

Nr 116.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående fullmakt att i arbetslöshetsbekämpande syfte igångsätta arbeten, för vilka anslag uppförts å allmän beredskapsstat för budgetåret 1946/47, m. m.; given Stockholms slott den 14 februari 1947.

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

GUSTAF.

Ernst Wigforss.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 14 februari 1947.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, SKÖLD, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, MYRDAL, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, anför efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter.

Allmän beredskapsstat för budgetåret 1946/47 har fastställts av 1946 års riksdag (prop. nr 211, r. skr. nr 213, 306, 311—314, 319, 320, 348 och 470). Närmast föregående allmänna beredskapsstat fastställdes av 1944 års riksdag och gällde för budgetåret 1944/45. Med hänsyn till läget på arbetsmarknaden ansågs förslag om allmän beredskapsstat för budgetåret 1945/46 icke behöva framläggas för riksdagen, utan i stället utverkade Kungl. Maj:t riksdagens bemyndigande att, därest arbetsmarknadsläget så påfordrade, inom

ramen av ett belopp av 150 miljoner kronor meddela beslut om utförande av arbeten, för vilka anslag uppförts på allmän beredskapsstat för budgetåret 1944/45 (prop. nr 265 och 365, r. skr. nr 450 och 584).

Den för innevarande budgetår gällande beredskapsstaten upptager anslag å driftbudgeten om tillhoppa 676 miljoner kronor och anslag å kapitalbudgeten å sammanlagt 374 miljoner kronor. Denna sysselsättningsreserv beräknas omfatta sammanlagt i runt tal 43 miljoner dagsverken, motsvarande ett antal årsarbetare av ca 170 000. Investeringsreserven har emellertid icke upplagts med tanke på att den skall kunna realiseras i sin angivna totala omfattning utan har konstruerats att inrymma alternativa sysselsättningsprogram.

För att sätta beredskapsstaten i kraft erfordras beslut av riksdagen. Emellertid har Kungl. Maj:tt bemyndigats att, därest arbetsmarknadsrådet så påfordrar, inom ramen av ett belopp av 150 miljoner kronor meddela beslut om utförande av arbeten, för vilka anslag uppförts å beredskapsstaten. Härigenom har möjliggjorts en begränsning av arbetslöshetsanslagen på riksdagen till vad som erfordras under normala förhållanden på arbetsmarknaden. Bemyndigandet har hittills icke tagits i anspråk.

Det av 1946 års riksdag prövade förslaget till allmän beredskapsstat hade upprättats efter granskning inom de olika departementen av de investeringsplaner, som i anledning av Kungl. Maj:ts uppdrag den 1 februari 1946 utarbetats dels av arbetsmarknadskommissionen dels för vissa specialområden av statens byggnadslånebyrå, lantbruksstyrelsen, egnahemsstyrelsen och skogsstyrelsen. Beredskapsstaten upptager anslag såväl för en allmän investeringsreserv som för en särskild grovarbetsreserv. Den allmänna investeringsreserven innefattar arbeten, som ansetts normalt skola komma till utförande inom de närmaste två å tre åren. Inom denna reserv har man visserligen sökt bereda så stort utrymme som möjligt för arbeten lämpliga för sysselsättning av oskolad arbetskraft, men vid sidan härav har för mötandet av en skärpt arbetslöshetssituation med ansträngt materialförsörjningsläge i staten inrymts den särskilda grovarbetsreserven, upptagande arbeten som visserligen äro av lägre angelägenhetsgrad men som särskilt väl lämpa sig för sysselsättning av oskolad arbetskraft och därtill äro mindre materialkrävande.

Vad rör frågan om grunderna för bidrag till kommuner och enskilda vid utförande av arbeten tillhörande investeringsreserven hade arbetsmarknadskommissionen beträffande sitt verksamhetsområde utgått från att en generell bidragshöjning icke vore erforderlig eller lämplig såsom medel att stimulera ökad kommunal och enskild investeringsverksamhet. Kommissionen hade emellertid framhållit, att en jämkning i de vanliga statsbidragsgrunderna borde kunna ske i särskilda fall där så erfordrades med hänsyn till de särskilda förhållanden för vilka investeringsföretagen komme att utföras. I det av kommissionen föreslagna anslaget till åtgärder för arbetsmarknadens reglering m. m. beräknades sedermera medel för möjliggörande av vissa sådana jämkningar. Vad kommissionen i övrigt anfört föranledde icke er-

inran vid propositionens anmälan eller vid riksdagsbehandlingen. För lantbruksstyrelsens och skogsstyrelsens verksamhetsområden ansågs Kungl. Maj:t emellertid, i enlighet med vad chefen för jordbruksdepartementet anförde vid anmälan av förslag om anslag å beredskapsstaten under nionde huvudtiteln, böra äga meddela beslut om vissa i angivna sammanhang berörda förmånligare bidragsgrunder.

Slutligen må här framhållas, att den upprättade investeringsreserven förutsatts skola successivt förnyas genom ytterligare planeringsarbeten, särskilt inom sådana områden, där ännu en viss eftersläpning av planeringen kunnat konstateras. För detta ändamål äro särskilda anslag till planering av allmänna arbeten anvisade på riksstaten.

Genom beslut den 22 november 1946 har Kungl. Maj:t uppdragit åt arbetsmarknadskommissionen att svara för planeringsarbetet jämväl för de områden, för vilkas planering statens byggnadslånebyrå, lantbruksstyrelsen, egnehemsstyrelsen och skogsstyrelsen tidigare varit ansvariga.

I skrivelse den 30 januari 1947 har *statens arbetsmarknadskommission* till behandling upptagit frågan om åtgärder mot arbetslöshet under budgetåret 1947/48. Härvid har kommissionen erinrat om att arbete med upprättande av förslag till investeringsreserv för budgetåret 1947/48 påginge inom kommissionen, huvudsakligen i form av en revidering av investeringsreserven för innevarande budgetår. Vid sammanträden mellan vederbörande statssekreterare och representanter för arbetsmarknadskommissionen hade emellertid framhållits, att man i nuvarande läge på arbetsmarknaden kunde undvika de kostnader och den arbetsbelastning, som ett fastställande av ny allmän beredskapsstat för nästa budgetår skulle innebära. Tillräcklig arbetsmarknadsberedskap kunde i nuvarande läge ernås genom att Kungl. Maj:t bemyndigades att inom ramen av ett av riksdagen fastställt belopp meddela beslut om utförande under budgetåret 1947/48 av arbeten, för vilka anslag uppförts å allmän beredskapsstat för budgetåret 1946/47. För egen del anför arbetsmarknadskommissionen följande.

Arbetsmarknadskommissionen anser storleken av den av riksdagen för innevarande budgetår beviljade finansfullmakten lämpligt avvägd med hänsyn till önskvärdheten av att kunna begränsa arbetslöshetsanslagen på riksstaten till vad som endast motsvarar medelsbehovet vid en mera normal utveckling på arbetsmarknaden men ändock möjliggöra ett snabbt och effektivt ingripande vid en eventuellt inträdande försämring i arbetsmarknadsläget. Då någon mer betydande förändring i arbetsmarknadsutsikterna icke har inträffat sedan riksdagen senast prövide frågan, synes icke skäl föreligga att nu ifrågasätta ändring av finansfullmaktens storlek. Några fastare hållpunkter för att bedöma den lämpliga avvägningen av finansfullmakten än som stodo till buds vid frågans behandling av 1946 års riksdag föreligga icke heller för närvarande. Skulle emellertid läget på arbetsmarknaden under budgetåret undergå sådan förändring att arbetslöshet av större omfattning uppstår, kan förslag till allmän beredskapsstat för budgetåret 1947/48 med kort tidsutdräkt föreläggas riksdagen på grundval av det förslag till investeringsreserv, som arbetsmarknadskommissionen inom kort kommer att överlämna till Kungl. Maj:t.

I fråga om innebörden av en dylik finansfullmakt anför arbetsmarknads-kommissionen följande.

Enligt de principer, som tillämpas vid uppgörandet av förslag till investeringsreserver, innehålla dessa förslag arbeten av hög angelägenhetsgrad. Som en följd härav komma flera företag i reserven för innevarande budgetår att överflyttas till det ordinarie arbetsprogrammet för budgetåret 1947/48. Därjämte förekommer i någon omfattning att företag måste avföras från reserven på grund av att det fortsatta utrednings- och planeringsarbetet givit vid handen, att de icke böra komma till utförande. Övriga företag i investeringsreserven för innevarande budgetår stå emellertid även under nästa budgetår till förfogande som sysselsättningsobjekt för arbetslösa. För att reserven skall bibehålla lämplig volym tillföres den därjämte i mån av tillgång på tillräckligt angelägna och förberedda objekt nya företag, huvudsakligen såsom ersättning för företag, som utgått ur reserven.

De anslag som uppföras å beredskapsstat äro *dels* anslag till vissa individuellt angivna investeringsobjekt såsom telegrafstationsbyggnader, civila flygplatser m. m., *dels* anslag till vissa kollektiva investeringsändamål såsom vägbyggnader, förbättringsåtgärder på jordbrukets område m. m., vilka icke äro knutna till individuella investeringsobjekt.

