen (ACC-Nord) inrättas i Luleå.

Den särskilda militära organisatoriska enhet, som vid Arlanda flygplats svarar för terminal- och inflygningskontrolltjänst för F 16 i Uppsala, F 18

i Tullinge och Barkarby flygplats (Svea kontroll), bör upphöra och inordnas i den civila terminalkontrollen vid Arlanda. Motsvarande lösning bör genomföras i fråga om terminalkontrollen vid F 5 Ljungbyhed (Skåne kontroll), vilken inordnas i terminalkontrollen vid Sturups flygplats (enligt nuvarande planer år 1978).

Den organisation för flygtrafikledningstjänsten vid militära förband utredningen här förordad innebär inte en så långtgående integration som prop. 1973:27 ger förutsättningar för. Förslaget får därför ses som ett första steg i en utveckling mot en totalt sammanhållen organisation. I det framtida flygtrafikledningssystemet, som bygger på en integration av de civila och militära operativa och tekniska funktionerna, kan endast ett organ ha ansvaret för verksamheten i fråga. De tekniska och operativa kraven på och förutsättningarna för detta totalt sammanhållna ansvar utvecklas dock först successivt. En sådan successiv utveckling kräver därför att de organisatoriska formerna prövas i takt med förändringarna i verksamhetens krav. En översyn av flygtrafikledningstjänstens organisation vid militära förband bör därför göras inom loppet av en femårsperiod, varvid syftet bör vara att klarlägga möjligheterna att uppnå en för flygtrafiktjänsten i dess helhet enhetlig organisation. Det bör därvid naturligen vara luftfartsverkets och CFV uppgift att i samråd genomföra översynen.

#### 3.5.4 Personalkonsekvenser

Inom flygstaben tjänstgör f. n. inom trafikavdelningen totalt ca 23 personer, varav 13 med trafikledarkompetens. Den personal som i initialskedet bör överföras till verket uppgår till tio trafikledare, varav fyra tjänstgörande vid flygräddningsenheten, RCC. Återstående tre trafikledare innehar tjänster som enligt flygstabens bedömningar på sikt kan ersättas med militär personal. Flygstaben önskar behålla nuvarande befattningshavare och avser att vidta lämpliga övergångsvisa åtgärder härför.

Vissa uppgifter av flygtrafiktjänstkaraktär måste även fortsättningsvis ligga kvar inom flygstabens ansvarsområde. Det gäller bl. a. frågor om flygvapnets krigsmässiga krav på trafikledningsanläggningar och materiel samt frågor om lufrumsorganisation. För att handlägga dessa arbetsuppgifter behövs tre trafikledare. Som framgått av det föregående föreslås behovet tillgodose genom att luftfartsverket ställer dessa trafikledare till flygstabens förfogande.

Enligt statsmakternas beslut med anledning av prop. 1973:27 skall den operativa driften av den s. k. flygräddningscentralen överföras till luftfartsverket och förläggas till de nya områdeskontrollcentralerna. RCC är f. n. förlagd till centrala flygledningen, CEFYL, inom flygstabens lokaler. Denna lokalisering bör av praktiska och ekonomiska skäl bibehållas tills vidare och i samråd mellan luftfartsverket och CFV prövas bl. a. mot bakgrund

av tidsplanen för uppbyggnaden av de nya områdeskontrollcentralerna.

Förändringarna av flygtrafiktjänstens organisation innebär enligt utredningens beräkningar att till luftfartsverket överförs totalt ca 185 tjänster. Härav är ca 20 tjänster f. n. inte besatta.

### 3.5.5 Överföring av teleteknisk materiel från försvarets materielverk

Utredningen har också särskilt behandlat vissa frågor i anslutning till överföringen till luftfartsverket av viss teleteknisk tjänst från försvarets materielverk (FMV). Utredningen har därvid dragit upp riktlinjer för arbetsfördelning mellan FMV och luftfartsverket till grund för en överenskommelse mellan de båda verken.

Utredningen erinrar om att det i enlighet med prop. 1973:27 har beslutats att till luftfartsverket skall föras den tekniska tjänst hos FMV som gäller planering, projektering, anskaffning och ledning av anläggningsverksamheten för sådana anläggningar som i fredstid ingår i det integrerade flygtrafikledningssystemet och som inte är specifika för militär flygverksamhet eller krävs för krigsfunktion i flygbas eller luftförsvarscentral. Överföringen förutsätts av praktiska skäl ske i takt med att pågående projekt avslutas. För nya projekt av gemensam art förutsätts luftfartsverket ta ansvar, såvida inte de militära kraven är dimensionerande, då ansvaret i stället bör åvila CFV och FMV.

I fråga om drift och underhåll har i propositionen uttalats att luftfartsverket bör ges frihet att från företagsekonomiska synpunkter självt avgöra i vilka former detta bör ske. I sammanhanget framhålls det som naturligt att samråd sker med FMV angående materiel som utnyttjas gemensamt med krigsmakten.

Utredningen föreslår att berörd utrustning fördelas mellan FMV och luftfartsverket enligt följande.

1. För befintlig utrustning nu tillhörande krigsmakten samt i PUFYL<sup>1</sup> ingående utrustning, som på CFV uppdrag projekterats och anskaffats av FMV och som enbart eller primärt används för flygtrafikledningstjänst, bör FMV även i fortsättningen ha förvaltningsansvar. FMV bör därvid svara för kompletteringar, modifieringar, underhåll och drift.

Luftfartsverket bör därvid sluta någon form av hyresavtal med FMV, vari regleras såväl luftfartsverkets operativa krav på tillgänglighet och standard som ekonomiska frågor.

2. För militär utrustning, som främst är till för annan verksamhet än flygtrafikledningstjänst eller har väsentlig funktion i krigsorganisationen, bör FMV även i fortsättningen ha förvaltningsansvar.

Luftfartsverket har att på denna utrustning ställa flygtrafikledningssystemets operativa krav på tillgänglighet och standard.

<sup>1</sup>Plan för utbyggnad av flygtrafikledningstjänsten inom krigsmakten.

3. För befintlig utrustning, som tillkommit för den civila luftfartens behov och endast i ringa utsträckning används av militära flygplan, bör även i fortsättningen luftfartsverket svara för kompletteringar, modifieringar, underhåll och drift. Detsamma bör gälla för nyanskaffning av framtida utrustning av denna art.

4. För i framtiden tillkommande utrustning, som i fredstid enbart eller primärt skall användas för flygtrafikledningstjänst, bör luftfartsverket ha förvaltningsansvar och således svara för såväl anskaffning som underhåll.

För flygplatskontroller och terminalkontroller på militära flygplatser förutsätts att fortifikationsförvaltningen uppför och förvaltar byggnader och kraftförsörjning, medan luftfartsverket fastställer lokalprogram och operativa krav på dessa lokaler. I ekonomiskt hänseende är luftfartsverket att betrakta som hyresgäst i lokalerna.

Den föreslagna fördelningen av arbetsuppgifter mellan FMV och luftfartsverket innebär en viss minskning i omfattningen av FMV arbetsuppgifter inom det teletekniska området motsvarande ett fåtal personår. Ifrågavarande arbetsuppgifter är f. n. fördelade på ett stort antal befattningshavare inom organisationen. En reduktion av FMV personal i anledning av den något minskade arbetsvolymen torde därför kunna realiseras först genom en omfördelning av arbetsuppgifter i organisationen.

Såvitt gäller luftfartsverkets behov av resurser för ifrågavarande arbetsuppgifter bör verket självt göra bedömningar i samband med uppbyggandet av verkets organisation för den teletekniska tjänsten.

### *3.5.6 Vissa konsekvenser av överflyttningen av den teletekniska tjänsten från televerket*

Överföringen till luftfartsverket från televerket av den teletekniska tjänsten omfattar i första hand den verksamhet avseende planering, projektering och anskaffning som f. n. är samlad i luftfartsradiokontoret. Antalet tjänster vid kontoret uppgår f. n. till 66. Utredningen har inte funnit anledning, mot bakgrund av att verksamhetsinriktningen inte förändrats, att nu närmare pröva personaldimensioneringen och förutsätter därför att tjänsterna överförs till luftfartsverket.

Anläggningsverksamheten – eller montageverksamheten – avseende den teletekniska tjänsten ombesörjs av annan organisatorisk enhet inom televerket, nämligen byggnadsavdelningen. Montagearbetet är en viktig länk i den verksamhet som leder fram till idrifttagande av de teletekniska utrustningarna. Frågan om i vilken omfattning luftfartsverket bör hålla sig med egna resurser för montagearbetet bör bedömas utifrån företagsekonomiska utgångspunkter, varvid också bör beaktas den lösning som luftfartsverket kan komma att välja i fråga om lämpligaste organisatoriska form för drift- och underhållstjänsten.

### 3.5.7 *Frågan om lokalisering till Sturup av viss personal i centralförvaltningen*

I prop. 1973:27 uttalades att för att i det fortsatta systemuppbyggnadsarbetet ta till vara möjligheterna att mera direkt utnyttja den kunskap och erfarenhet som finns företrädd hos personalen i ACC, TCC och flygtrafikledarskolan det eventuellt kunde vara motiverat att i Sturup stationera ett begränsat antal befattningshavare från huvudenheten. Frågan togs också upp i direktiven till utredningen.

Den successiva utvecklingen av flygkontrollsystemet gör det enligt utredningens mening inte praktiskt möjligt eller lämpligt att nu föranstalta om någon stationering av viss personal från centralförvaltningen till Sturup. Att luftfartsverket tar till vara den operativa personalens erfarenheter och kunnande i det fortsatta systemuppbyggnadsarbetet är angeläget. Det bör dock även kunna ske på annat sätt än genom stationering av personal till Sturup, t. ex. genom att den operativa personalen deltar i projektgrupper och genom andra former för återmatning av erfarenheter från utvecklingsarbetet. Under överskådlig tid torde nämligen tillgång på kunnig operativ personal, väl förtrogen med den praktiska verksamheten, för centralförvaltningens utvecklingsarbete även finnas på annat håll än i Sturup, exempelvis i ÖKC och Arlanda ATS-organ.

### 3.5.8 *Överförande av flygtrafikledningstjänsten till krigsmakten vid beredskaps- och krigstillstånd*

Ansvar för flygtrafikledningstjänsten kommer enligt vad som förutsatts i prop. 1973:27 att överföras till krigsmakten vid allmän mobilisering eller annan tidpunkt som Kungl. Maj:t anger. Denna förutsättning gäller också under nuvarande organisatoriska förhållanden, varvid frågorna regleras i en preliminär överenskommelse mellan överbefälhavaren och luftfartsverket.

På uppdrag av överbefälhavaren utreder f. n. chefen för flygvapnet de frågor som sammanhänger med övergång till krigsorganisation m. m. Utredningen har informerats om det pågående arbetet och de huvudproblem som aktualiserats i samband därmed. Härvid har utredningen funnit att frågorna inte är av sådan natur att de i avgörande grad påverkar den organisatoriska lösning för flygtrafiktjänsten som utredningen förordat. Med hänsyn härtill och till att frågorna ännu inte slutbehandlats på militär sida har utredningen inte funnit anledning att lämna egna förslag härvidlag.

