

Regeringens proposition

1984/85: 25

med förslag om tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85;

beslutad den 1 november 1984.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokollet.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

KJELL-OLOF FELDT

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås utgifter m. m. på tilläggsbudget I till statsbudgeten för innevarande budgetår.

De anslag som begärs uppgår till ca 100 milj. kr. De största anslagen föreslås gå till kostnader för stöd till politiska partier, investeringar i fastigheter för utrikesrepresentationen, utbyggnad för inrikesflyget på Arlanda, kostnader för förlusttäckning i AB Göta Kanalbolag samt kostnader för mottagning av flyktingar. Dessutom föreslås ändrad organisation för luftfartsverket.

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-11-01

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Bodström, Göransson, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Thunborg, Wickbom

Föredragande: statsråden Feldt, Wickbom, Bodström, Hellström, Sigurdson, R. Carlsson, Thunborg, Leijon, Gustafsson, Dahl

Proposition med förslag om tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85

Statsrådet Feldt anför:

Regeringen har i prop. 1984/85: 19 om en samordnad och intensifierad narkotikapolitik föreslagit att riksdagen till tullverket för anskaffning av viss materiel anvisar 2 milj. kr. Vidare har regeringen har i prop. 1984/85: 39 om utformningen av det ökade stödet till barnfamiljerna m. m. föreslagit att för budgetåret 1984/85 sammanlagt 5,5 milj. kr. anvisas för förbättrat stöd till ensamstående föräldrar. I prop. 1984/85: 45 om vissa ekonomisk-politiska åtgärder m. m. föreslår regeringen att riksdagen anvisar 1 750 milj. kr. för de sysselsättningsskapande åtgärder som föreslås i propositionen. Slutligen har regeringen i prop. 1984/85: 51 om bosparande för ungdomar och andra sparfrågor föreslagit riksdagen att anvisa 2 milj. kr. för informationsinsatser i samband med introduktionen av bosparande för ungdomar.

De ytterligare medelsbehov utöver gällande statsbudget som nu kan överblickas och andra frågor som bör tas upp i detta sammanhang bör sammanfattas i en gemensam proposition angående utgifter på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85. Denna proposition bör föreläggas riksdagen nu. Skulle anslagsframställningar därutöver på tilläggsbudget för innevarande budgetår visa sig ofrånkomliga bör dessa föreläggas riksdagen vid en senare tidpunkt.

Statsråden föredrar förslag till riksdagen i frågor angående anslag m. m. på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85. Anförandena redovisas i underprotokollen för resp. departement.

Statsrådet Feldt avslutar:

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen
att besluta om anslag på tilläggsbudget I till statsbudgeten för bud-
getåret 1984/85 och vidta övriga åtgärder i enlighet med de förslag
som föredragandena har lagt fram.

Regeringen ansluter sig till föredragandenas överväganden och beslutar
att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredragan-
dena lagt fram.

Regeringen beslutar att de anföranden som redovisas i underprotokollen
och en sammanställning över de anslag som regeringen begär skall bifogas
propositionen som bilagor 1–9.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-11-01

Föredragande: statsrådet Wickbom

Anmälan till tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85

ANDRA HUVUDTITELN

B. Polisväsendet

[1] **B 4. Lokala polisorganisationen: Förvaltningskostnader.** Under denna rubrik har i statsbudgeten för innevarande budgetår anvisats ett förslagsanslag av 3 767 834 000 kr. (prop. 1983/84: 100 bil. 4, JuU 22, rskr 233). Från anslaget betalas bl. a. lönekostnader till polispersonal och till administrativ personal inom den lokala polisorganisationen.

Enligt riksdagens beslut (prop. 1983/84: 124, SfU 27, rskr 295) förs det statliga ansvaret för överföring och mottagande av flyktingar i Sverige över från arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) till statens invandrarverk (SIV) den 1 januari 1985. En av verkets nya uppgifter blir att svara för att de utlänningar som söker asyl i samband med inresan i Sverige tas emot i en statlig utredningsföreläggning. Under vistelsen i denna föreläggning utreds asylärendet genom polismyndighetens försorg. Enligt riksdagsbeslutet skall en fast utredningsföreläggning inrättas i Flen den 1 januari 1985. Dimensioneringen av denna föreläggning och behovet av ytterligare utrednings- och mottagningsresurser i anslutning till olika inreseorter borde enligt uttalanden i den av riksdagen godtagna propositionen utredas närmare.