Med en finansfullmakt knuten till allmänna beredskapsstaten för budgetåret 1946/47 kunna i arbetsmarknadsreglerande syfte under budgetåret 1947/48 inom finansfullmaktens ram utnyttjas *dels* sådana investeringsobjekt i innevarande budgetårs reserv, vilka kunna överflyttas till investeringsreserven för budgetåret 1947/48, *dels* ock — inom anslagens ram — nya investeringsobjekt, vilka finansieras med anslag, som icke äro knutna till bestämda företag. En överslagsberäkning har givit vid handen, att Kungl. Maj:t genom en finansfullmakt knuten till allmänna beredskapsstaten för budgetåret 1946/47 skulle ha möjlighet att för finansiering av arbeten i arbetsmarknadsreglerande syfte under nästa budgetår inom finansfullmaktens ram utnyttja anslag å beredskapsstaten å driftbudgeten om sammanlagt ca 669 milj. kronor och å kapitalbudgeten om sammanlagt ca 280 milj. kronor.

I vad gäller investeringsplanen för civila flygplatser har emellertid arbetsmarknadskommissionen, med hänsyn till resultatet av en genom särskilda sakkunniga verkställd utredning, funnit den för innevarande budgetår fastställda reserven icke böra utnyttjas som sysselsättningsreserv jämväl för nästa budgetår. Med anledning härav har inom kommissionen upprättats ett reviderat förslag till reserv beträffande civila flygplatser. Detta förslag, vilket tidigare i dag anmälts av chefen för kommunikationsdepartementet, torde såsom bihang (*Bihang A och B*) få fogas vid statsrådsprotokollet. Då flygplatsarbeten enligt kommissionens uppfattning äro värdefulla ur sysselsättningsynpunkt, har det synts kommissionen angeläget att möjlighet beredes att såsom sysselsättningsobjekt i en arbetslöshetsituation utnyttja flygplatsarbetena i det reviderade förslaget till investeringsreserv.

Departements-
chefen.

Såsom arbetsmarknadskommissionen framhållit torde en betryggande sysselsättningsberedskap kunna upprätthållas utan att ett utformat förslag till allmän beredskapsstat för budgetåret 1947/48 nu underställes riksdagen. Kravet på beredskap synes i stället kunna tillgodoses genom en finansfullmakt av det slag, som under budgetåret 1945/46 stod till Kungl. Maj:ts

förfogande. Därest utvecklingen på arbetsmarknaden senare skulle giva anledning därtill, bör på grundval av arbetsmarknadskommissionens utredningar om komplettering av investeringsreserven ett förslag till allmän beredskapsstat upprättas och underställas riksdagen.

Den erforderliga fullmakten synes liksom tidigare böra bestämmas till ett belopp av 150 miljoner kronor, motsvarande en genomsnittlig sysselsättningsmöjlighet av i runt tal 6 miljoner dagsverken, motsvarande 20 000 arbetare per arbetsdag under ett år. Förevarande fullmakt bör liksom den under innevarande budgetår gällande anknytas till de på allmän beredskapsstat för budgetåret 1946/47 uppförda anslagen. Med hänsyn till de ändrade förhållanden, som nu föreligga beträffande de civila flygplatserna, har emellertid, enligt vad chefen för kommunikationsdepartementet tidigare denna dag anfört, investeringsreserven för de civila flygplatserna ansetts böra ändras i överensstämmelse med vad kommissionen förordat. Därjämte har med anledning av utredning, som framlagts efter det beredskapsstaten fastställdes, viss ändring befunnits erforderlig beträffande statens järnvägars elektrifiering. Utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden i dessa frågor torde såsom *bilaga* få fogas vid protokollet.

För den händelse ifrågavarande fullmakt tages i anspråk för förbättringsarbeten på jordbrukets och skogsbrukets områden, böra de förmånligare bidragsgrunder få tillämpas, som i det föregående berörts.

Under återopande av det beslut om förslag till riksdagen, vilket Kungl. Maj:t enligt bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag (bilaga) fattat samt med hänvisning till vad i det föregående anförts, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels medgiva, att det å allmän beredskapsstat för budgetåret 1946/47 å kapitalbudgeten under statens järnvägars fond uppförda anslaget till elektrifiering å 25 000 000 kronor och det å beredskapsstaten under luftfartsfonden uppförda anslaget till byggande och förbättring av flygplatser å 9 250 000 kronor ävensom det å beredskapsstaten å driftbudgeten under femte huvudtiteln uppförda anslaget till åtgärder för arbetsmarknadens reglering m. m. å 245 miljoner kronor må under för beredskapsstaten gällande förutsättningar användas för de arbeten, som avses med i det föregående omnämnda förslag,

dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att under budgetåret 1947/48, därest arbetsmarknadsläget så påfordrar, inom ramen av ett belopp av 150 miljoner kronor meddela beslut om utförande av arbeten, för vilka anslag äro uppförda å allmän beredskapsstat för budgetåret 1946/47.

Kungl. Maj:ts proposition nr 116.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:
Rolf Arfwedson.

Bilaga.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 14 februari 1947.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, SKÖLD, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, MYRDAL, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, anmäler frågor angående vissa ändringar av investeringsplanen för budgetåret 1946/47 samt anför därvid följande:

Statens affärsverksfonder.**Statens järnvägar.**

[1.] **Elektrifiering.** Med bifall till Kungl. Maj:ts i propositionen 1946: 211 (bilaga 11, punkt 3) framlagda förslag har 1946 års riksdag till Elektrifiering å allmän beredskapsstat för budgetåret 1946/47 uppfört ett anslag av 25 000 000 kronor.

Till grund för statsmakternas beslut låg ett av statens arbetsmarknadskommission i dess betänkande med förslag till investeringsreserv för budgetåret 1946/47 av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten (SOU 1946: 27) framlagt förslag till investeringsplan för statens järnvägar. Förslaget innebar såvitt avser elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar att i investeringsreserven för budgetåret 1946/47 upptogs förberedande arbeten för elektrifiering av följande linjer, vilka redovisas i den ordning järnvägsstyrelsen vid tidpunkten för avgivande av sitt förslag ansåg arbetena bära vid ett bedömande ur trafikekonomiska och trafiktekniska grunder utföras.

- | | |
|--|------------|
| 1. Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil | 7 000 000 |
| 2. Tillberga—Ludvika med Tillberga—Sala | 3 000 000 |
| 3. Ostkustbanan med bilinjer | 10 000 000 |
| 4. Borås—Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar | 5 000 000. |

I anslutning härtill meddelade emellertid järnvägsstyrelsen under hand till arbetsmarknadskommissionen, att en vidare bearbetning av detta program föranlett överväganden, enligt vilka vissa omkastningar kunde ifrågasättas, varför programmet tills vidare borde betraktas såsom preliminärt.

I skrivelse den 31 augusti 1946 har *järnvägsstyrelsen* framlagt förslag om fortsatt elektrifiering av statsbanenätet. Detta förslag torde nu få anmälas i

vad detsamma föranleder ändring i investeringsplanens sammansättning i fråga om banelektrifieringsarbeten.

Järnvägsstyrelsen har i sin skrivelse till en början upptagit de företags-ekonomiska betingelserna för en fortsatt banelektrifiering till närmare diskussion samt redogjort för en ny metod att beräkna banelektrifieringarnas räntabilitet.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att på de ännu ångdrivna linjer, för vilka det med ledning av nämnda beräkningsmetod kunde visas, att kravet på tillfredsställande förräntning kunde tillgodoses, borde elektrodrift införas, särskilt som denna alltid åtföljdes av väsentliga fördelar, åt vilka full rättvisa ej kunde skänkas i en ekonomisk kalkyl. I anslutning härtill meddelar styrelsen, att ännu många linjer av detta slag återstode och att det därför enligt styrelsens uppfattning vore berättigat att fortsätta elektrifieringsarbetet i viss ytterligare omfattning.

Med utgångspunkt från vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen framlagt ett på längre sikt beräknat program för fortsatt banelektrifiering, avsett att förverkligas successivt i den takt förhållandena det medgiva. Styrelsen erinrar i detta sammanhang om att planläggningen av elektrifieringsarbetet under de gångna krisåren bedrivits på kort sikt. Anledningen härtill hade varit en naturlig strävan att så långt möjligt tillgodose växlande beredskaps-tekniska önskemål men också svårigheten att för längre tid framåt överblicka materialsituationen och förhållandena på arbetsmarknaden. Genom planläggning på längre sikt vunnos, uttalar styrelsen vidare, betydande fördelar, bl. a. i fråga om anskaffning av vagnar och dragande enheter samt av materiel för elektrifieringsarbetet.

Det elektrifieringsprogram, som järnvägsstyrelsen med beaktande bland annat av de nu nämnda förhållandena framlagt, omfattar följande bandelar, uppgående till sammanlagt ca 1 250 bankilometer, därvid styrelsen räknat med att de olika i programmet förekommande bandelarna skulle elektrifieras huvudsakligen i den ordning, i vilken de upptagits.