## 3.6 **Genomförande**

Genomförandet av den nya organisationen bör anpassas till den tidsgräns som sätts av beslutad utflyttning av verkets centralförvaltning till Norrköping i november 1976. Utredningen har därför bedömt att den nya or-

organisationen bör successivt genomföras med början under andra halvåret 1975, dock senast den 1 januari 1976. I ett första skede bör den nya organisationen byggas upp för den centrala förvaltningen och för de verksamheter som f. n. ankommer på nuvarande civila lokala/regionala organ. Härri inräknas även de funktioner som överförs från televerket. Ett andra skede bör avse överföringen av flygtrafikledningstjänsten från försvaret – såväl på central som lokal nivå – och den teletekniska tjänsten från FMV. Denna överföring bör ske per den 1 juli 1976.

#### 4 Remissyttrandena

Den föreslagna organisationsstrukturen i stort och de principiella synsätten till grund härför har tillstyrkts av *televerket*, *luftfartsverket*, *chefen för luftfartsinspektionen*, *statskontoret*, *riksrevisionsverket* och *Svensk pilotförening*. Detta torde också gälla *TCO-S*, som förklarar sig ha varit representerade i utredningsarbetet och därför begränsar sitt yttrande till vissa personalfrågor. Såvitt gäller fackmässiga frågor om flygtrafikledningens organisation förklarar sig *TCO-S* i allt väsentligt dela de uppfattningar som framförts av Svenska flygtrafikledareföreningen i särskilt yttrande.

Organisationens horisontella indelning på central nivå i de föreslagna sex avdelningarna har tillstyrkts av *televerket*, *luftfartsverket*, *chefen för luftfartsinspektionen*, *statskontoret* och *riksrevisionsverket*. Härvid har den nyinrättade transport- och planeringsavdelningen rönt särskilt intresse.

*Luftfartsverket* framhåller att den civila luftfartens ökningstakt, jämfört med tidigare förhållanden, kommer att bli lägre på grund av att det reguljära linjenätet blivit alltmera fullständigt utbyggt, att flygets penetration i yttransportmedlens traditionella marknad på många sträckor nått maximal omfattning samt att kostnadsrelationerna mellan flyg och andra transportmedel inte kommer att visa lika gynnsam utveckling i framtiden som i det förflutna. Utan en insiktsfull och noggrann planering av flygtransportsystemets framtida utveckling ökar riskerna för felinvesteringar, vilka inte lika snabbt som tidigare kan korrigeras tack vare trafikökningen.

*Riksrevisionsverket* anser att på denna huvudenhet bör åläggas ansvaret för planering av flygtransportsektorns utveckling med inriktning på att aktivt påverka sektorn. Enligt riksrevisionsverkets mening bör planeringsenhetens arbetsuppgifter bl. a. inriktas på att utarbeta planer, syftande till att förändra flygtransportsektorn på sätt som luftfartsverket bedömer önskvärt för att statsmakternas intentioner på detta område skall fullföljas. Vidare bör bl. a. riktlinjer och mål för luftfartsverkets verksamhet utarbetas så att den konsekvent utformas med tanke på att flygtransportsektorn utvecklas gynnsamt. Till den externa planeringen hör enligt riksrevisionsverket också den långsiktiga (strategiska) marknadsplaneringen och marknadsföringen. Frågor inom detta arbetsområde är bl. a. att utreda effekterna av information till

och påverkan på flygtransportsystemets intressenter samt att föreslå och planera aktiviteter sammanhängande med dessa problemområden.

Även *kommunförbundet* understryker vikten av att den långsiktiga planeringen rörande luftfartssektorns utveckling ägnas särskild uppmärksamhet. Detta är till fördel för såväl luftfartsverket som övriga intressenter, bl. a. kommunerna. Kommunförbundet tar dock inte upp den organisatoriska placeringen av funktionen.

*Svenska flygtrafikledareföreningen* ifrågasätter om inte arbetsuppgifterna kan organiseras inom t. ex. administrativa avdelningen eller inordnas under en särskild stabsfunktion.

Inrättandet av transport- och planeringsavdelningen har avstyrkts av *SAS/LIN*. *SAS/LIN* är av den uppfattningen att transportförsörjningsfrågorna är av så direkt politisk natur att de – i den mån de inte avgörs av riksdagen – bör behandlas inom kommunikationsdepartementet i intim samverkan med de berörda flygföretagen.

Synpunkter på övriga avdelningar har i allmänhet tagit sikte på arbetsfördelningen enheterna emellan. Dessa frågor behandlas i det följande under särskilt avsnitt.

Ett par remissinstanser har föreslagit inrättande av ytterligare en huvudenhet. Sålunda anser *statens personalnämnd* (SPN) och *Statsanställdas förbund* att en huvudenhet borde inrättas för de centrala personaladministrativa arbetsuppgifterna. SPN framhåller bl. a. att omorganisationen, omlokaliseringen och den förväntade personella expansionen under 70-talet medför att kraven på den personaladministrativa funktionen kommer att växa. Personalfunktionen bör också ges en organisatorisk ställning som ger den förutsättningar att dels samordna PA-planeringsfrågorna inom hela myndigheten, dels samordna myndighetens PA-planering med övrig planering. Till personalenheten bör också föras uppgifter rörande utbildningsverksamheten, bl. a. flygtrafikledarskolan, inom verket. Detta innebär ytterligare samordningsansvar som också motiverar att personalenheten i den nya organisationen ges ställning som huvudenhet.

*Statsanställdas förbund* framhåller att den organisation som nu skall fastställas för luftfartsverket sannolikt kommer att bestå in på 1980-talet, och under de närmaste åren kommer antalet sysselsatta inom verket att öka väsentligt. Av dessa skäl vill förbundet föreslå att en särskild huvudenhet bildas för de personaladministrativa frågorna.

Frågan om personalenhetens ställning i organisationen berörs också av *luftfartsverket*. Verket förklarar sig ha förståelse för de synpunkter som innebär att de personaladministrativa frågorna bör renodlas till en huvudenhet men anser att stor vikt också måste fästas vid det samband som råder mellan PA-funktionen, AR-funktionen och den interna informationsfunktionen. Detta samband gör det önskvärt att funktionerna om möjligt ingår i samma organisatoriska gruppering varigenom, enligt verkets mening, miljö och förutsättningar blir gynnsamma för PA-funktionens möjligheter att verka och

vidareutvecklas.

Frågan berörs också av *SACO/SR*, som betonar det värdefulla i att AR-enheten och personalenheten hålls ihop.

Den av luftfartsverksutredningen föreslagna arbetsfördelningen mellan huvudenheterna på central nivå har föranlett närmare kommentarer från några remissinstanser.

Den teletekniska tjänsten, som av utredningen förts till huvudenheten för flygtrafiktjänsten, anser *SACO/SR* i stället bör föras till huvudenheten för flygplatstjänst. *SACO/SR* menar att utredningen inte beaktat den tekniska utvecklingen på området, vilken i hög grad kommer att beröra flygplatssidan, i synnerhet vad gäller passagerarbehandlingen.

*Luftfartsverket* anser att de statistikfrågor avseende flygtransportssystemet som utredningen fört till transport- och planeringsavdelningen i stället bör ankomma på ekonomiavdelningen där f. n. finns ett statistikkontor. Utredningens förslag att till den administrativa avdelningen föra frågor om samordning av ADB-verksamheten inom verket m. m. anser verket inte utan närmare analyser av sambanden mellan AR-arbetet och övriga funktioner kunna läggas till grund för beslut. Den sistnämnda frågan tas upp också av *statskontoret*, som emellertid ansluter sig till utredningens förslag och konstaterar att systemutveckling avseende ADB för t. ex. statistikproduktion och administrativa tillämpningar lämpligen torde kunna förläggas till huvudenheten för administrativa frågor och vara ett serviceorgan mot övriga enheter i verket.

*Statskontoret*, som ställer sig positivt till inrättande av transport- och planeringshuvudenheten med av utredningen föreslagna arbetsuppgifter, anför dock att det möjligen kan övervägas att förlägga försvars- och beredskapsfrågorna, liksom de trafikala myndighetsfunktionerna, till ekonomihuvudenheten eller den administrativa huvudenheten.

I konsekvens med uppfattningen att transport- och planeringshuvudenheten inte bör inrättas och vissa arbetsuppgifter läggas på kommunikationsdepartementet och flygföretagen anser *SAS/LIN* att resterande arbetsuppgifter bör läggas på den administrativa huvudenheten.

I fråga om organisationen på lokal/regional nivå föreslår luftfartsverksutredningen vissa ändringar jämfört med nuvarande förhållanden. Såvitt gäller flygplatstjänsten föreslås sålunda att nuvarande regionala nivå – flygplatsförvaltningarna – slopas och att de lokala flygplatserna ställs direkt under chefen för huvudenheten. Förslaget tillstyrks i princip eller lämnas utan erinran av *chefen för luftfartsinspektionen*, *statskontoret*, *riksrevisionsverket*, *SACO/SR* och *SAS/LIN*.

*Chefen för luftfartsinspektionen* finner motiv för en dylik organisationslösning bl. a. i flygsäkerhetens krav. Inom allt flygsäkerhetsarbete ingår som en väsentlig princip att ansvarsförhållandena för alla de funktioner som i något avseende har relevans för flygsäkerheten skall vara otvetydigt fastlagda och dokumenterade. I fråga om driften av flygplatser återspeglas detta

syntsätt i bestämmelser för civil luftfart, BCL-F 3, genom att ett preciserat ansvar i en rad frågor lagts på flygplatschefen. I luftfartsverkets nuvarande organisation kan emellertid de lokala flygplatscheferna – med hänsyn till förekomsten av den regionala beslutsnivån – inte anses ha alla de beslutsbefogenheter som förutsätts för ett ansvarstagande jämlikt BCL-F 3. Detta är otillfredsställande och luftfartsinspektionen anser det därför angeläget att beslut snarast fattas i enlighet med luftfartsverksutredningens förslag.

*Statskontoret* ansluter sig till utredningens tankegångar men rekommenderar att man vid omorganisationen ingående studerar de konsekvenser som avskaffandet av flygplatsförvaltningarna och decentraliseringen av arbetsuppgifter för med sig ur personalhänseende.

*Riksrevisionsverket*, som pekar på att utnyttjandet av gemensamma resurser kan inverka menligt på den självständighet för mindre flygplatser som utredningen eftersträvat, har dock inga principiella invändningar mot utredningens förslag och ställer sig därför positivt till förslaget. Riksrevisionsverket vill dock peka på att ett genomförande av förslaget förutsätter dels ett väl fungerande ekonomiadministrativt styrsystem, dels en fast ordning för gemensamt resursutnyttjande på lokal nivå, dels också att personalresurserna på lokal nivå inte behöver förstärkas med anledning av de ökade arbetsuppgifterna.

Resursfrågorna berörs också av *SACO/SR* och *SAS/LIN*.

*Luftfartsverket* anser det nödvändigt att närmare utreda konsekvenserna av ett slopande av den regionala nivån innan något beslut fattas och att under tiden gå fram på ett mera pragmatiskt sätt. Luftfartsverket avser att decentralisera arbetsuppgifter och delegera befogenheter och ansvar som i dag vilar på förvaltningscheferna till resp. flygplatschefer i all den utsträckning som vid närmare utredning och samråd med berörd personal kan visa sig praktiskt och ekonomiskt lämpligt och i övrigt ägnat att befrämja utvecklande av initiativ och ansvars-kännande hos berörd personal. Resultatet av dessa överväganden behöver inte nödvändigtvis bli att den regionala nivån i beslutshänseende helt försvinner och att alla flygplatser blir direkt underställda chefen för flygplatsavdelningen.

Invändningarna från resurssynpunkt mot utredningens förslag tas särskilt upp av *chefen för luftfartsinspektionen*, vilken enligt vad som framgått av det föregående ställer sig positivt till förslaget. Chefen för luftfartsinspektionen finner att det bör vara fullt möjligt att genomföra utredningens förslag utan att detta totalt sett behöver medföra behov av resursförstärkningar i organisationen. De lokala flygplatscheferna kan och bör ges befogenheter och ansvar att direkt under verksamhetsgrenschefen för flygplatstjänsten fatta alla operativa beslut rörande flygplatsen med frihet att anskaffa och disponera resurser inom fastställd budget. Cheferna för de mindre flygplatserna, som i dag sorterar under norra och östra flygplatsförvaltningarna, bör emellertid med avseende på administrativa stödfunktioner och vissa tekniska specialistfunktioner repliera på de resurser som i dag finns vid

Bromma och Umeå flygplatser och som bör bibehållas och lyda under cheferna för de båda sistnämnda flygplatserna. Det kan därvid vara praktiskt att dessa chefer ges befogenheter att fatta formella beslut i vissa ärendetyper av administrativ karaktär på grundval av ställningstagande i sakfrågorna av lokal flygplatschef.

KS4K avstyrker förändringen som enligt föreningens uppfattning leder till en stark koncentration till den centrala förvaltningen av de ärenden som berör verksamheten på flygplatserna.

*Svensk pilotförening*, som allmänt tillstyrkt utredningens förslag, pekar på att en delegering av ansvaret till lokal nivå, när det gäller flygplatstjänsten, inom vissa områden fordrar starka centralstyrda direktiv. Ett sådant område är skyddet mot kapning och sabotage.

Såvitt gäller den lokala flygplatsorganisationen har utredningen framfört att det bör övervägas om inte luftfartsverkets förvaltning av dess tillhöriga fastigheter vid militär flygplats i vissa fall kunde övertas av militär fastighetsförvaltningsorganisation. Förslaget tillstyrks av *fortifikationsförvaltningen* och *försvarets rationaliseringsinstitut*. *Överbefälhavaren* kan inte nu ta ställning i frågan eftersom den lokala organisationen för fortifikations- och byggnadsförvaltningen ännu inte är fastställd av statsmakterna.

I fråga om flygtrafiktjänstens organisation föreslår luftfartsverksutredningen att nuvarande regionala organisatoriska mellannivå, dvs. chefen för flyginformationsregionen, C FIR, slopas och att de lokala flygtrafikledningens organen ställs direkt under chefen för huvudenheten. Förslaget tillstyrks eller lämnas utan erinran av *luftfartsverket*, *chefen för luftfartsinspektionen*, *statskontoret*, *SACO/SR*, *SAS/LIN* samt *Svenska flygtrafikledareföreningen*. De speciella frågor som avser nuvarande militära ATS-organs organisatoriska placering behandlas för sig i det följande under särskilt avsnitt.

Med den angivna organisationslösningen kommer på lokal nivå nuvarande gemensamma flygplatsorganisation att ersättas med två organisationer för flygplats- resp. flygtrafiktjänsten. De samordningsproblem som uppkommer därvid tas upp av några remissinstanser. *Statskontoret* anser att de konsekvenser som förslaget får för den lokala räddningstjänsten inte har blivit tillräckligt belysta i utredningen. *Svensk pilotförening* anser att klara direktiv beträffande samordningen på det lokala planet måste gälla, framför allt avseende mätning av bromsvärden, bankonditioner etc., vilka uppgifter utförs av flygplatstjänsten och skall rapporteras till och behandlas av flygtrafiktjänsten.

Luftfartsverksutredningen har behandlat vissa administrativa funktioner, vilka utredningen anser vara av särskild betydelse för organisationens möjligheter att fungera, nämligen planering, ekonomiadministration och personaladministration.

Vad utredningen anfört om uppbyggnaden av luftfartsverkets

planeringssystem godtas i sina huvuddrag av *luftfartsverket*, *chefen för luftfartsinspektionen* och *Svenska flygtrafikledareföreningen*, som emellertid anför synpunkter på den närmare fördelningen av planeringsansvaret inom organisationen. Också *riksrevisionsverket* framhåller att man med tillfredsställelse noterar den vikt utredningen tillmätt planeringsfunktionen i sitt organisationsförslag. Riksrevisionsverket tar också upp rollfördelningen i planeringsarbetet och framhåller bl. a. att såvitt gäller den interna verksamhetsplaneringen denna bör hanteras av resp. berörd enhet inom organisationen och sammanställas av ekonomienheten som underlag för det slutliga avgörandet.

Liknande synpunkter på planeringens olika syften och därvid bl. a. ekonomienhetens roll i den interna verksamhetsplaneringen framför även *luftfartsverket* och *chefen för luftfartsinspektionen*. *Överbefälhavaren* och *Svenska flygtrafikledareföreningen* finner uppgiftsfördelningen mellan transport- och planeringsenheten och övriga huvudenheter oklar.

I anslutning till vad luftfartsverksutredningen anført om det ekonomiadministrativa systemet tar några remissinstanser upp frågan om möjligheten att lägga ut ett ökat ekonomiskt ansvar i organisationen. *Luftfartsverkets* förklarar sig dela vad utredningen framfört i denna del. Såvitt gäller de ekonomiska mål som kan komma till användning pekar verket på betydelsen av att arbeta med mål som uttrycker produktivitet och effektivitet. Också *riksrevisionsverket*, som tolkar utredningens uttalande som att luftfartsverkets organisationsenheters verksamhet skall styras via ekonomiska resultatmål och med hjälp av ett väl utvecklat budget- och uppföljningssystem, har intet att invända mot ett sådant ekonomiadministrativt styrsystem.

*SAS/LIN* förklarar att endast genom ett ökat ekonomiskt ansvar kostnadsmedvetenhet kan komma att genomsyra hela organisationen. Utläggningen av kostnadsansvar på de olika delarna i organisationen får dock inte ske på sådant sätt att behov av nya befattningshavare uppstår.

Utredningens uttalanden om det personaladministrativa arbetets principiella inriktning i organisationen, bl. a. dess spridning i organisationen, vinner uttryckligt gillande hos *luftfartsverket*, *statens personalnämnd* och *TCO-S*. *TCO-S* framhåller att med den föreslagna organisationen och det därmed förenade rollspelet uppfylls ur organisationens synpunkt väsentliga krav vad gäller den personaladministrativa funktionen. *TCO-S* menar emellertid att ett säkerställande av personalinflytande utgör en förutsättning för att personalfunktionen i dess policyskapande roll får genomslag inom hela luftfartsverket.

Sålunda föreslås att frågor om tillsättning av tjänst, besvärärenden i personaladministrativa frågor, omplacering av personal samt uppsägning av personal beslutas i verkets centrala företagsnämnd, lämpligen i form av att ett särskilt personaladministrativt utskott till denna inrättas. På motsvarande sätt skulle den beslutsbefogenhet som tillkommer lokala förvalt-

ningschefer i personaladministrativa ärenden, utövas av den lokala företagsnämnden eller utskott till denna. Det bör uppdras åt luftfartsverket att inkomma till regeringen med förslag till preciseringar av hur inflytandeorganen skall fungera.

I sammanhanget tar TCO-S också upp utbildningsfunktionen och understryker därvid vikten av att det sker en rejäl upprustning av utbildningsfunktionen för personal med arbetsuppgifter inom marktjänstorganisationen såsom terminaltjänst, räddningstjänst och teknisk tjänst. Det bör allvarligt prövas om inte underlag föreligger för att etablera en skola, där ju även utanför verket stående företag kan utgöra avnämare.

Personalinflytandefrågorna tas också upp av SACO/SR, som förutsätter att luftfartsverket i samband med omorganisationen skall initiera utformningen av lösningar till ökat personalinflytande.

*Svenska flygtrafikledareföreningen* anser att personalen bör försäkras inflytande/medverkan genom representation i styrelsen, representation i direktionen, representation vid exempelvis chefens för huvudenheten "rådgivande" sammanträden med sina sektionschefer i ärenden rörande avdelningens verksamhet samt, vid lokala enheter, samrådsrätt i personal- och verksamhetsplaneringsfrågor. Föreningen tar också upp frågor om företagsnämndsverksamheten. I anslutning härtill framhåller man att det bör tillskapas en funktion inom vissa företagsnämnder avsedda för beredning av personal- och tillsättningsärenden. Vid tillsättningsärenden skall representant ur aktuellt kompetensområde delta.

Luftfartsverksutredningen har också i enlighet med sina direktiv tagit upp vissa frågor rörande chefen för luftfartsinspektionen självständiga ansvar, i flygsäkerhetsfrågor, bl. a. såvitt avser dennes möjligheter att besluta om att föra fråga om brott mot flygsäkerhetsföreskrifter till åtalsprövning.

*Luftfartsverket* och *chefen för luftfartsinspektionen* ansluter sig till utredningens synpunkter. Verket har utvecklat sin syn på handläggningsordningen i en till yttrandet fogad promemoria.

SACO/SR ställer sig tveksam till förslaget och anser att nuvarande ordning bör bestå, dvs. att verkets ombudsman skall vara föredragande i disciplinärenden. Disciplinärenden bör enligt organisationens mening få en enhetlig juridisk och objektiv bedömning. Chefen för luftfartsinspektionen måste anses ha ett starkt intresse att reagera mot varje brott mot säkerhetsföreskrifterna och denne företräder därigenom ett partsintresse. Ur personalens synvinkel måste givetvis en objektiv bedömning vara ett krav.

*Svenska flygtrafikledareföreningen* finner inte ändringen motiverad. Mot bakgrund av verksamhetens gängse befogenheter beträffande disciplinära åtgärder bör särskild ändring inte föreskrivas.

Några remissorgan tar också upp frågor rörande inriktningen av luftfartsinspektionens verksamhet liksom finansieringen av dess verksamhet.

Med utgångspunkt i sina direktiv har utredningen övervägt ett antal frå-

geställningar som aktualiseras av den av statsmakterna redan beslutade integrationen av nuvarande civila och militära flygtrafikledningsorganisationer.