	Ban- kilometer
Gävle—Söderhamn—Kilafors	117
Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar	187
Söderhamn—Sundsvall	149
Ludvika—Tillberga—Sala	140
Sundsvall—Härnösand	68
Hässleholm—Kristianstad	30
Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden	90
Härnösand—Långsele	115
Borås—Alvesta	149
Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Filipstad Ö	63
Ljusdal—Hudiksvall	61
Vännäs—Umeå—Holmsund	46
Mellansel—Örnsköldsvik	29

Summa 1 244

Andra linjer, som enligt styrelsens uppfattning även borde nämnas i detta sammanhang men av olika skäl ej upptagits i det närmast förestående programmet, vore exempelvis de nyligen förstatligade Halmstad—Nässjö järnvägar, Malmö—Ystad—Simrishamn, Blekinge kustbanor, sedan de ombyggts till normalspårsbredd, linjen Nässjö—Oskarshamn samt, om beredskapstekniska synpunkter skulle skjutas i förgrunden, f. d. Skåne—Smålands järnväg, Boden—Karungi—Haparanda med bilinje till Övertorneå m. fl. Därjämte hade också, fortsätter styrelsen, kunnat nämnas vissa ännu som enskilda kvarstående järnvägar, vilka så snart de förstatligades, bleve ur statens järnvägars synpunkt i hög grad aktuella elektrifieringsobjekt.

Den i programmet angivna ordningsföljden hade tillkommit, sedan järnvägsstyrelsen övervägt de faktorer, som vid bedömanden av denna art komme i fråga. En viktig synpunkt vore sålunda, förklarar styrelsen, att den med elektrifieringsarbeten sysselsatta arbetarstammen bereddes så vitt möjligt jämn verksamhet året runt. Som följd därav hade programmet utformats så, att åtminstone de större arbetena i landets nordliga och sydliga delar inlagts omväxlande. Vissa smärre modifikationer kunde dock ifrågakomma, sammanhängande med nu gällande långa leveranstider. Kontaktledningsmateriel kunde exempelvis levereras omkring ett år efter beställning, medan omformarstationsmateriel krävde en leveranstid uppgående till närmare tre år. Det kunde som följd härav bliva nödvändigt att elektrifiera en bansträcka, som för sin drift kunde repliera på en befintlig omformarstation, innan elektrifiering genomfördes på en linje, för vilken erfordrades en ny sådan. Sålunda kunde det bliva lämpligt att elektrifiera den i linjen Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar ingående delsträckan Alvesta—Emmaboda, vilken kunde drivas från den befintliga omformarstationen i Alvesta, före elektrifieringen av linjen Gävle—Söderhamn—Kilafors, som för sin drift krävde en ny omformarstation i trakten av Söderhamn. I dagens läge kunde den verkliga utvecklingen icke med säkerhet överblickas. Det fortsatta elektrifieringsarbetet befrämjades därför bäst, om järnvägsstyrelsen erhöle möjlighet att handla fritt inom ramen för ett mera vidsträckt program och med tillvaratagande av de möjligheter, som tid efter annan kunde uppstå.

Beträffande omfattningen av elektrifieringsprogrammet och ordningsföljden mellan däri upptagna objekt anför järnvägsstyrelsen vidare:

I programmet tages jämväl hänsyn till de önskemål beträffande fortsatt elektrifiering, som framkommit på olika håll. Av 1945 års riksdag uttalad förväntan att linjen Borås—Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar skulle givas företrädesrätt har beaktats, så långt de arbetstekniska hänsynen så tillåta, varvid dock räknats med, att elektrifieringen av delsträckan Borås—Alvesta, såsom ock av riksdagen uppmärksammats, bör anstå till en något senare tidpunkt, då frågan om eventuell elektrifiering av Halmstad—Nässjö järnvägar klarnat.

Även elektrifieringen av ostkustbanekomplexet har i programmet givits en framträdande plats. Arbetet har dock av arbetstekniska skäl ansetts böra utföras i etapper, växlande med arbeten i landets sydliga delar. De av representanter för orter och sammanslutningar i Norrland framförda önskemålen torde därmed få anses tillgodosedda så långt en ändamålsenlig planläggning så medgiver.

Elektrifieringen av linjen Ludvika—Tillberga, vilken av drifttekniska skäl, sammanhängande med kraftförsörjningsfrågan, ansetts böra kompletteras med elektrifiering av linjen Tillberga—Sala, har tidigare upptagits bland arbeten, lämpliga att igångsättas i händelse av en mera omfattande kris på arbetsmarknaden. Anslag för vissa förberedande arbeten äro sålunda upptagna på beredskapsstat. Att denna elektrifiering bör upptagas i ett program av ifrågavarande omfattning torde vara naturligt med hänsyn till önskemålet att förbättra förbindelserna till de många betydande industrier och andra företag, vilka äro koncentrerade till Bergslagen. Arbetet bör utföras på ett relativt tidigt stadium, bl. a. av den orsaken, att ett avtal, träffat mellan statens järnvägar och Västerås stad och godkänt av 1945 års riksdag i dess skrivelse nr 556 rörande reglering av vissa markfrågor i Västerås, för med sig, att den nuvarande ångloksstationen därstädes måste slopas före den 1 januari 1953. Skola de betydande kostnader kunna undvikas, som äro förknipade med uppförandet av en ny ångloksstation av jämförlig storlek, måste också ifrågavarande elektrifiering vara genomförd före nyssnämnda tidpunkt.

Linjen Hässleholm—Kristianstad har medtagits i elektrifieringsprogrammet främst med hänsyn till den på denna linje förekommande relativt höga trafiktätheten, vilken gör att de fördelar, som elektrodriften medför, bli stora, sedda i relation till arbetets omfattning. Projektet har beräknats bli genomfört på ett relativt tidigt stadium, närmast med hänsyn till önskvärdheten att under de närmaste åren upprätthålla balansen mellan arbeten i landets nordliga och sydliga delar.

Frågan om elektrifiering av linjen Kristinehamn—Herrhult, av trafiktekniska skäl utvidgad till att omfatta jämväl de kortare bansträckorna Herrhult—Persberg och Nyhyttan—Filipstad Ö, har av järnvägsstyrelsen tidigare vidrörts, nämligen i styrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 5 juli 1944 med utlåtande över Bergslagernas järnvägsaktiebolags ansökan om tillstånd att elektrifiera bandelen Ludvika—Daglösen. I nämnda skrivelse framhölls bl. a. att genom ifrågavarande elektrifiering skulle uppnås möjlighet att, sedan den då planerade, numera under byggnad varande omformarstationen i Kristinehamn kommit till stånd, stödja den ur krafttillförselsynpunkt svaga linjen Kil—Grängesberg. Nyssnämnda omformarstation väntas bli färdigställd om något halvår, varmed den väsentliga förutsättningen för projektet är för handen. Det aktualiseras ytterligare i den mån tidpunkten för förstatligandet av Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävles järnvägar, vari bandelen Kil—Grängesberg ingår, rycker närmare.

Av programmet återstå slutligen de tre nämnda tvärbanorna i Övre Norrland, nämligen Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden, Vännäs—Umeå—Holmsund samt Mellansel—Örnsköldsvik. Av dessa måste den förstnämnda för närvarande anses såsom det viktigaste elektrifieringsobjektet, enär över densamma framföres den tyngsta trafiken, framför allt föranledd av verksamheten vid Boliden och Rönnskär. Linjen har i enlighet härmed ansetts böra elektrifieras relativt tidigt. Dessförinnan torde dock vissa förhandlingar böra upptagas med Bolidenbolaget, icke minst rörande förutsättningarna för elektrifiering av delsträckorna Slind—Boliden och Skelleftehamn—Rönnskär, vilka båda äro i det enskilda företags ägo. Även den framtida trafikutvecklingen, som i hög grad beror av företags fortsatta verksamhet, torde därvid böra göras till föremål för överläggningar.

De båda övriga tvärbanorna, av vilka linjen Vännäs—Umeå—Holmsund med hänsyn till trafiktätheten är den för elektrifiering bäst lämpade, ha medtagits i programmet bland annat av den orsaken, att ångdriftens ersättande med elektrodrift på dessa förhållandevis korta bansträckor, vilka sakna anslutning till andra ångdrivna linjer, göra de fördelar särskilt märkbara, vilka

alltid uppstå, då en enhetlig driftform införes. I tiden ligga emellertid dessa arbeten mera avlägset, varför, om så skulle befinnas önskvärt, ytterligare överväganden kunna göras beträffande lämpligheten av dessa projekt i jämförelse med andra, som framdeles kunna komma i fråga.

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till att redogöra för det kapitalbehov och det ekonomiska resultat, som genomförandet av det framlagda elektrifieringsprogrammet beräknas medföra.

Elektrifieringsprogrammet i sin helhet beräknades sålunda kräva en kapitalinvestering av i runt tal 165 miljoner kronor. Härav skulle enligt järnvägsstyrelsens beräkning knappt hälften eller ca 72 miljoner kronor utgöra den egentliga elektrifieringskostnaden. En betydande del av skillnaden åtginge för upprustning av banan, varigenom linjerna gjordes lämpade även för den tyngre trafik, som vid elektrodriftens fulla utnyttjande komme i fråga.

Vid 1938 års trafikvolym kunde programmet beräknas medföra en vinst på utgiftssidan av omkring 4,3 miljoner kronor per år, motsvarande en förräntning med 6 % av den egentliga elektrifieringskostnaden. Vågade man ej räkna med, att trafiken skulle stiga utöver 1938 års volym och att sålunda ökade inkomster icke skulle stå till förfogande för förräntning av det kapital, som erfordrades för banans upprustning, utan ansåge man, att den rationaliseringsvinst, som elektrodriften medförde, jämväl skulle bära denna investering, nedginge förräntningssiffran för hela programmet från 6 till 3,5 %. Enär även sistnämnda siffra vore tillfredsställande, måste programmet som helhet betraktat anses väl försvarligt ur företagsekonomisk synpunkt.