Såvitt gäller frågan om försvarets myndigheters inflytande i den integrerade flygtrafiktjänstorganisationen tar *överbefälhavaren* upp som en allmän utgångspunkt för sina redovisade synpunkter de specifika problem som sammanhänger med de försvarsmakten åvilande beredskapsuppgifterna och förberedelserna för uppgifter i krig. *Överbefälhavaren* anser att utredningen på ett otillfredsställande sätt redovisat de organisatoriska konsekvenserna av den beslutade integrationen men kan godta den föreslagna organisationsstrukturen med de preciseringar av lydnadsförhållanden som betingas av det ansvar som åvilar försvarets myndigheter. Beredskapsuppgifterna i fred och förberedelser för uppgifter i krig måste enligt *överbefälhavaren* kunna fullgöras i samma utsträckning som nu. Flygtrafikledningens organisation i fred måste därför vara så utformad och ha sådana lydnadsförhållanden att den är lätt omställbar till krigsorganisation och att den kan lösa de flygtrafikledningssuppgifter som tillkommer vid en höjd beredskap vid flygförbanden i fred. Militära operativa chefer måste därför i fred – inom ramen för sitt ansvar – kunna ge erforderliga anvisningar rörande uppgifter och personalutnyttjande vid beredskap, krigs- och mobiliseringsförberedelser samt operativa order till de organisationsenheter inom flygtrafiktjänsten som är underställda dessa i krig. *Överbefälhavaren* föreslår att ansvarsfördelningen regleras så att de militära operativa cheferna och chefen för flygvapnet i resp. instruktion ges erforderlig anvisnings- och direktivrätt gentemot luftfartsverket i dessa frågor.

Frågan om övergång från freds- till krigsorganisation berörs också av *försvarets rationaliseringsinstitut*. En bedömning utifrån institutets allmänna kännedom om de organisatoriska förutsättningarna talar för att kraven på en snabb och smidig övergång till krigsorganisationen kan tillgodoses i den föreslagna organisationen. En förutsättning är dock att personalrekrytering m. m. sker med utgångspunkt i de beredskapskrav som ställs på organisationen.

I fråga om den ö v e r e n s k o m m e l s e som enligt utredningens förslag bör träffas mellan luftfartsverket och chefen för flygvapnet för att trygga erforderlig samverkan framhåller *överbefälhavaren* att överenskommelsen måste grundas på förhållandet att övergripande militära krav måste ställas på flygtrafiktjänsten och luftfartsverkets organisation. Chefen för flygvapnet måste, som försvarsmaktens företrädare för flygtrafiktjänsten, tillförsäkras inflytande över beslut som berör dennes ansvarsområde i fråga om organisation, utrustning, personal och utbildning.

Luftfartsverksutredningens förslag vad gäller förstärkning av luftfartsverket med militär personal ur flygvapnet att ingå i verkets organisation biträds av *överbefälhavaren*, som dock inte vill ta ställning i antalsfrågan. Denna föreslås närmare penetreras i samband med utformning

av detaljorganisation och uppgifter och senare kunna prövas med hänsyn till vunna erfarenheter. Liknande synpunkter framförs av *försvarets rationaliseringsinstitut*. Motsvarande synpunkter framförs av de båda remissinstanserna vad gäller utredningens förslag i fråga om flygtrafikledning i tjänstgöring vid flygstaben.

*Svenska flygtrafikledareföreningen* ifrågasätter chefens för flygvapnet behov av att ha officerskompetens företrädd vid luftfartsverket.

*Försvarets rationaliseringsinstitut* tar upp militärassistentens roll och menar att denne bör ges vidgade uppgifter och befogenheter. Det synes lämpligt att han permanent ingår i luftfartsverkets direktion.

Utredningens förslag i fråga om det lokala flygtrafikledningsorganets ställning vid militär enhet, som förutsatts gälla under en försöksperiod, tillstyrks av *luftfartsverket*, *chefen för luftfartsinspektionen*, *statskontoret* och *Svenska flygtrafikledareföreningen*. Luftfartsverket utgår ifrån att den föreslagna organisationslösningen inte kommer att medföra ingripanden från förbandschefens sida i flygtrafikledningstjänstens fackmässiga utövande och att – oavsett de formella lydadsförhållandena – öppna kontaktvägar kan hållas mellan luftfartsverket och dess ATS-personal på militära flygplatser.

Liknande synpunkter framförs också av *chefen för luftfartsinspektionen*, som härutöver tillägger att ordningen inte hindrar att militär chef via trafikledaren kan framföra sina order till militära flygförare, så länge den behörige trafikledaren genom meddelade färdtillstånd säkerställer stadgad separation till andra luftfartyg.

*Statskontoret* har förståelse för att en avvikelse från grundprincipen om det lokala ATS-organets ställning gentemot huvudenheten övergångsvis kan vara befogad men anser, att man senast inom den föreslagna femårsperioden bör uppnå den enhetlighet för flygtrafiktjänsten, som utgör konsekvensen av en total inordning under luftfartsverket.

*Svenska flygtrafikledareföreningen* kan som organisatorisk principlösning inte acceptera en annorlunda organisation för trafikledning vid militär anläggning än den som allmänt avses gälla för förhållandet mellan lokal chef och huvudenhetens chef. Förbandschefens behov av påverkan kan tillgodoses genom direktivrätt i de frågor som utredningen angivit. Föreningen är emellertid tveksam om alla övergångsfrågor hinner lösas på ett tillfredsställande sätt. För att erhålla en lugnare integreringsfas kan därför den föreslagna organisationsformen godtas under en övergångstid. Ett villkor här för är att trafikledningen organiseras direkt under förbandschefen utan mellanliggande nivåer.

Även *överbefälhavaren* och *försvarets rationaliseringsinstitut* tillstyrker utredningens förslag. De båda remissinstanserna anser dock att det lokala ATS-organet bör inordnas under flygchefen i den s. k. flygheten vid förbandet.

*Överbefälhavaren* motsätter sig att nu tidsmässigt fastslå en översyn

av den lokala organisationen. Översyn av organisationen måste kunna ske i takt med vunna erfarenheter på såväl civil som militär sida samt med beaktande av förändringar inom försvarsmaktens freds- och krigsorganisation.

*Försvarets rationaliseringsinstitut* finner för sin del att om påtagliga skäl härför föreligger, en allmän uppföljning av organisationen bör kunna komma till stånd. Organisationens ändamålsenlighet i bl. a. effektivitets- och kostnadshänseende såväl på central som lokal nivå bör härvid kunna prövas.

Utredningen har avsett att den föreslagna organisationen bör gälla samtliga kontrollorgan vid militära enheter utom Östgöta terminalkontroll, ÖKC och – på sikt – Luleå terminalkontroll. Förslaget tillstyrks av *chefen för luftfartsinspektionen*.

*Svenska flygtrafikledareföreningen* anser, i konsekvens med sitt ställningstagande till en övergångsvis lösning enligt utredningens modell för de övriga flygtrafikledningsorganen vid militär enhet, att även ÖKC under en övergångsperiod bör kunna sortera under förbandschefen. Skulle ändå fastläggas ett avsteg från principen, vilket utredningen gjort, måste jämväl flygplatskontrollen vid F 13 innefattas.

*Överbefälhavaren* och *försvarets rationaliseringsinstitut* avvisar förslaget. Överbefälhavaren framhåller att ÖKC är uppbyggd och huvudsakligen dimensionerad för att den militära flygverksamheten i området skall kunna bedrivas rationellt och med säkerhet. Den löpande trafikledningstekniska samverkan mellan ÖKC och ACC Arlanda avviker inte principiellt från förhållandet mellan övriga militära terminalkontroller och ACC. Utredningens förslag skulle försvåra det samutnyttjande av personal mellan olika ATS-funktioner inom östgötaområdet som i dag sker. ÖKC föreslås därför ingå i flottiljorganisationen (F 13) i likhet med övriga ATS-organ vid militära förband. För detta talar även betydelsen av personalens samhörighetskänsla med förbandet.

*Överbefälhavaren*, *försvarets rationaliseringsinstitut* och *Svenska flygtrafikledareföreningen* tar upp utredningens uttalanden om de militära kontrollorganen vid Arlanda flygplats (Svea kontroll) och – på sikt – vid Sturups flygplats (Skåne kontroll). Överbefälhavaren uttalar att förslaget godtas under förutsättning att de uppgifter som i dag åvilar de båda kontrollerna i framtiden åläggs och kan lösas under chefen för flygtrafikledningen vid Arlanda resp. Sturup. Terminalkontrollerna föreslås i princip organiseras i en civil och en militär del, där personalen i den praktiska tjänsten kan samutnyttjas. Militärbefälhavare och flottiljchefer måste kunna ge chefen för ATS-organet operativa order rörande insatsberedskap samt anvisningar i fråga om beredskap och krigsförberedelser vad gäller de enheter vilka är underställda dessa i krig. Chefen för ATS-organet föreslås även ges i uppgift att medverka i förbandsproduktionen enligt flottiljchefs (eller motsvarande) anvisningar för förbandens utbildning.

Överbefälhavaren anser att vad ovan framförts även skall gälla Landvetter

terminalkontroll då denna upprättats (enligt nuvarande planer 1978).

De militära regionkontrollernas (REC) organisatoriska inordnande berörs av *överbefälhavaren* och *luftfartsverket* som båda konstaterar att organen kommer att överföras till kontrollcentralerna i samband med den s. k. ATCAS-uppbyggnaden. Överbefälhavaren anser att militärbefälhavare och sektorchef måste få anvisningsrätt gentemot dessa regionala funktioner.

*Överbefälhavaren* tar också upp frågan om den organisatoriska ställning som bör gälla för lärarpersonalen vid den s. k förberedande flygtrafikledarutbildningen vid krigsflygskolan (F 5). Överbefälhavaren förutsätter att dessa flygtrafikledare underställs chefen för krigsflygskolan och att denne i sin tur lyder under luftfartsverket i fackmässiga frågor rörande fredsmässig flygtrafikledning. I denna fråga uttalar *Svenska flygtrafikledareföreningen* att man inte ser något som hindrar att den "förberedande flygtrafikledarskolan" organiseras som en enhet under chefen för flygtrafikledarskolan i Sturup.

Vad utredningen anfört om flygtrafikledarnas reservanställning biträds av *överbefälhavaren* och *Svenska flygtrafikledarföreningen*.

*Försvarets rationaliseringsinstitut* anser inte att utredningen gjort det sannolikt att en sådan lösning är godtagbar. Institutet anser att krigsorganisationens – liksom flygvapnets fredsorganisations – behov i huvudsak måste tillgodoses av personal som i fred är anställd som civil i luftfartsverket. Den bör i krig kunna åläggas att tjänstgöra i militärt förband, t. ex. med stöd av lagen den 30 maj 1952 om skyldighet för civill försvarspliktiga att tjänstgöra vid krigsmakten. Institutet anser att härmed sammanhängande frågor bör studeras ytterligare.

I fråga om överföringen av personal till luftfartsverket framhåller *överbefälhavaren* att, i enlighet med chefens för flygvapnet förslag till personaluppsättning i den nya fredsorganisationen, i vissa fall värnpliktiga trafikledarbiträden kommer att ersättas med fast anställda assistenter. Överbefälhavaren förutsätter att även dessa tjänster överförs till luftfartsverket.