Beträffande utbyggnadstakten och anslagsbehovet har styrelsen anfört, att programmet borde genomföras med all den snabbhet, som förhållandena tilllåte. Det vore därför ett önskemål från styrelsens sida, att programmet kunde genomföras åtminstone inom loppet av en 5-årsperiod, då arbetstakten ändå icke skulle behöva stegras till mer än ca 250 bankilometer per år. Skulle det å andra sidan bli så, att materielsvårigheterna och den bristande tillgången på arbetskraft förbleve bestående under längre tid och framtvingade en sänkning av nuvarande låga prestation, syntes det styrelsen icke möjligt att stanna vid ett lägre produktionsminimum än 125 kilometer bana per år, varvid det nu föreslagna programmet skulle kunna genomföras inom loppet av en 10-årsperiod. Om man räknade med att de nuvarande arbetena i bästa fall skulle kunna avslutas vid årsskiftet 1948/49, skulle det nya programmet alltså kunna vara genomfört före utgången av år 1953 enligt det förstnämnda alternativet och före utgången av år 1958 i allra ogynnsammaste fall. Ett årligt anslag av 33 respektive 16 à 17 miljoner kronor skulle under sådana förhållanden och vid nuvarande prisläge vara tillräckligt.

Till järnvägsstyrelsens skrivelse finnes fogat ett den 31 augusti 1946 dagtecknat utlåtande av *chefen för försvarsstaben*. Denne framhåller, att ur renodlad försvarssynpunkt borde ett elektrifieringsprogram på längre sikt upptaga såväl andra linjer än de nu föreslagna som — i viss mån — en annan

ordningsföljd. Chefen för försvarsstaben ansåge sig emellertid icke kunna påyrka, att försvarssynpunkterna bleve avgörande för valet av elektrifieringsobjekt. Ehuru det sålunda för närvarande icke förelåge anledning till erinran mot genomförandet av ett elektrifieringsprogram i den ordning bandelarna emellan, som närmast betingades av företagsekonomiska skäl, men där försvarssynpunkterna så långt möjligt beaktades, ansåge sig försvarstabschefen dock böra bestämt påyrka — förutom erforderlig reparationsberedskap enligt hittills gällande, eventuellt reviderade grunder — en ökad anskaffning av dragkraft.

Över järnvägsstyrelsens framställning ha på grund av remisser utlåtanden avgivits av telegrafstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, statens arbetsmarknads-kommission, statens industrikommission och 1944 års trafikutredning.

Telegrafstyrelsen framhåller till en början, att elektrifiering av de i järnvägsstyrelsens framställning angivna linjerna nödvändiggjorde stora och delvis mycket kostsamma flyttningar och ändringar av telegrafverkets ledningar. I en till framställningen fogad tabell hade totalkostnaden för ändring av telegrafverkets svagströmsledningar preciserats till 6 020 000 kronor. Denna summa vore beräknad under antagande av s. k. enkel utflyttning, vilket innebure, att de ersättande ledningarna utfördes på samma sätt som de befintliga, under iakttagande av ur störningssynpunkt tillräckligt avstånd från järnvägen. Emellertid vore vid flera av de berörda sträckorna telegrafverkets ledningar så många och stolplinjerna så fullbelastade, att enkel utflyttning skulle innebära ett icke rationellt och ekonomiskt ej försvarligt tillvägagångssätt. De ersättande stolplinjerna skulle nämligen ganska snart bliva otillräckliga för att inrymma de förbindelser, som behövdes för den successivt stegrade trafikens avveckling. I sådana fall borde blankledningarna ersättas med kablar vid järnvägs elektrifieringen. En tillämpning av den tidsföljd, järnvägsstyrelsen angivit, skulle emellertid framtvinga en ur ekonomisk och driftteknisk synpunkt mycket ovälkommen omkastning i telegrafverkets kabelnybyggnadsprogram, som uppgjorts på grundval av nuvarande trängande behov av förbindelser. Någon utökning av detta kabelprogram för elektrifieringens skull låte sig tyvärr ej göra på grund av den rådande knappheten på material och industriens begränsade kapacitet, vartill komme att telegrafverkets resurser redan vore ansträngda till bristningsgränsen på grund av riks- och lokaltrafikens enorma ökning, medförande ständigt ökade anspråk på nya riksledningar, nya stationsutrustningar och utökningar i lokalnäten för mottagande av nya abonnenter.

Det mötte därför, fortsätter telegrafstyrelsen, mycket stora svårigheter för styrelsen att vid sidan av de egna omfattande arbetsuppgifterna utföra de erforderliga undanflyttningar, som påkallades av elektrifieringen. Något större utsikter i detta hänseende skulle finnas, om järnvägsstyrelsens plan reviderades under hänsynstagande till telegrafverkets intressen, så att som första elektrifieringsobjekt upptoges sådana bansträckor, utmed vilka telegrafverkets undanflyttningar hade mindre omfattning. I främsta rummet erbjöde

sig härvid ostkustbanan Gävle—Härnösand, utmed vilken telegrafverket med tanke på blivande elektrifiering i möjligaste mån undvikit att bygga stolplinjer. Ävenledes kunde bansträckorna Härnösand—Långsele och Umeå—Vännäs elektrifieras på ett relativt tidigt stadium utan avsevärda olägenheter för telegrafverket, enär telefonkablar här i varje fall komme att utföras ganska snart med hänsyn till trafikbehovet. Vid sträckorna Umeå—Holmsund och Sala—Tillberga kunde enkel utflyttning ske, varför dessa banor skulle kunna ifrågakomma närmast efter ostkustbanan. I övriga fall måste för telegrafverkets behov kabelnybyggnad ske i samband med elektrifieringen. De största blankledningsstråken funnes vid linjerna Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar, varför dessa linjer ur telegrafverkets synpunkt borde placeras i slutet av elektrifieringsprogrammet.

Vattenfallsstyrelsen uttalar, att styrelsen med hänsyn till kraftförsörjningen icke hade något att erinra mot ett genomförande av det av järnvägsstyrelsen framlagda elektrifieringsprogrammet i den snabbaste förutsatta takten.

Statens arbetsmarknadskommission har icke funnit något att erinra mot bifall till järnvägsstyrelsens framställning. Kommissionen framhåller, att fastställandet av ett program på längre sikt för elektrifiering av statens järnvägar syntes erbjuda fördelar ur allmän planläggningssynpunkt. Bland annat torde ett sådant program underlätta arbetsvolymens anpassande efter läget på arbetsmarknaden. Ur beredskapssynpunkt vore det fördelaktigt att elektrifieringsarbetenas omfattning icke bleve mindre än att en minimiorganisation kunde bibehållas, som vid behov av ökade arbetstillfällen möjliggjorde en utökning av omfattningen. Genom att programmet utformats så, att i stor utsträckning arbeten i landets nordliga och sydliga delar kombinerats, erhöles möjligheter att ordna såvitt möjligt jämn sysselsättning året runt åt arbetarstammen vid elektrifieringsarbetena, vilket ur de synpunkter kommissionen hade att företräda vore en väsentlig fördel.

I det föreslagna programmet fölle, yttrar kommissionen slutligen, omkring en tredjedel av kostnaderna på ändringar av bana och broar. Dessa arbeten vore av den art, att de vid en arbetslöshetsperiod borde kunna bereda sysselsättning åt icke yrkeskunnig arbetskraft, varför särskilt linjerna i mellersta Norrland kunde få betydelse för beredande av sysselsättning vid inträffad arbetslöshet. Även genom placering av de med elektrifieringsarbetena sammanhängande industribeställningarna vid nedgång i sysselsättningen hos berörda industrier kunde arbetslöshet motverkas.

Statens industrikommission har gjort vissa uttalanden i anslutning till av järnvägsstyrelsen lämnade uppgifter rörande de kvantiteter råvaror, som beräknas erforderliga för genomförande av elektrifieringsprogrammet.

Vad först järn och stål exklusivt räls anginge, syntes, yttrar sålunda kommissionen, den angivna kvantiteten 28 000 ton även under nuvarande ansträngda försörjningsläge kunna ställas till förfogande t. o. m. för 5-årsprogrammets behov, givetvis dock med tillbakasettande av andra järnbehov.

Förbehåll måste likväl därvid göras för att önskade leveranstider för de olika specifikationerna icke kunde presteras.

I fråga om räls framhåller kommissionen, att så länge landets produktionskapacitet förbleve vid nuvarande storleksordning (ca 25 000 ton per år) och så länge ingen import ägde rum, syntes det bliva svårt att tillgodose årsbehovet ens för 10-årsprogrammet (4 400 ton) jämsides med behovet för spårunderhåll av statens järnvägars övriga banlinjer och de enskilda järnvägarnas behov.

Beträffande koppar, bly och tenn vore försörjningsläget visserligen för närvarande tämligen osäkert, men om detsamma icke försämrades, vore de angivna medelårsbehoven av dessa metaller icke större än att de torde kunna tillgodoses även för genomförandet av elektrifieringsprogrammet under en 5-årsperiod.