Utredningens förslag att överföringen till luftfartsverket skall omfatta även trafikledningspersonalen vid den flygplatskontroll som SAAB/Scania har i Linköping finner *försvarets materielverk* inte tillräckligt motiverat.

Luftfartsverksutredningen har dragit upp vissa riktlinjer när det gäller arbetsfördelningen mellan försvarets materielverk och luftfartsverket i fråga om den teletekniska tjänsten. *Televerket* anser förslaget vara i linje med prop. 1973:27.

*Överbefälhavaren* och *försvarets materielverk* kan inte biträda utredningens uppfattning i dessa avseenden.

Försvarets materielverk kan inte annat än i undantagsfall biträda uppfattningen att materiel för flygtrafikledning entydigt kan avgränsas och vara ett rent fredsmässigt civilt intresseområde. Materielverket anser att ledning

av berörd materielanskaffning samt av drift och underhåll bör utföras av materielverket med utgångspunkt i av luftfartsverket i samråd med CFV utarbetade specifikationer och direktiv.

I fråga om drift- och underhåll bör totalansvaret ligga på den myndighet som har underhållsansvaret för huvuddelen av övrig materiel ingående i samma funktionskedjor och som har erforderliga tekniska kunskaper och resurser. Mot den bakgrunden finns det endast en länkbar leverantör av verkställande underhåll av all teleteknisk materiel på försvarets flygplatser, nämligen enheter ur teleservicebasorganisationen. Detta gäller även för Östgöta kontrollcentral.

I fråga om de ekonomiska konsekvenserna av en arbetsfördelning mellan de båda verken uttalar materielverket att för den integrerade flygtrafikledning och dess stödfunktioner en samhällsekonomisk helhetssyn också bör kunna tillämpas.

*Försvarets rationaliseringsinstitut* anser att i fråga om principiell ansvars- och utrustningsfördelning bör den myndighet, som har störst materielstock och därjämte ett operativt ansvar för materielens funktion i fred, jämväl ha förvaltnings- och typansvar. I huvudsak synes denna princip ha följts av utredningen. De praktiska-ekonomiska konsekvenserna kan dock i vissa fall motivera avsteg från denna princip. Institutet betonar vikten av att en dubblering av förvaltningsfunktioner hos de båda myndigheterna undviks. Det förhållandet att luftfartsverket enligt riksdagsbeslut skall vara central förvaltningsmyndighet för viss materiel bör enligt institutets uppfattning inte utesluta att luftfartsverket uppdrar åt försvarets materielverk att handlägga vissa typer av förvaltningsärenden. I praktiken skulle det innebära att luftfartsverket köper tjänster från bl. a. försvarets materielverk.

I fråga om drift och underhåll anser institutet, att rationella, ekonomiska och praktiska skäl talar för att nuvarande underhållsorganisation bör utnyttjas. För detta talar även beredskapsskäl och krigsorganisatoriska skäl. Institutet utgår från att i en ramöverenskommelse angående ekonomiska frågor bl. a. bör regleras att försvarsmakten inte åsamkas merkostnader för drift- och underhållsorganisationen vid flottiljerna.

*Förenade fabriksverken* framhåller att förslaget skulle försämra möjligheterna att uppfylla operativa och ekonomiska krav likväl som att hålla anbefalld krigsberedskap. Förslaget torde också innebära en dubbeletablering inom vissa materielområden. Den för civil flygtrafikledning tillkommande materielen torde mycket väl kunna inlemmas inom redan etablerad underhållsverksamhet för civil/militär materiel.

Utredningen förutsätter, såvitt gäller byggnader och kraftförsörjning för kontrollorgan vid militära flygplatser, att fortifikationsförvaltningen bör svara för anläggande och förvaltning härav. Förslaget tillstyrks av *fortifikationsförvaltningen* och *försvarets rationaliseringsinstitut*. Fortifikationsförvaltningen anser att förslaget bör vidgas till att fortifikationsförvaltningen skall handha all verksamhet i fråga om fas-

tigheters anskaffning, underhåll, drift och vård vad gäller militära flygplatser, medan luftfartsverket fastställer lokalprogram och operativa krav på lokalerna och i ekonomiskt hänseende är att anse som hyresgäst till fortifikationsförvaltningen.

I fråga om överföringen av den teletekniska tjänsten från televerket tar *televerket* upp de funktioner som i dag handläggs inom andra delar av organisationen än inom luftfartsradiokontoret. Televerket understryker bl. a. det intima sambandet mellan drift och underhåll av anläggningar och fysiskt anläggnings- (montage-) arbete. Det är därför ändamålsenligt, i första hand med hänsyn till den teletekniska underhållsorganisationens driftansvar, att en och samma organisation utför både drift och underhåll samt förekommande montagearbeten på anläggningar och utrustningar. Undantag gäller givetvis för utrustningsleverantörers installationsåtaganden.

För helt nya anläggningar råder ofta motsvarande förhållanden. Det naturliga sambandet mellan montagearbetets detaljutförande och den senare tekniska driften måste dessutom starkt poängteras i detta sammanhang.

Televerket upplyser också om att luftfartsverket indikerat möjligheterna att även i fortsättningen anlita televerket för drift och underhåll av luftfartsradioanläggningarna. Televerket, som i dag har en utbyggd organisation för ändamålet, ställer sig givetvis positiv till att fortsätta med denna verksamhet, liksom till fortsatt montageverksamhet.

Vad utredningen anfört om eventuell stationering i Sturup av viss personal från flygtrafiktjänstens huvudenhet biträdades av *luftfartsverket* som emellertid framhåller att utvecklingsarbete tills vidare kan bedrivas genom att personalresurser tillfälligt förstärker flygtrafikledarskolans resurser inom utvecklingsfunktionen. Liknande synpunkter framförs av *Svenska flygtrafikledareföreningen*.

Frågan om sammansättningen av verkets styrelse har berörts av ett par remissinstanser.

Utredningens förslag i fråga om tidpunkter för genomförande av organisationsförslaget berörs av ett antal remissinstanser. *Televerket* ansluter sig till förslaget med hänsyn till sambandet med tiden för luftfartsverkets utflyttning till Norrköping november 1976. *SACO/SR* framhåller att det är av största betydelse, att omorganisationen och de därav föranledda AB-förhandlingarna snarast genomförs. Organisationen förutsätts i allt väsentligt vara genomförd vid kommande årsskifte. *SACO/SR* anser det vara ett högst rimligt krav, att de anställda i så god tid som möjligt får besked om vad deras arbete kommer att bestå av och på vilka ekonomiska villkor detta skall utföras. Det är många tjänstemän, som f. n. tvekar beträffande flyttningen till Norrköping. Deras beslut skulle underlättas av klara besked inom rimlig tid beträffande verkets organisation och arbetsuppgifter.

*Överbefälhavaren* ifrågasätter om tidpunkten den 1 juli 1976 för över-

förandet till luftfartsverket av den nuvarande militära delen av flygtrafik-tjänsten är rimlig med hänsyn till den stora arbetsinsats som dessförinnan behövs. Det synes mindre framsynt att nu – utan en fast plan för överförandet av försvarsmaktens flygtrafiktjänst till luftfartsverket – fastställa en sådan tidpunkt. Denna plan bör utarbetas av luftfartsverket i samråd med chefen för flygvapnet. Också *försvarets rationaliseringsinstitut* anser att det bör övervägas att något senarelägga överförandet.

*TCO-S* understryker att vissa grundläggande förutsättningar bör vara uppfyllda innan omorganisationen påbörjas. Som sådana förutsättningar räknar *TCO-S* att avtal träffats om tjänsternas lönegradsplacering i den nya organisationen, att avtal träffats mellan å ena sidan luftfartsverket och å andra sidan chefen för flygvapnet och televerket i väsentliga samordningsfrågor och att för berörd personal grundläggande förmånsfrågor lösts på ett tillfredsställande sätt.

*Svenska flygtrafikledareföreningen* anser att omorganisationens första etapp bör framflyttas till den 1 juli 1976. Som en konsekvens härav bör också genomförandet av den andra etappen kunna anstå till den 1 juli 1977.

## 5 Föredraganden

Luftfartsverket svarar enligt sin instruktion för den civila luftfartens markorganisation, i den mån denna ankommer på staten och inte anförtrots annan statlig myndighet, samt handlägger ärenden om den civila luftfarten. Luftfartsverket bedriver sin verksamhet i affärsverkets form.

Till verkets huvuduppgifter hör att driva och förvalta vissa flygplatser för civil luftfart. Detta innefattar f. n. – förutom att driva och förvalta 13 egna trafikflygplatser och tre småflygfält – att ansvara för driften av stationsområdena för den civila luftfarten på sex militära flygplatser som enligt avtal mellan verket och flygvapnet upplåtits för civil trafik. En annan huvuduppgift är att svara för trafikledning för civil flygtrafik, dock inte på ovannämnda militära flygplatser, där ansvaret åvilar flygvapnet. Till huvuduppgifterna hör vidare att utöva överinseendet över flygsäkerheten för den civila luftfarten. Slutligen har verket som ytterligare en huvuduppgift att handlägga vissa myndighetsuppgifter på trafikområdet. Härei ingår bl. a. tillståndsgivning för olika former av luftfart samt prövning och godkännande av de reguljära flygföretagens trafikprogram, tidtabeller och taxor.

Luftfartsverket leds av en styrelse. Styrelsen utgörs av generaldirektören som styrelsens ordförande och fem andra av regeringen särskilt utsedda ledamöter. Chef för luftfartsverket är en generaldirektör. Under verksamheten är verksamheten uppdelad på fyra avdelningar, nämligen driftavdelningen, luftfartsinspektionen, ekonomiavdelningen och administrativa avdelningen.

Under driftavdelningen finns för luftfartsverkets markorganisation avseende flygplats- och flygtrafikledningstjänsterna m. m. fem flygplatsför-

valtningar, under vilka de i det föregående nämnda flygplatserna sorterar. Speciellt för flygtrafikledningstjänsten gäller en regional indelning av luftrummet i fyra flyginformationsregioner. För resp. region finns en ansvarig chef som har ett samordnings- och uppföljningsansvar för flygtrafikledningstjänsten inom regionen.

För den regionala verksamheten under luftfartsinspektionen finns en besiktningsorganisation uppdelad på fyra besiktningsområden. Därjämte finns ett besiktningskontor för SAS svenska region. I administrativt hänseende är besiktningschef knuten till resp. flygplatsförvaltning.

Genom de beslut som fattades av 1975 års riksdag (prop. 1973:27, TU 1973:12, rskr 1973:160) kommer luftfartsverket att tillföras nya arbetsuppgifter. Därmed kommer också vissa ändrade förutsättningar att gälla för verkets organisation. Besluten innebär att de nuvarande civila och militära flygtrafikledningsorganisationerna skall sammanföras i en gemensam organisation, som inordnas i luftfartsverket. Till luftfartsverket skall också föras huvuddelen av den teletekniska tjänst för civil luftfart som f. n. handhas av televerket och delar av motsvarande tjänst för militär luftfart som handhas av försvarets materielverk.