Vad slutligen materialslagen zink och cement beträffade, vore de därav erforderliga kvantiteterna av så relativt begränsad omfattning att de torde kunna tillgodoses.

1944 års trafikutredning framhåller i sitt utlåtande, under påpekande av svårigheterna att säkert beräkna räntabiliteten av elektrifieringsföretag, att de standardkalkyler, som hittills tillämpats för sådant ändamål, i stort sett endast haft värde vid en jämförelse mellan olika elektrifieringsprojekt. Det hade däremot varit allmänt erkänt, att kalkylerna underskattat elektrifieringarnas räntabilitet absolut taget. Man hade sålunda i verkligheten nästan saknat hållpunkter för bedömningen av det ekonomiska optimum för elektrifieringen. Med hänsyn till att hädanefter endast mindre trafikstarka bandelar återstode som elektrifieringsobjekt vore det nu angeläget att komma fram till mera vägledande kalkyler rörande elektrifieringens lämpliga omfattning. Både en för långt driven och en för liten elektrifiering skulle innebära ekonomisk misshushållning.

Efter att ingående ha diskuterat järnvägsstyrelsens beräkningar uttalar trafikutredningen sammanfattningsvis att under förutsättning att driftkostnadsberäkningarna och övriga kostnadselement, som trafikutredningen icke kunnat granska, vore riktiga, syntes de framlagda kalkylerna även med av utredningen förordade justeringar utvisa, att det redan ur företagsekonomisk synpunkt vore lämpligt att elektrifiera vissa av de berörda bansträckorna. Om hänsyn toges även till de fördelar, som elektrifieringen i övrigt medförde, tedde sig i varje fall huvudparten av det föreliggande elektrifieringsprogrammet såsom motiverad.

Det syntes emellertid, yttrar trafikutredningen vidare, vara angeläget att den nu framlagda planen betraktades såsom rent preliminär, såsom en arbetshypotes, vilken undan för undan måste omprövas. Järnvägsstyrelsen hade själv förbehållit sig rätt att företaga »smärre omkastningar» och kompletteringar. Enligt utredningens mening borde planen vara preliminär även i den meningen, att själva förutsättningarna för dess fullföljande framdeles borde omprövas. Järnvägsstyrelsens och trafikutredningens uppfattning att

de framlagda elektrifieringsförslagen vore motiverade, måste nämligen naturligt nog vara tidsbetingade. De föreslagna anläggningarna skulle i verkligheten utföras fr. o. m. år 1949 5 à 10 år framåt. Man kunde ingalunda utesluta möjligheten att järnvägstekniska eller -ekonomiska nyheter — eventuellt även på ångdriftens område — under tiden kunde förändra förutsättningarna. Samma verkan kunde inträda som följd av bilkonkurrensen, bl. a. på så sätt att statens järnvägar kunde finna det förmånligt att överföra en del av trafiken på de bibanor, som det här gällde, till billinjer, vilka anslöte till järnvägens huvudbanor. Härigenom skulle underlaget för elektrifieringen försämrast.

Trafikutredningen har slutligen gjort vissa uttalanden rörande frågan i vilken utsträckning genomförandet av det framlagda elektrifieringsprogrammet borde göras beroende av konjunkturpolitiska hänsynstaganden. Järnvägs elektrifieringarna begagnades, yttrar utredningen, under 1930-talet i hög grad såsom en faktor i konjunkturpolitiken. Möjligheten att låta elektrifieringens takt bestämmas av konjunkturläget berodde emellertid till en viss grad på styrkan av de trafikmässiga och järnvägsekonomiska skäl, som kunde åberopas för en elektrifiering. Att det nu rörde sig om tämligen trafiksvaga banor och att de järnvägsekonomiska skälen icke vore synnerligen starka, talade för att tidpunkten och takten för samt urvalet bland de föreslagna anläggningsarbetena i hög grad borde avpassas efter konjunkturläget.

Den av järnvägsstyrelsen framlagda planen för fortsatt elektrifiering av statsbanenätet upptar i det närmast förestående programmet 13 bandelar med en sammanlagd längd av ca 1 250 bankilometer. De olika bandelarna äro fördelade över hela landet. I norra Sverige föreslås följande bandelar till elektrifiering i huvudsak i den ordning som här anges nämligen Gävle—Söderhamn—Kilafors, Söderhamn—Sundsvall, Sundsvall—Härnösand, Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden, Härnösand—Långsele, Ljusdal—Hudiksvall, Vännäs—Umeå—Holmsund och Mellansel—Örnsköldsvik. I mellersta Sverige ha upptagits bandelarna Ludvika—Tillberga—Sala och Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Filipstad Ö. I de södra delarna av landet skola enligt planen bandelarna Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar, Hässleholm—Kristianstad och Borås—Alvesta elektrifieras.

Elektrifieringsarbetena omfatta såväl egentliga elektrifieringsarbeten som förstärkning och ändring av banan samt jämförelsevis omfattande arbeten med utflyttning eller kablifiering av telegrafverkets ledningar. Med den kännedom man äger om järnindustriens och den elektriska industriens ordreställning och leveransförmåga, torde man knappast kunna räkna med möjligheten av att under det närmaste året kunna i sysselsättningspolitiskt syfte igångsätta arbeten med fullständig elektrifiering av nämnda bandelar. Detta hindrar emellertid icke att vissa förberedande arbeten med ändring av bana och broar m. m. kunna igångsättas i sysselsättningsutjämnande syfte samt för att motverka lokal arbetslöshet av större eller mindre omfattning.

*Departements-
chefen.*

Ur här angivna synpunkter synes det mig önskvärt att i investeringsreserven av allmänna arbeten inrymmas förberedande arbeten med banelektrifiering på de i järnvägsstyrelsens plan upptagna sträckorna. Dessa äro såsom förut påpekats spridda över hela landet och erbjuda med hänsyn härtill en omfattande och lämplig sysselsättningsreserv. I investeringsreserven bör även upptagas arbeten med fullföljande av elektrifieringen av linjen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil.

Jag anser mig för närvarande icke kunna taga ställning till frågan om elektrifieringsprogrammets realiserande med anlåtande av å riksstaten anvisade medel och icke heller till frågan om den inbördes ordningen mellan de olika bandelarnas elektrifiering. Då fråga uppkommer om ianspråktagande av investeringsreserven för beredande av sysselsättning åt friställd arbetskraft måste emellertid hänsyn tagas till den sannolika tidpunkten för de elektrifieringsarbeten som det förr eller senare kan befinnas lämpligt att utföra inom den nyssnämnda planen. De arbeten som upptagits i början av järnvägsstyrelsens elektrifieringsplan kunna under gynnsamma förhållanden tänkas bli påbörjade inom något eller några år. Beträffande dessa linjer bör därför icke någon större tvekan råda att förberedelsearbeten kunna och böra igångsättas, därest arbetsmarknadsläget så skulle påkalla. Större försiktighet måste iakttagas då fråga uppkommer om arbeten på de i slutet av elektrifieringsplanen upptagna bandelarna. Vid ett bedömande av frågor om investeringsreservens ianspråktagande bör hänsyn även tagas till vad telegrafstyrelsen anfört rörande svårigheterna att på vissa linjedelar utföra erforderliga kabelarbeten.

Under hänvisning till det anförda förordar jag, att investeringsplanen för statens järnvägar i vad denna avser elektrifiering ändras i enlighet med vad jag i det föregående anfört och att sålunda, därest arbeten med banelektrifiering anses böra igångsättas i arbetsmarknadsreglerande syfte, sådana arbeten utväljas ur den reviderade planen inom den finansiella ram som fastställts genom den allmänna beredskapsstaten för budgetåret 1946/47. Riksdagens medgivande till ifrågavarande ändring torde böra inhämtas.

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

att medgiva att den till grund för den allmänna beredskapsstaten för budgetåret 1946/47 liggande investeringsplanen för statens järnvägar må ändras i enlighet med vad jag i det föregående förordat.

Luffarfsfonden.

[2.] **Byggande och förbättring av flygplatser.** Med bifall till Kungl. Maj:ts i propositionen 1946: 211 (bilaga 11, punkt 5) framlagda förslag har 1946 års riksdag till Byggande och förbättring av flygplatser å allmän beredskapsstat för budgetåret 1946/47 uppfört ett anslag av 9 250 000 kronor.

Till grund för statsmakternas beslut låg ett av statens arbetsmarknads-

kommission i dess under föregående punkt omnämnda betänkande framlagt förslag till investeringsplan för civila flygplatser.

I skrivelse den 30 januari 1947 har *statens arbetsmarknadskommission* framlagt förslag till fullmakt för Kungl. Maj:t att under budgetåret 1947/48 i arbetslöshetsmotverkande syfte utnyttja anslag å allmän beredskapsstat för budgetåret 1946/47 m. m. Kommissionen har därvid utgått från, att sådana investeringsobjekt i innevarande budgetårs investeringsreserv, vilka kunna överflyttas till investeringsreserven för budgetåret 1947/48, skulle kunna i arbetsmarknadsreglerande syfte utnyttjas under sistnämnda budgetår inom finansfullmaktens ram.