Som en utgångspunkt för besluten i dessa organisatoriska hänseenden låg riksdagens principiella ställningstaganden i fråga om det framtida flygtrafikledningssystemets struktur. Sålunda beslöt 1973 års riksdag också att den fortsatta utvecklingen av flygtrafikledningssystemet skall inriktas på övergång till s. k. yttäckande flygkontroll enligt den principmodell som presenterats av flygtrafikledningskommittén (betänkandet Flygtrafikledning 1980, System och Organisation, Ds K 1971:2).

Enligt denna modell skall luftrummet organiseras som ett över en viss flyghöjd yttäckande flygkontrollområde, dvs. allt luftrum över en viss flyghöjd kommer att vara kontrollerat luftrum. Landet indelas på sikt i två flyginformationsregioner, en för landets södra och en för landets norra delar med områdeskontroller i Sturup (ACC-Syd) och i Luleå (ACC-Nord). Med hänsyn till de olikartade trafikmönstren i landets södra resp. norra delar har det förutsatts att kravet på yttäckande kontroll främst aktualiseras i den södra delen, i norr begränsat av 61°N, dvs. i höjd med Mora.

Riksdagen förutsatte vidare att de närmare organisatoriska konsekvenserna av den nya integrerade flygtrafikledningsorganisationen skulle bli föremål för särskild utredning. I propositionen angavs vissa grundläggande frågor m. m. som en sådan utredning borde behandla.

Den utredning som mot denna bakgrund tillkallades – luftfartsverksutredningen – har lagt fram förslag till ny organisation för luftfartsverket samt i anslutning härtill speciellt behandlat de organisatoriska frågor som sammanhänger med integrationen av de nuvarande civila och militära flygtrafikledningsorganisationerna samt överförandet till verket av nya arbetsuppgifter från flygvapnet, försvarets materielverk och televerket.

I sin analys av luftfartsverkets verksamhet har utredningen funnit att

denna kan indelas i produktionsfunktioner, myndighetsfunktioner och administrativa funktioner. För dessa funktioner gäller olika förutsättningar som ger vägledning för organisationens uppbyggnad och inriktning i stort. Det till luftfartsverkets ekonomiska mål relaterade affärsmässiga uppträdandet får sålunda ett mera framträdande uttryck beträffande flygplats- och flygtrafiktjänsterna, vilka områden utgör verkets egentliga produktionsfunktioner. För myndighetsfunktionerna – flygsäkerhetsuppgifterna och myndighetsuppgifterna på trafikområdet – gäller andra förutsättningar, eftersom dessa väsentligen styrs genom överordnade författningar o. d. och är förenade med legala sanktionsmedel. De administrativa funktionerna slutligen verkar internt för organisationen i dess helhet med uppgifter av styrande och stödjande karaktär.

Utredningen har byggt upp organisationsförslaget med utgångspunkt i de olika slag av tjänster luftfartsverket producerar. Den organisatoriska lösningen har tagit sikte på att samla verksamheter med gemensamma mål. Utredningens förslag bygger på principen om ett långt drivet verksamhetsgrensansvar i förening med delegering där så är möjligt till lokal nivå i organisationen. Mot denna bakgrund har utredningen föreslagit, att planerings- och ekonomiarbete samt personaladministration skall i största möjliga utsträckning spridas i organisationen på såväl central som lokal nivå.

De centrala administrativa enheterna ges i förslaget ansvar för verksamhetsövergripande målfrågor, styrningssystem, samordning och stöd inom organisationen.

Utredningen föreslår att verkets båda egentliga produktionsområden, flygplats- resp. flygtrafiktjänst, samlas i var sin organisatoriska gruppering. Inom flygplatstjänsten föreslås en långtgående delegering till lokal verksamhetsnivå. Nuvarande regionala mellannivå – flygplatsförvaltningarna – föreslås utgå. Inom flygtrafiktjänsten anser utredningen förutsättningarna för en delegering inte vara lika stora. Den nuvarande regionala mellannivå som representeras av cheferna för flyginformationsregionerna, C FIR, föreslås dock utgå. Också inom den organisatoriska gruppering som handhar verkets övergripande flygsäkerhetsfunktioner, luftfartsinspektionen, förutsätts ökad delegering från central nivå till de regionala organen.

Utredningens organisationsförslag innebär att verksamheten indelas i sex organisatoriska block, nämligen på central nivå huvudenheter för flygplatstjänst, flygtrafiktjänst, flygsäkerhetsuppgifter (luftfartsinspektion), transport- och planeringsfrågor, ekonomifrågor och administrativa frågor. De lokala flygplatserna resp. lokala flygtrafikledningsorganen föreslås sortera direkt under cheferna för huvudenheterna för flygplats- resp. flygtrafiktjänst. På samma sätt föreslås de regionala besiktningkontoren direkt underställda chefen för luftfartsinspektionen. Flygtrafikledarskolan i Sturup föreslås ingå i huvudenheten för flygtrafiktjänsten. En tablå över organisationen återfinns i *bilaga 2* till detta regeringsprotokoll.

Vad gäller de speciella frågor som sammanhänger med flygvapnets in-

flytande i verkets nya organisation och formerna för fortsatt samverkan i den integrerade flygtrafiktjänsten anger luftfartsverksutredningen huvuddragen i en överenskommelse som bör träffas mellan parterna för reglering av berörda frågor. På lokal nivå föreslås under en övergångstid de lokala flygtrafikledningorganen [ATS-organen] vid militära enheter vara underställda flottiljchefen som i sin tur i fredsmissiga, fackmissiga trafikledningsfrågor förutsätts lyda under luftfartsverket.

Utredningen anger också riktlinjer för fördelningen av arbetsuppgifter mellan försvarets materielverk och luftfartsverket med avseende på den s. k. teletekniska tjänsten.

Genomförandet av den nya organisationen föreslår utredningen ske i två etapper, den ena med början under senare halvåret 1975, den andra – avseende överföringen till luftfartsverket av flygtrafikledningstjänsten från försvaret – per den 1 juli 1976.

Luftfartsverksutredningens förslag i fråga om luftfartsverkets nya organisation har i sina huvuddrag godtagits av flertalet av remissinstanserna. Synpunkter på detaljer i organisationens uppbyggnad och arbetsfördelning mellan olika organisatoriska enheter liksom på vissa frågor rörande de administrativa systemen har framförts från en del håll. De frågor som avser konsekvenserna av integrationen av den civila och militära flygtrafikledningstjänsten har likaledes berörts, framför allt av de myndigheter som representerar försvaret.

I likhet med flertalet remissinstanser anser jag mig kunna tillstyrka den organisationsstruktur utredningen föreslagit. Den föreslagna indelningen i huvudenheter med tillhörande lokala/regionala organ skapar, enligt min bedömning, förutsättningar för en klar fördelning av ansvar och befogenheter inom organisationen och befrämjar därmed dess effektivitet. De principer i fråga om rollfördelningen inom organisationen som utredningen har förordat bör enligt min mening med fördel kunna läggas till grund för organisationens vidareutveckling. Jag vill också tillägga att organisationsstrukturens klara återspeglning av de olika uppgifter verket har att fullgöra inom ramen för det övergripande flygtransportsystemet bör främja en ändamålsenlig utveckling av luftfartsverkets verksamhet.

Förslaget om inrättande av en särskild huvudenhet för transport- och planeringsfrågor har ägnats betydande uppmärksamhet bland remissinstanserna, av vilka flertalet ställt sig positiva till förslaget. Jag delar utredningens uppfattning om behovet av att på angivet sätt organisatoriskt sammanföra verkets olika myndighetsuppgifter på trafikområdet i en huvudenhet och att till denna föra – förutom beredskapsplanläggningsfrågor – även övergripande planeringsfrågor avseende flygtransportsektorn i dess helhet. De närmare sambanden mellan planeringen inom den nya huvudenheten och övrig planering inom verket får det ankomma på luftfartsverket att klarlägga i det fortsatta arbetet med enskildheterna i den nya organisationen.

Statens personalnämnd och Statsanställdas förbund anser att – förutom föreslagna sex huvudenheter – en särskild huvudenhet bör inrättas för de centrala personaladministrativa funktionerna. Även jag vill på det sätt dessa remissinstanser har gjort understryka den betydelsefulla roll de personaladministrativa frågorna måste få i den nya organisationen. I en samlad värdering av den centrala personalfunktionens roll och dess samband med andra funktioner anser jag dock för min del att utredningens förslag väl bör kunna tillgodose kraven på en aktiv personaladministrativ funktion i verket. Inte minst viktigt därvid är den möjlighet som organisationslösningen ger för en nära samverkan mellan PA-funktionen och verkets administrativa rationaliserings- och organisationsutvecklingsarbete. Jag finner sålunda avgörande skäl tala för att biträda utredningens förslag om en huvudenhet med samlat ansvar för angivna frågor.

Utredningens förslag till arbetsfördelning mellan huvudenheterna anser jag väl ägnat att ligga till grund för den närmare utformningen av organisationen. I arbetet härmed, vilket det ankommer på luftfartsverket självt att utföra, bör dock praktiskt motiverade mindre avvikelser från förslaget kunna medges. Det ankommer på luftfartsverket att – i förekommande fall efter samråd med chefen för flygvapnet – utforma detaljorganisationen. Härvidlag synes utredningens förslag i stort utgöra en god grund.

Luftfartsverksutredningen har eftersträvat organisationslösningar som medger en så långtgående delegering av beslutsfattandet som möjligt. Jag anser att förslaget – bl. a. genom den organisatoriska indelningen i verksamhetsgrenar – skapar sådana möjligheter och vill betona angelägenheten av att verket i sitt fortsatta organisationsarbete med kraft inriktar sitt arbete på att förverkliga intentionerna bakom förslaget. Luftfartsverket har också i sitt remissyttrande förklarat att förslaget och intentionerna överensstämmer med den grundsyn som verket nyligen dokumenterat i en intern promemoria avseende verkets organisationspolicy.

Förslaget att för flygplatstjänsten slopa nuvarande regionala mellannivå – flygplatsförvaltningarna – och i stället låta de lokala flygplatserna vara direkt underställda chefen för huvudenheten har i princip godtagits av flertalet remissinstanser. Emellertid anses i allmänhet att de resursmässiga konsekvenserna av förslaget måste beaktas. Bl. a. har statskontoret menat att vid omorganisationen ingående studier måste ägnas dessa. Det är också närmast den osäkra resursaspekten som har föranlett luftfartsverket att föreslå vissa kompletterande utredningar innan beslut fattas. Under tiden anser verket det möjligt att bygga vidare på en delegering från den regionala nivån till den lokala.

Jag vill för egen del framhålla att förslaget totalt sett inte får leda till ökat resursbehov. Jag anser emellertid att den angivna principen om de lokala flygplatsernas ställning bäst svarar mot den grundläggande syn på delegering av ansvar och befogenheter i organisationen, varpå det fö-

religgande organisationsförslaget vilar.

Det bör enligt min mening finnas möjlighet att med bibehållande av fördelarna i dagens organisation såvitt gäller gemensamt resursutnyttjande uppnå den eftersträlvade förstärkningen av de lokala flygplatsernas ställning vad avser ansvar och befogenheter. Dessa möjligheter måste emellertid närmare klargöras, vilket bör ankomma på luftfartsverket i det fortsatta arbetet. Först därefter kan den regionala organisationen slutligt avvecklas. Under förutsättning att riksdagen inte har något att erinra häremot bör det få ankomma på regeringen att – efter fortsatt utredningsarbete inom luftfartsverket – ta slutlig ställning till härmed sammanhängande frågor.

Vad utredningen anført om flygtrafiktjänstens lokala organisation och luftfartsinspektionens regionala besiktningsorganisation – och som remissinstanserna i allmänhet inte haft något att erinra mot – ansluter jag mig till.

Jag övergår så till att behandla de frågor som utredningen aktualiserat med anledning av den förestående integrationen av de civila och militära flygtrafikledningsorganisationerna. Jag får därvid erinra om att frågan om riktlinjerna för samverkan och ansvarsfördelning mellan dels luftfartsverket och chefen för flygvapnet, dels luftfartsverket och försvarets materielverk ingående behandlades i prop. 1973:27. I förstnämnda hänseende framhöll jag, att ett säkerställande av chefens för flygvapnet inflytande borde kunna ske genom representation i luftfartsverkets styrelse och genom fasta regler – i grunden bestämda av regeringen – för samarbetet mellan luftfartsverket och flygvapnet. En viktig förutsättning var härvid, att flygtrafiktjänsten på central nivå handhas av en särskild huvudenhet, skild från verkets marktjänstfrågor. Av väsentlig betydelse ansåg jag också vara att det på ledande och handläggande nivåer i denna huvudenhet finns personal med fackkunskap om flygvapnets speciella förhållanden. När frågor rörande flygtrafiktjänsten behandlas på direktionnivå borde också sådan fackkunskap finnas företrädd. I övrigt borde flygoperativ personal ur försvarsmakten kunna avdelas för tjänstgöring vid verket. Ansvaret för flygtrafiktjänsten förutsatte jag böra överföras till försvarsmakten vid allmän mobilisering eller annan tidpunkt som anges av regeringen.

Utredningen har såvitt gäller samverkan mellan luftfartsverket och chefen för flygvapnet på övergripande och central nivå helt byggt sina förslag på de riktlinjer, vilka jag här refererat och vilka riksdagen har anslutit sig till. Förutom vad som följer av nämnda ställningstagande har utredningen också föreslagit åtgärder för att säkra att chefen för flygvapnet bibehåller den fackkompetens i flygtrafikledningsfrågor som behövs på central nivå. Utredningens förslag till organisation av flygtrafikledningstjänsten har i denna del godtagits av överbefälhavaren, som dock inte velat ta ställning i fråga om dimensioneringen av den personal som förutsatts avdelad för tjänstgöring vid luftfartsverket eller i flygstaben.

Även jag ansluter mig till utredningens förslag i denna del. Jag anser också att de förslag till disponering av militär personal och flygtrafikledningskompetent personal i luftfartsverket resp. flygstaben i princip är väl avvägda. Givetvis skall en omprövning kunna ske i ljuset av vunna erfarenheter av samverkan.

Vad gäller den *lokal verksamhetsnivån* har utredningen funnit att flygtrafikledningstjänstens starka integration med bl. a. den militära flygtjänsten gör det nödvändigt att en sammanhållande ledning av flygförbandens verksamhet tryggas och att förbandsorganisationen utformas så att den skapar enkla och snabba ordervägar. Utredningen anser att kraven kan tillgodoses genom att luftfartsverkets trafikledningspersonal ställs till förbandschefens förfogande att ingå i förbandets organisation. Härvid förutsätts ATS-organet lyda direkt under förbandschefen. Förbandschefen sorterar i sin tur direkt under luftfartsverkets centrala organisation på motsvarande sätt som gäller för chef för flygtrafikledningsorgan vid civil anläggning. Utredningen konstaterar att förslaget inte innebär en så långtgående integration som prop. 1973:27 ger förutsättningar för och att det därför får ses som ett första steg mot en totalt sammanhållen organisation för flygtrafikfiktjänsten. En översyn av förslaget i denna del bör enligt utredningen göras inom en femårsperiod med syfte att klarlägga möjligheterna att uppnå en för flygtrafikfiktjänsten i dess helhet enhetlig organisation.

Förslaget har i princip godtagits av remissinstanserna, som emellertid har olika uppfattningar om dels ATS-organets ställning i förbandsorganisationen, dels den föreslagna översynens syfte. Överbefälhavaren och försvarets rationaliseringsinstitut anser att ATS-organet bör sortera under flygchefen på förbandet. Överbefälhavaren anser för sin del dessutom att översynen bör ske med beaktande av bl. a. förändringar inom försvarsmaktens freds- och krigsorganisation.

Jag anser att utredningen på ett klargörande sätt påvisat de speciella förutsättningar som gäller för verksamheten på förbandsnivån och som motiverar att flygtrafikfiktjänstens organisationsfråga därvid hanteras på ett något annorlunda sätt än vad som gäller för de nuvarande civila organen. Det är självfallet angeläget att inte sådana organisatoriska åtgärder vidtas som negativt påverkar flygvapnets möjligheter att fullgöra sina arbetsuppgifter. Samtidigt bör det emellertid också erinras om att en totalt sett effektiv flygtrafikfiktjänst är en förutsättning för såväl den militära som den civila luftfartens möjligheter att i det gemensamma luftrummet operera på önskvärdt sätt. Enighet har rått om att integrationen av de nuvarande civila och militära trafikledningsorganisationerna skapar sådana förutsättningar. Därmed följer också att den för den integrerade flygtrafikfiktjänsten ansvariga myndigheten – luftfartsverket – måste ges befogenhet och kontaktmöjligheter i överensstämmelse med detta ansvar. Med hänsyn härtill finner jag vägande skäl tala för att flygtrafikledningstjänsten på lokal nivå organiseras enligt utredningens förslag. Denna lösning bör även gälla lärarpersonalen

vid den förberedande flygtrafikledarutbildningen vid krigsskolan i Ljungbyhed [F 5]. Jag förutsätter att tillfredsställande former kan skapas för att trygga nödvändig samordning med bl. a. flygtjänsten trots att ATS-organet sålunda kommer att sortera direkt under förbandschefen.

Det är angeläget att erfarenheterna av föreslagen organisationslösning följs upp på sätt utredningen har förordat. I enlighet härmed föreslår jag att en översyn genom luftfartsverkets och chefens för flygvapnet gemensamma försorg kommer till stånd inom en femårsperiod från det att den nya organisationen har trätt i kraft.

Utredningen har ansett, att den föreslagna organisationen skall gälla samtliga kontrollorgan vid militära enheter utom Östgöta terminalkontroll, ÖKC, och – på sikt – Luleå terminalkontroll. De militära kontrollorgan som f. n. finns vid Arlanda flygplats (Svea kontroll) och vid F 5 (Skåne kontroll) förutsätts upphöra som särskilda organisatoriska enheter och inordnas i den nuvarande civila organisationen på Arlanda resp. Sturups flygplatser. Överbefälhavaren har – med vissa preciseringar i fråga om tjänstens organisation och militära myndigheters direktiv- och anvisningsrätt – godtagit förslaget vad avser kontrollorganen vid Arlanda och Sturups flygplatser. Till samma kategori räknar överbefälhavaren också Göta kontroll vid den nya flygplatsen i Landvetter. Däremot har överbefälhavaren motsatt sig förslaget såvitt avser ÖKC.

Jag ansluter mig till förslaget att de militära terminalkontrollorganen vid Arlanda, Sturups och Landvetters flygplatser inordnas i alla avseenden direkt i luftfartsverkets organisation. I fråga om ÖKC, som till skillnad från här nämnda kontrollorgan är förlagd till militär flygplats och vars verksamhet f. n. domineras av den rent militära flygverksamheten i området, anser jag samma lösning bör väljas som för övriga ATS-organ förlagda till militära enheter. Frågan om ÖKC ställning får ånyo prövas i samband med den översyn av organisationslösningen vid militära enheter som jag i det föregående har nämnt.

Vad beträffar utredningens förslag i fråga om de vid militära enheter tjänstgörande flygtrafikledarnas reservanställning har försvarets rationaliseringsinstitut ifrågasatt om detta kan tillgodose den militära organisationens behov av flygtrafikledare. Institutet anvisar en annan väg enligt vilken personalen bör kunna åläggas tjänstgöring i militärt förband enligt lagen den 30 maj 1952 om skyldighet för civilförvarspåliggande att tjänstgöra vid krigsmakten. Jag finner att denna fråga måste ytterligare övervägas innan slutlig ställning kan tas.

När det gäller de frågor som sammanhänger med flygtrafikledningstjänsten vid beredskaps- och krigstillstånd vill jag inledningsvis ta upp vad överbefälhavaren framfört i sitt yttrande. Överbefälhavaren framhåller sålunda att den operativa verksamheten i krig och vid beredskap i fred är en av de faktorer som måste beaktas vid överväganden rörande flygtrafiktjänstens fredsorganisation. Jag delar denna upp-

fättning och anser att den operativa ledningen av beredskap och förberedelser för uppgifter i krig som utövas av militära operativa chefer måste säkerställas genom bestämmelser i berörda myndigheters instruktioner.

Vad sedan gäller frågan om överförande av flygtrafikledningstjänsten till försvarsmakten vid beredskaps- och krigstillstånd har utredningen hänvisat till det utredningsarbete som bedrivits inom flygstaben i ärendet, om vilket luftfartsverksutredningen blivit informerad. Försvarets rationaliseringsinstitut konstaterar i sitt yttrande att kraven på en snabb och smidig övergång till krigsorganisation kan tillgodoses i den av luftfartsverksutredningen föreslagna organisationslösningen.

Efter samråd med chefen för försvarsdepartementet anser jag mig kunna konstatera, att krigsorganisationens behov av flygtrafikledning i huvudsak kan tillgodoses med den föreslagna organisationen. Den närmare utformningen av bestämmelserna för överförande av flygtrafikledningstjänsten till försvarsmakten vid beredskaps- och krigstillstånd får det ankomma på överbefälhavaren – efter samråd med luftfartsverket – att utforma.

Med anledning av vad överbefälhavaren har framhållit om omfattningen av den flygtrafikledningspersonal som skall överföras till luftfartsverket anser jag, att även innehavarna av de trafikledarasistenttjänster som i vissa fall kan ha inrättats som ersättning för nuvarande värnpliktiga trafikledarbiträden bör föras över. I enlighet med utredningens förslag bör även flygtrafikledningspersonalen vid SAAB/Scania's flygplats i Linköping föras över till luftfartsverket.