I vad gällde civila flygplatser syntes emellertid, framhåller kommissionen, med hänsyn till resultaten av numera genom särskilda sakkunniga verkställd utredning den för innevarande budgetår fastställda reserven icke böra utnyttjas som sysselsättningsreserv jämväl för nästa budgetår. Med anledning härav hade upprättats ett reviderat förslag till reserv beträffande civila flygplatser.

Då flygplatsarbeten av flera skäl vore värdefulla ur sysselsättningssynpunkt, syntes möjlighet böra beredas att under nästa budgetår såsom sysselsättningsobjekt i en arbetslöshetssituation utnyttja flygplatsarbetena i det reviderade förslaget till investeringsreserv.

Under återopande av det anförda gör arbetsmarknadskommissionen, såvitt nu är i fråga, hemställan av innebörd att investeringsplanen för civila flygplatser måtte ändras i enlighet med kommissionens förslag.

Arbetsmarknadskommissionens förslag till ändring av investeringsplanen för civila flygplatser torde såsom bihang få fogas till dagens statsrådsprotokoll över finansärenden.

Den investeringsplan för civila flygplatser, vilken ligger till grund för stats-*Departements-* makternas beslut om uppförande av anslag till byggande och förbättring av *chefen.* flygplatser å allmän beredskapsstat för budgetåret 1946/47, upprättades innan 1944 års flygplatsutredning avgivit sitt betänkande med förslag rörande utbyggnad av civila flygplatser m. m. Flygplatsutredningens förslag och de beslut som i anslutning till detta sedermera fattats av statsmakterna, synas höra föranleda till en revision av nämnda investeringsplan på sådant sätt, att ett tillgripande av de till investeringsreserven och grovarbetsreserven hänförliga arbetena kan ske i enlighet med planerna för den fortsatta utbyggnaden av flygplatserna i landet. Det av arbetsmarknadskommissionen nu framlagda förslaget till ändring av investeringsplanen innebär i huvudsak, att investeringsreservens arbeten begränsas till flygplatserna vid Halmsjön, Torslanda, Umeå och Kiruna. Den sammanlagda kostnadssumman för dessa arbeten uppgår till 9 630 000 kronor. Därjämte har i grovarbetsreserven upptagits ett flertal mindre arbeten med en sammanlagd kostnadssumma av 3 miljoner kronor.

Till anläggande av flygplatser vid Halmsjön och Umeå ha begynnelseanslag redan anvisats å riksstaten. Det är ännu ovisst huruvida det kan bli

möjligt att fram till den 1 juli 1948 bedriva arbetena i sådan omfattning att anvisade medel komma att helt tagas i anspråk. Om emellertid förhållandena på arbetsmarknaden skulle utveckla sig på sådant sätt att byggnadsarbetena kunna genomföras i avsedd omfattning och att därjämte behov skulle uppkomma att sysselsätta friställd arbetskraft, synes det önskvärt att i investeringsreserven finnas inrymda ytterligare arbeten å nämnda flygplatser av den omfattning arbetsmarknadskommissionen föreslagit. Vad angår de i arbetsmarknadskommissionens förslag ingående arbetena på Göteborg/Torslanda flygplats synes i första hand den till 900 000 kronor kostnadsberäknade förbindelsebanan jämte vissa andra smärre arbeten böra ifrågakomma såsom sysselsättningsobjekt. Ett påbörjande av den vidare utbyggnaden av flygplatsen torde däremot böra ske endast om detta ur arbetsmarknadspolitiska synpunkter framstår såsom särskilt angeläget. Detta företag är nämligen av den storleksordning att det synes önskvärt, att sluttlig ståndpunkt till frågan om utförandet av detsamma får tagas i samband med prövningen av medelsbehovet å riksstaten under luftfartsfonden. Motsvarande gäller beträffande utbyggnaden av den planerade flygplatsen i Kiruna.

De i arbetsmarknadskommissionens förslag till grovarbetsreserv upptagna arbetena äro i än högre grad än investeringsreservens arbeten motiverade av arbetsmarknadspolitiska skäl. Dessa arbeten torde endast i undantagsfall kunna ifrågakomma till utförande under de närmaste åren med anlitande av medel, anvisade å riksstaten. Jag har emellertid intet att erinra mot att flygfältsbyggen medtagas i grovarbetsreserven på sätt arbetsmarknadskommissionen föreslagit men förutsätter därvid, att prövningen av frågor om reservens inanspråktagande i varje särskilt fall skall ske efter samråd med kommunikationsdepartementet.

Under hänvisning till det anförda, tillstyrker jag, att sammansättningen av investeringsplanen för civila flygplatser ändras i enlighet med arbetsmarknadskommissionens förslag och att sålunda, därest arbeten på civila flygplatser anses böra igångsättas i arbetsmarknadsreglerande syfte, sådana arbeten utväljas ur den reviderade planen inom den finansiella ram som fastställts genom den allmänna beredskapsstaten för budgetåret 1946/47. Riksdagens medgivande till ifrågavarande ändring torde böra inhämtas.

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

att medgiva att den till grund för den allmänna beredskapsstaten för budgetåret 1946/47 liggande investeringsplanen för civila flygplatser må ändras i enlighet med vad jag i det föregående förordat.

Vad föredragande departementschefen sålunda, med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt, behagar Hans Maj:t Konungen bifalla.

Ur protokollet:

Fredric Håverman.

Bihang A.

Bilaga till statens arbetsmarknadskommissions skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 januari 1947 angående förslag till fullmakt för Kungl. Maj:t att under budgetåret 1947/48 i arbetslöshetsmotverkande syfte utnyttja anslag å allmän beredskapsstat för budgetåret 1946/47 m. m.

F ö r s l a g
till
investeringsplan för budgetåret 1947/48
för civila flygplatser.

Förslaget till investeringsplan för statliga och statsunderstödda flygplatser för budgetåret 1947/48 innefattar en investeringsreserv av flygfältsbyggen om 9 630 000 kronor. Såsom ordinarie arbeten i investeringsplanen ha upptagits de företag som skola finansieras genom de i statsverkspropositionen under kapitalbudgeten, bil. 27, äskade ansiagen under luftfartsfonden om tillhoppa 18 095 000 kronor jämte vissa andra arbeten till vilka medel tidigare anvisats, men som icke beräknas bli utförda under innevarande budgetår. Den ordinarie delen av planen omfattar arbeten för en kostnad av 24 995 000 kronor, varav för flygfältsbyggen 19 520 000 kronor. Hela investeringsplanen, d. v. s. ordinarie arbeten jämte investeringsreserv skulle sålunda enligt förslaget omfatta arbeten och anskaffningar för sammanlagt 34 625 000 kronor. Arbetsmarknadskommissionen föreslår därjämte en särskild grov-arbetsreserv för en kostnad av 3 000 000 kronor. Arbetena i denna reserv beräknas bli utförda med anlitanande av anslag å allmän beredskapsstat till Ätgärder för arbetsmarknadens reglering m. m.

Vid uppgörandet av förslaget till investeringsreserv har arbetsmarknads-kommissionen samrått med luftfartsstyrelsen. Sedan 1944 års flygplatsutredning numera i betänkande med förslag rörande utbyggnad av civila flygplatser m. m., SOU 1946: 58, framlagt förslag rörande flygplatsbyggnader och därvid angivit, i vilken angelägenhetsordning flygplatsutbyggandet borde ske, har investeringsreserven uppgjorts med beaktande av vad flygplatsutredningen anfört. I förslaget till investeringsreserv för nästa budgetår har sålunda medtagits endast sådana flygplatsarbeten, vilka av utredningen be-tecknats såsom de mest angelägna.

Enär svårigheterna att åstadkomma en effektiv planering på detta område äro särskilt stora med hänsyn till de omfattande utredningar, som en flyg-

platsfråga i regel kräver, och till den rådande bristen på kvalificerad teknisk personal, är det angeläget, att tillgängliga planeringsresurser såvitt möjligt koncentreras på ett program, som det ligger inom möjligheternas gräns att hinna färdigplanera i tid. Med hänsyn härtill och till det rådande arbetsmarknads- och materialläget har kommissionen i förslaget till investeringsreserv endast medtagit arbeten tillhörande gruppen flygfältsbyggnader.

Beträffande de i förslaget till investeringsreserv ingående företagen har arbetsmarknadscommissionen i den mån motiveringar finnas i av Kungl. Maj:t framlagda propositioner eller i 1944 års flygplatsutrednings ovannämnda betänkande hänvisat till dessa offentliga tryck. I övrigt bygger den i det följande återgivna detaljmotiveringen för företagen på av luftfartsstyrelsen lämnade uppgifter.

Den allmänna investeringsreserven beträffande civila flygplatser har uppskattats innefatta ca 200 000 dagsverken, motsvarande sysselsättning för ca 800 årsarbetare. Den största arbetsstyrka, som kan sysselsättas vid arbetena i den allmänna investeringsreserven, beräknas bli ca 1 000 man sommartid och 300 man vintertid.

Beträffande arbetena i den särskilda grovarbetsreserven lämnas i det följande närmare uppgifter.

Flygplats vid Halmsjön.