Som framgår av vad jag tidigare har anfört har utredningen föreslagit, att de speciella frågor som sammanhänger med flygvapnets inflytande i luftfartsverkets nya organisation samt med formerna för fortsatt samverkan i den integrerade flygtrafiktjänsten, skall regleras i en särskild överenskommelse mellan luftfartsverket och chefen för flygvapnet. Med tills vidare undantag för frågan om trafikledningspersonalens eventuella anställning i flygvapnets reserv anser jag att utredningens förslag härvidlag kan utgöra grund för överläggningar om en sådan överenskommelse. Jag avser att föreslå regeringen att ge i uppdrag åt de båda myndigheterna att i samråd utarbeta förslag till en överenskommelse, som sedan skall underställas regeringen för godkännande. I överenskommelsen bör även behandlas med den integrerade trafikledningstjänsten sammanhängande kostnadsfördelningsfrågor.

Luftfartsverksutredningen har behandlat vissa frågor avseende arbetsfördelningen mellan försvarets materielverk och luftfartsverket i fråga om den teletekniska tjänsten. I denna fråga drogs de grundläggande riktlinjerna upp redan i prop. 1973:27. Sålunda uttalades att till luftfartsverket skulle föras den tekniska tjänst hos försvarets materielverk som gäller planering, projektering, anskaffning och ledning av anläggningsverksamheten för sådana anläggningar som i fredstid ingår i det integrerade flygtrafikledningssystemet och som inte är specifika för mi-

litär flygverksamhet eller krävs för krigsfunktionen i flygbas eller luftförsvarscentral. Överföringen av den tekniska tjänsten från försvarets materielverk förutsattes av praktiska skäl ske i takt med att vissa nu pågående projekt avslutas. Nya projekt av gemensam art borde dock luftfartsverket ta ansvar för såvida inte de militära kraven är dimensionerande, i vilket fall ansvaret borde åvila chefen för flygvapnet och försvarets materielverk.

I fråga om drift och underhåll av den teletekniska utrustning, som förutsattes komma att överföras från televerket och försvarets materielverk, uttalade jag allmänt att luftfartsverket borde ges frihet att från företags-ekonomiska utgångspunkter självt avgöra formerna härför. Jag fann det naturligt att verket därvid samråder med försvarets materielverk när frågan gäller den materiel som utnyttjas gemensamt med försvarsmakten.

Enligt min uppfattning ansluter utredningens förslag till de riktlinjer varom beslut redan fattats. Jag förutsätter att luftfartsverket – som måste ges det yttersta ansvaret för flygtrafiktjänsten och dess tekniska system – i förekommande fall eftersträvar att så långt som möjligt och inom ramen för försvarets materielverks kompetensområde utnyttja de resurser som materielverket kan erbjuda. I enlighet härmed anser jag att utredningens förslag bör kunna ligga till grund för den närmare överenskommelse i frågan som bör utarbetas. Jag avser att föreslå regeringen att uppdra åt luftfartsverket och materielverket att träffa en sådan överenskommelse.

I sammanhanget vill jag – efter samråd med chefen för försvarsdepartementet – förorda att liknande ramöverenskommelse träffas mellan luftfartsverket och förtifikationsförvaltningen i fråga om investeringar i byggnader för trafikledningsändamål på militärt område. Allmänt sett bör som utgångspunkt för samtliga här nämnda överenskommelser mellan verket och berörda myndigheter inom försvaret gälla ramneutralitet och full kostnadstäckning för ömsesidiga tjänster.

Till de frågor som togs upp i prop. 1973:27 och som utredningen sedan fick i uppdrag att överväga hörde frågan om lokalisering till Sturup av viss personal från centralförvaltningen. Jag framhöll i det sammanhanget, att det eventuellt kunde vara motiverat att i Sturup stationera ett begränsat antal befattningshavare från centralförvaltningens huvudenhet för att i det fortsatta systemuppbyggnadsarbetet ta till vara möjligheterna att mera direkt utnyttja den kunskap och erfarenhet som skulle komma att finnas företrädd hos personalen i ACC-Syd, terminalkontrollen Skåne TCC och flygtrafikledarskolan.

Mot bakgrund av de planer för utbyggnaden av det yttäckande flygkontrollsystemet, som numera föreligger och som visar att ett fullständigt ACC-Syd inte kommer att fullbordas förrän under senare hälften av 1980-talet, har utredningen funnit att det inte är praktiskt möjligt eller lämpligt att nu föranstalta om stationering av viss personal från centralförvaltningen till Sturup. Jag kan med hänsyn till angivna planer godta att man tills vidare avvaktar med en sådan stationering. Jag förutsätter emellertid att luftfarts-

verket aktualiserar frågan på nytt, när mera kvalificerade förutsättningar föreligger i Sturup. Jag vill också peka på de möjligheter som luftfartsverket framhållit i sitt remissvar, nämligen att flygtrafikledarskolans resurser förstärks för det utvecklingsarbete som åvilar skolan. Allmänt vill jag också framhålla angelägenheten av att luftfartsverket i sitt utvecklingsarbete i all möjlig mån tar tillvara den erfarenhet och kompetens som finns företrädd hos personalen i den samlade flygtrafiktjänstorganisationen.

I fråga om genomförandet av den nya organisationen finner jag i likhet med utredningen lämpligt, att detta sker etappvis. Med hänsyn till de många frågor rörande personalens anställningsförhållanden, arbetsrutiner m. m., som återstår att klarlägga, är det lämpligt att överföringen av personalen inom den nuvarande militära flygtrafiktjänstorganisationen sker i en senare etapp. Jag anser att omorganisationen i denna etapp bör genomföras med början den 1 juli 1976. För organisationen i övrigt, innefattande bl. a. också övertagande av den teletekniska tjänsten från televerket, är det angeläget att omorganisationsarbetet kan påbörjas snarast möjligt. Förändringarna kommer att ske successivt. Inrättandet av de nya centrala huvudenheter bör dock ske redan från den 1 juli 1975.

Beträffande avtalsbara anställnings- och arbetsvillkor avser jag att i samråd med chefen för försvarsdepartementet ge statens avtalsverk det förhandlingsuppdrag som behövs.

I anslutning till frågan om genomförandet av den nya organisationen vill jag framhålla angelägenheten av att organisationsarbetet bedrivs i nära samarbete med personalorganisationerna. Den förestående genomförandeprocessen ger också naturliga utgångspunkter för att initiera frågor om personalens medinflytande i olika delar av organisationen. Allmänt gäller att det ankommer på berörda myndigheter och personalorganisationer att inom ramen för av statsmakterna fattade beslut utarbeta lämpliga former för att lösa här angivna frågor.

Av den allmänna tidsplan för den nya organisationens genomförande som jag förordat i det föregående följer att såväl nämnden för flygtrafikledarskolan i Sturup som den särskilda s. k. ATS-delegationen tills vidare bör finnas kvar, närmare bestämt till den tidpunkt då den militära trafikledningspersonalen överförs till luftfartsverket.

## 6 Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställer jag, att regeringen föreslår riksdagen

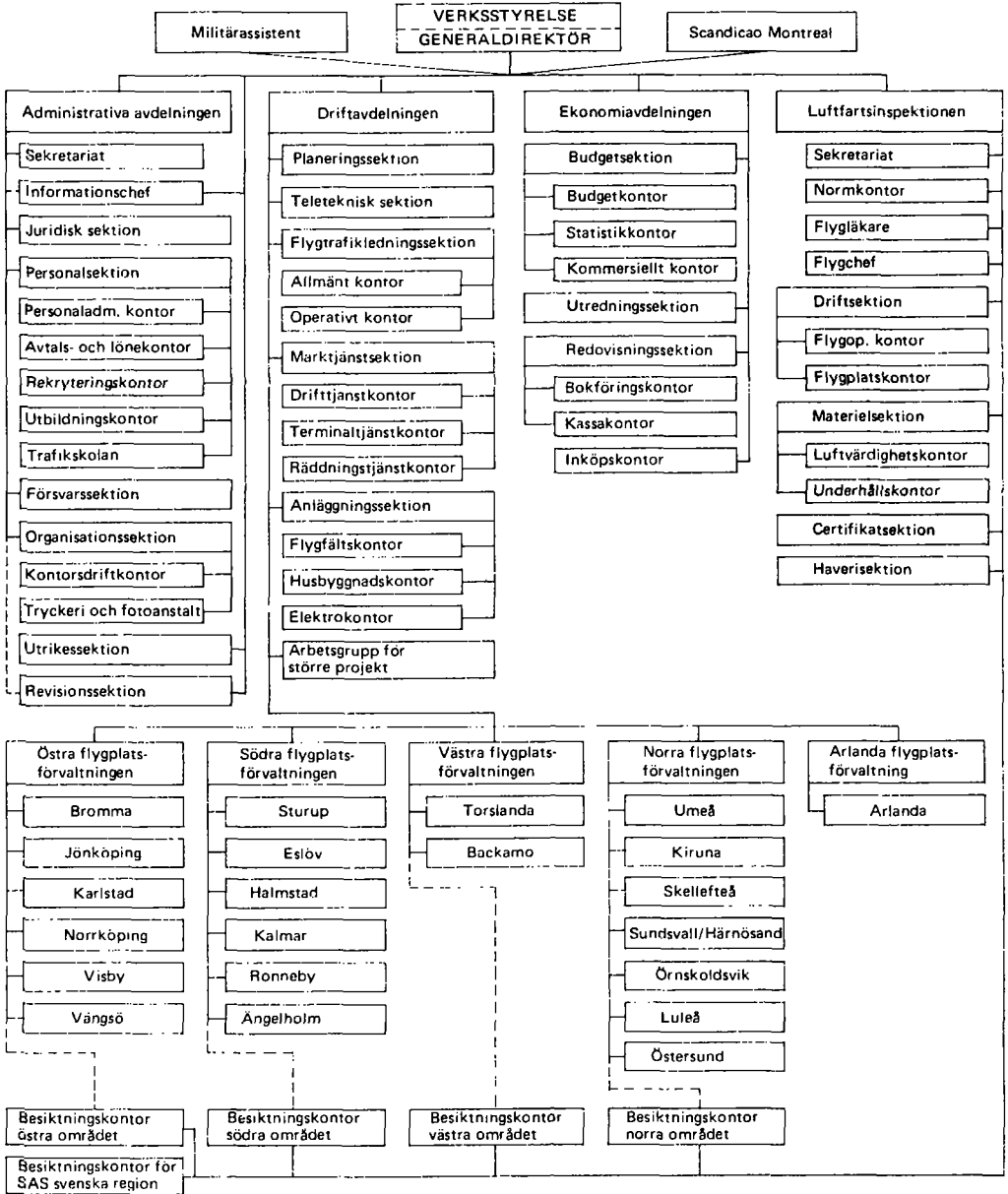
att godkänna de av mig förordade riktlinjerna för organisationen av luftfartsverket m. m.

**7 Beslut**

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta det förslag som föredraganden har lagt fram.

Bilaga 1

Lufftarsverkets organisation 1974-07-01



Luftfartsverksutredningens förslag till ny organisation för luftfartsverket