Luftfartsstyrelsen har i sina anslagsäskanden för budgetåret 1947/48 för storflygplatsen vid Halmsjön beräknat erforderliga medel för fortsättande av arbetena till 11 500 000 kronor. I årets statsverksproposition, bil. 27: Kapitalbudgeten s. 177—178 har beräknats anslag till förenämnda ändamål med 10 000 000 kronor. Enligt uppgift av luftfartsstyrelsen skulle, därest arbetena vid storflygplatsen kunna igångsättas i beräknad tid, en forcering av arbetena kunna ske, motsvarande en kostnad av 2 000 000 kronor utöver för nästa budgetår tillgängliga medel. Då det är angeläget att i Stockholms närhet få en så stor reserv som möjligt av arbeten av grovarbetskaraktär, har kommissionen i förslaget till investeringsreserv föreslagit ett anslag av 2 000 000 kronor för forcering av arbetena vid storflygplatsen.

Göteborg-Torslanda flygplats.

Till utbyggnad av Göteborg-Torslanda flygplats har luftfartsstyrelsen för nästa budgetår äskat anslag med 4 380 000 kronor. I årets statsverksproposition, bil. 27: Kapitalbudgeten s. 177 har departementschefen ej ansett sig böra biträda styrelsens anslagsäskande i vad avser medelsanvisning för en till 900 000 kronor kostnadsberäknad förbindelsebana, enär den i och för sig önskvärda förbättringen av driftsförhållandena vid flygplatsen, som anläggande av en förbindelsebana skulle medföra, ansetts i angelägenhetsgrad icke kunna mäta sig med åtskilliga andra byggnadsföretag, som i nuvarande läge måste skjutas på framtiden. I propositionen har däremot beräknats medel med 100 000 kronor för iordningställande av område för en för flygplatsen avsedd hangar, till vars utförande styrelsen redan fått medel sig anvisade.

Departementschefen har ävenledes ansett, att det borde få anstå med den vidare utbyggnad av flygplatsen, som flygplatsutredningen föreslagit och luftfartsstyrelsen upptagit på sitt byggnadsprogram för nästa budgetår.

Då det med hänsyn till behovet av arbetsmarknadsberedskap är angeläget att en förhållandevis stor reserv av grovarbeten finnas i Göteborgs närhet och då företaget synes vara tillfredsställande ur angelägenhetssynpunkt, har arbetsmarknadskommissionen i förslaget till investeringsreserv för budgetåret 1947/48 upptagit de arbeten på Göteborg—Torslanda flygplats, till vilka luftfartsstyrelsen äskat medel för nästa budgetår, men vilka icke upptagits i årets statsverksproposition. Luftfartsstyrelsen har emellertid under hand meddelat, att till utförande av dessa arbeten reservationer om 150 000 kronor finnas tillgängliga. Arbetsmarknadskommissionen har vid beräkningen av anslagsbehovet tagit hänsyn härtill och i förslaget till investeringsreserv räknat med att till arbetsreserven vid denna flygplats skulle erfordras ett ytterligare anslag av 4 130 000 kronor.

Umeå flygplats.

Till påbörjande av arbetena å flygplats vid Umeå har 1946 års riksdag beviljat 900 000 kronor. I förslaget till investeringsplan för nästa budgetår ha ifrågavarande arbeten upptagits såsom ordinarie. Härutöver har luftfartsstyrelsen för nästa budgetår hemställt om medel till fortsatta arbeten med 1 500 000 kronor. Medel till dessa fortsatta arbeten ha emellertid icke äskats i årets statsverksproposition, enär flygplatsens vidare utbyggnad ansetts böra få anstå. De av styrelsen i det ordinarie byggnadsprogrammet föreslagna arbetena ha emellertid av kommissionen medtagits i förslaget till investeringsreserv med ett beräknat anslagsbehov av 1 500 000 kronor.

Kiruna flygplats.

I investeringsreserven för innevarande budgetår ingå arbeten vid Kiruna flygplats, ehuru arbetenas omfattning icke kunde närmare angivas vid tiden för upprättandet av förslaget till denna reserv. Luftfartsstyrelsen har sedermera i skrivelse till statens arbetsmarknadskommission den 14 december 1946 föreslagit, att i investeringsreserven för nästa budgetår skulle medtagas påbörjande av fältarbeten vid Kiruna flygplats. Dessa arbeten ha totalt kostnadsberäknats till 4 700 000 kronor, varav under ett första år skulle kunna utföras arbeten för en kostnad av 2 000 000 kronor. Såsom kommissionen anförde i sitt betänkande SOU 1946: 27, s. 203, är ifrågavarande företag ur ren arbetsmarknadssynpunkt av stort värde, eftersom tillgången på arbeten i investeringsreserven i Kirunatrakten är förhållandevis mindre god i relation till de arbetslöshetsrisker, som ett konjunkturomslag skulle kunna medföra. Då flygplatsens utbyggnad därjämte av 1944 års flygplatsutredning betecknats tillhöra de för närvarande aktuella och angelägna flygplatsarbetena, vill kommissionen föreslå att i investeringsreserven för nästa budgetår medtagas arbeten vid Kiruna flygplats för 2 000 000 kronor.

Särskild grovarbetsreserv för civila flygplatser.

Utöver den allmänna investeringsreserven av arbeten å civila flygplatser upptogs å allmän beredskapsstat för budgetåren 1944/45 och 1946/47 en särskild grovarbetsreserv om 3 000 000 resp. 5 000 000 kronor. Investeringsutredningen föreslog jämväl för budgetåret 1945/46 en grovarbetsreserv för civila flygplatser om 5 000 000 kronor. I samråd med luftfartsstyrelsen föreslås för nästa budgetår en särskild grovarbetsreserv av civila flygplatser för 3 000 000 kronor. I grovarbetsreserven har medtagits dels utbyggnad av vissa flygplatser, vilka av flygplatsutredningen icke betecknats tillhöra de angelägnaste flygplatsarbetena, dels ock vissa mindre arbeten, vilka föreslagits av luftfartsstyrelsen i skrivelse till kommissionen den 14 december 1946. Då det vid en lokal arbetslöshetskris kan visa sig lämpligt att igångsätta vissa smärre arbeten även om de icke nu kunnat upptagas i en specifikation vill kommissionen därjämte föreslå att till grovarbetsreserv beräknas ett belopp av 375 000 kronor till ej specificerade flygplatsarbeten.

Arbetena i den särskilda grovarbetsreserven för civila flygplatser uppskattas innefatta ca 70 000 dagsverken motsvarande sysselsättning för ca 280 årsarbetare.

I det följande lämnas redogörelse för de specificerade företagen i förslaget till särskild grovarbetsreserv.

Malmö-Bulltofta flygplats.

I skrivelse till arbetsmarknadscommissionen den 14 december 1946 har luftfartsstyrelsen föreslagit intagande i reserven av fältutvidgningsarbeten å Malmö-Bulltofta flygplats för en kostnad av 100 000 kronor. Arbetet utgjorde en del av vissa fältutvidgningsarbeten, som tillhoppa beräknats kosta 500 000 kronor och till vilkas utförande 400 000 kronor redan funnes disponibla.

Kommissionen har i förslaget till grovarbetsreserv för budgetåret 1947/48 medtagit de av styrelsen föreslagna arbetena.

Visby flygplats.

I investeringsreserven för innevarande budgetår ha medtagits kostnader för fältutvidgning och anläggning av rullbana å Visby flygplats för ett belopp av 500 000 kronor. 1944 års flygplatsutredning har i sitt betänkande SOU 1946: 58, s. 83, beträffande flygplatsen anfört, att ehuru ett visst behov av permanentbelagd bana torde föreligga, utredningen icke ansett sig böra förorda banans utförande förrän ytterligare erfarenheter vunnits av trafikförhållandena på flygplatsen. Utredningen har därför upptagit utbyggnadsförslaget bland de arbeten, som skulle tillhöra en utbyggnadsplan på längre sikt för flygplatserna. I sitt yttrande över flygplatsutredningens betänkande har emellertid luftfartsstyrelsen föreslagit, att ifrågavarande arbete med hänsyn till dess betydelse ur flygsäkerhetssynpunkt måtte upptagas bland de objekt, som skulle komma till utförande inom den närmaste 5-årsperioden. Oaktat

den osäkerhet som sålunda vidlåder bedömningen av behovet av dessa arbeten, har kommissionen emellertid, med hänsyn till vad luftfartsstyrelsen anfört, i förslaget till särskild grovarbetsreserv för nästa budgetår medtagit arbeten vid Visby flygplats till samma belopp, 500 000 kronor, som ingår i investeringsreserven för innevarande budgetår.

Örebro flygplats.

I förslaget till investeringsreserv för budgetåret 1946/47 ha inräknats arbeten hänförliga till gruppen flygfältsbyggen för sammanlagt 570 000 kronor. 1944 års flygplatsutredning har (s. 86) anfört, att utredningen närmast vore böjd för att förorda Örebro stads anslutning till lufttrafiknätet. Utredningen förutsatte dock att erfarenheter från en flygplats av provisorisk karaktär avvaktades, innan beslut om flygplatsens utbyggnad fattades. Då flygplatsens utbyggnad inte bedömts tillhöra de mest aktuella arbetena, föreslår kommissionen, att de arbeten, som ingå i investeringsreserven för innevarande budgetår, överflyttas till den särskilda grovarbetsreserven för nästa budgetår.

Jönköpings flygplats.

I förslaget till investeringsreserv för innevarande budgetår ingå arbeten vid Jönköpings flygplats för 200 000 kronor. Flygplatsens vidare utbyggnad har av 1944 års flygplatsutredning hänförs till utbyggnadsplanen på längre sikt. I sitt yttrande över flygplatsutredningens förslag har luftfartsstyrelsen emellertid med tanke på inrikestrafikens utvecklingsmöjligheter ifrågasatt, om icke iordningställandet av Jönköpings flygplats borde hänföras till för den närmaste tiden angelägna flygplatsarbeten. I skrivelse till arbetsmarknadskommissionen den 14 december 1946 har luftfartsstyrelsen föreslagit, att i reserven för nästa budgetår skulle medtagas fältutvidgningsarbeten vid Jönköpings flygplats, kostnadsberäknade till 600 000 kronor, vilka under ett första år skulle kunna utföras intill en kostnad av 500 000 kronor.

För att ernå en tillfredsställande arbetsmarknadsberedskap för den relativt konjunkturkänsliga Jönköpingstrakten är det värdefullt att i denna trakt kunna disponera arbeten av grovarbetskaraktär i tillräcklig omfattning. I Jönköping finnes därjämte en restarbetslöshet av äldre arbetare, som tidigare arbetat inom tändsticksindustrien, varför även under senare år såsom beredskapsarbete utförts vissa arbeten på Jönköpings flygfält. Med hänsyn till det anförda har kommissionen i förslaget till särskild grovarbetsreserv uppdragit arbeten vid Jönköpings flygplats för 500 000 kronor.

Norrköping—Kungsängens flygplats.

I skrivelse till arbetsmarknadskommissionen den 14 december 1946 har luftfartsstyrelsen föreslagit intagande i reserven av ett arbete avseende förbindelsebana till industriområde vid Norrköping—Kungsängens flygplats. Arbetet har kostnadsberäknats till 180 000 kronor. Styrelsen har vidare meddelat, att preliminära planer finnas och att markavtal träffats.

Erfarenheterna från under senare år inträffade lokala fluktuationer i sysselsättningsmöjligheterna för byggnadsarbetare i Norrköping ha visat, att reserven av grovarbeten i denna trakt är för knapp. Kommissionen har därför och med hänsyn till vad luftfartsstyrelsen anfört i förslaget till särskild grovarbetsreserv för nästa budgetår medtagit ifrågakvarande arbeten.

Näsinge flygplats.

I skrivelse den 14 december 1946 till arbetsmarknadskommissionen har luftfartsstyrelsen föreslagit, att fältarbeten vid Näsinge flygplats, kostnadsberäknade till 100 000 kronor, intagas i reserven för nästa budgetår intill en kostnad av 75 000 kronor. Enligt vad styrelsen meddelat har avtal för disposition av för arbetena erforderlig mark träffats. Beträffande denna flygplats har flygplatsutredningen i sitt betänkande, s. 105, anfört, att man torde kunna räkna med att den lufttrafik, som kan komma att beröra Strömstad, i vars närhet flygplatsen är belägen, huvudsakligen kommer att utgöras av taxiflyg och privatflyg. För detta ändamål syntes den nuvarande flygplatsen kunna utnyttjas, även om flygplatsen på grund av sin ringa bredd icke kunde användas under alla vindförhållanden.

Då det i denna trakt sedan många år tillbaka finnes en restarbetslöshet bland äldre stenarbetare, vilka av familjeskäl eller andra sociala skäl ej gärna kunna förflyttas till arbeten på långt avstånd från hemorten och vilka även i övrigt äro svåra att placera på den öppna arbetsmarknaden, är behovet av arbeten i investeringsreserven särskilt stort. Eftersom enligt luftfartsstyrelsen ett behov av flygplatsens utbyggnad synes föreligga åtminstone på något längre sikt sett, har kommissionen i förslaget till särskild grovarbetsreserv för nästa budgetår medtagit de av luftfartsstyrelsen föreslagna arbetena på Näsinge flygplats.

Backamo flygplats.

I skrivelse den 14 december 1946 har luftfartsstyrelsen föreslagit intagande i reserven av arbeten avseende fältutvidgning vid Backamo flygplats för en kostnad av 50 000 kronor. Arbetena avse färdigställande och kompletterande av fältarbeten, vilka tidigare påbörjats av under kriget internerade utlänningar.

Kommissionen har i förslaget till särskild grovarbetsreserv för nästa budgetår funnit skäl medtaga de av luftfartsstyrelsen föreslagna arbetena.

Rommeheds flygplats.

I skrivelse till arbetsmarknadskommissionen den 14 december 1946 har luftfartsstyrelsen föreslagit intagande i reserven av arbeten vid Rommeheds flygplats, avseende stations- och hangarområde samt tillfartsväg. Arbetena ha kostnadsberäknats till 100 000 kronor, varav under ett första arbetsår skulle kunna utföras arbeten för en kostnad av 50 000 kronor. Preliminär plan för arbetenas utförande har upprättats.

Beträffande denna flygplats har flygplatsutredningen i sitt betänkande, s. 89, bl. a. föreslagit, att erforderliga medel till komplettering av flygplatsen skulle upptagas i utbyggnadsplanen. Då någon erfarenhet av det blivande trafikunderlaget icke finnes, förordade emellertid utredningen, att försöksflygningar anordnades, innan kompletteringsarbetena påbörjades. Kostnaderna för vissa under försöksdriften provisoriska anordningar hava inte beräknats uppgå till några mer betydande belopp, varför utredningen icke ansett det erforderligt att i sitt förslag upptaga medel för ändamålet utan förutsatt, att kostnaderna skulle kunna inrymmas i de medel, som stode till luftfartsstyrelsens förfogande för flygplatsarbeten.

Arbetsmarknadskommissionen har ansett sig böra i den särskilda grovarbetsreserven för nästa budgetår medtaga de av luftfartsstyrelsen föreslagna arbetena.

Norrtälje flygplats.

I skrivelse till arbetsmarknadskommissionen den 14 december 1946 har luftfartsstyrelsen föreslagit intagande i reserven av fältutvidgning vid Norrtälje flygplats. Detta byggnadsföretag har kostnadsberäknats till 400 000 kronor, varav under ett första år skulle kunna utföras arbeten för en kostnad av 200 000 kronor. Styrelsen har samtidigt meddelat, att preliminära ritningar föreligga samt att åtgärder för erforderligt markförvärv vidtagits. Flygplatsens utbyggnad har av 1944 års flygplatsutredning, s. 104—105, upptagits i utbyggnadsplanen på längre sikt.

Arbetsmarknadskommissionen har ansett sig böra i förslaget till särskild grovarbetsreserv för nästa budgetår medtaga de av luftfartsstyrelsen föreslagna arbetena.

Ållebergs flygplats.

I den särskilda grovarbetsreserven för nästa budgetår föreslås ingå arbeten vid Ållebergs flygplats för en kostnad av 400 000 kronor. Företaget ingår i den särskilda grovarbetsreserven för innevarande budgetår, och kommissionen får hänvisa till vad härom anförts i kommissionens betänkande SOU 1946: 27, s. 206—207, ävensom till flygplatsutredningens betänkande, s. 105—107.

Investeringsplan för civila flygplatser.

Nr	Flygplats och arbetsobjekt	Beräknad el. återstående kostnad Kronor	Anslag för budgetåret 1947/48 för		
			Ordinarie arbeten Kronor	Investe- ringsreserv Kronor	Grovarbets- reserv Kronor
1	2	3	4	5	6
1	1. Markförvärv	700 000	700 000		
	2. Flygfältsbyggen:				
2	Flygplats vid Halmsjön	60 200 000	¹ 16 000 000	2 000 000	
3	Stockholm/Bromma flygplats	2 400 000	2 400 000		
4	Göteborg/Torslanda flygplats	40 000 000	100 000	4 130 000	
5	Umeå flygplats	4 500 000	² 900 000	1 500 000	
6	Karlstads flygplats	70 000	70 000		
7	Sundsvall/Härnösands flygplats	50 000	50 000		
8	Kiruna flygplats	4 700 000		2 000 000	
9	Malmö/Bulltofta flygplats	100 000			100 000
10	Visby flygplats	3 400 000			500 000
11	Örebro flygplats	570 000			570 000
12	Jönköpings flygplats	600 000			500 000
13	Norrköping/Kungsängens flygplats..	180 000			180 000
14	Näsinge flygplats	100 000			75 000
15	Backamo flygplats	50 000			50 000
16	Rommeheds flygplats	100 000			50 000
17	Norrtälje flygplats	400 000			200 000
18	Ällebergs flygplats	1 400 000			400 000
19	Ej specificerade arbeten	375 000			375 000
		119 195 000	19 520 000	9 630 000	3 000 000
20	3. Byggnader	1 300 000	1 300 000		
21	4. Radiofyrrar	2 000 000	2 000 000		
22	5. Belysningsanläggningar	175 000	175 000		
23	6. Fordon, maskiner och redskap	300 000	300 000		
24	7. Luftfartsväsendets dispositionsanslag .	1 000 000	1 000 000		
	Summa kronor	124 670 000	24 995 000	9 630 000	3 000 000

¹ Härav 6 000 000 anvisat å tilläggsstat för budgetåret 1946/47.

² Medel anvisade för budgetåret 1946/47.