Regeringen uppdrog i ett beslut den 5 april 1984 åt SIV att – med utgångspunkt från riksdagsbeslutet – utreda vissa frågor om utredningsföreläggningar för asylsökande. Arbetet skulle bedrivas i samråd med bl. a. rikspolisstyrelsen (RPS). SIV har den 6 september 1984 i en rapport redovisat regeringens uppdrag. Vid överväganden om en lämplig dimensionering av det totala behovet av inkvarteringsplatser för asylsökande har verket funnit det lämpligt att utöver utredningsföreläggningen i Flen även inrätta en utredningsföreläggning i Märsta. SIV föreslår att utredningsföreläggningen i Flen skall kunna ta emot 200 asylsökande per månad och att

förläggningen i Märsta dimensioneras för 100 asylsökande per månad. Statsrådet Leijon kommer senare denna dag att anmäla frågor om SIV:s resursbehov för dessa förläggningar.

För polisväsendets del föreslås i rapporten bl. a. att fem tjänster som kriminalinspektör och en administrativ tjänst inrättas vid polismyndigheten i Katrineholm för att i första hand tillgodose de utredningsbehov som uppkommer vid utredningsförläggningen i Flen. För att täcka behovet av utredningsresurser vid förläggningen i Märsta föreslås att två kriminalpolismanstjänster inrättas vid polismyndigheten i Stockholm.

Skälen för att genomföra asylutredningarna i anslutning till vistelsen i en utredningsförläggning är bl. a. att handläggningstiderna därigenom kan begränsas. Polisens utredningar i asylärenden bör i princip kunna genomföras inom fyra veckor. En förutsättning för att detta skall ske är emellertid att det finns erforderliga utredningsresurser vid polismyndigheten. Jag delar SIV:s och RPS:s bedömning att polismyndigheten i Katrineholm för detta syfte bör tillföras den föreslagna resursförstärkningen om fem tjänster för kriminalinspektör och en administrativ tjänst. Med hänsyn till den belastning som nu finns på polisen såvitt gäller handläggning av utlänningsärenden och till behovet av omedelbara åtgärder ser jag inga möjligheter att klara resursförstärkningen såvitt gäller Katrineholm genom omfördelning av resurser inom polisväsendet. Däremot bör det enligt min uppfattning finnas möjlighet att inom polismyndigheten i Stockholm genom en omfördelning av resurserna klara arbetsbelastningen på förläggningen i Märsta.

Jag beräknar lönekostnaderna för de fem polismanstjänsterna till 392 000 kr. och för den administrativa tjänsten till 65 000 kr. för tiden från och med den 1 januari till och med den 30 juni 1985.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

att till *Lokala polisorganisationen: Förvaltningskostnader* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett förslagsanslag av 457 000 kr.

D. Domstolsväsendet m. m.

[2] **D 1. Domstolsverket.** Under denna rubrik har i statsbudgeten för innevarande budgetår anvisats ett förslagsanslag av 47 140 000 kr. – Riksdagen antog den 7 juni 1984 ett förslag om ny lagstiftning om företagshypotek (prop. 1983/84: 128, LU 36, rskr 413). Lagstiftningen, som träder i kraft den 1 januari 1986, förutsätter att en för hela riket central inskrivningsmyndighet inrättas och att inskrivningsregistret förs med hjälp av automatisk databehandling. Den centrala inskrivningsmyndigheten avses bli knuten till Malmö tingsrätt. Domstolsverket har för budgetåret 1984/85 begärt medel för förberedelsearbetet inför övergången till den nya organisationen och det databaserade inskrivningsregistret.

Föredraganden

Som framgår av propositionen har domstolsverket och statskontoret på regeringens uppdrag utrett bl. a. de tekniska och organisatoriska frågor som föränleds av den nya lagen (1984: 649) om företagshypotek. Uppdraget har redovisats i en huvudstudierapport (DV 1983: 5, STKT 1983: 50) Företagsinteckningar – handläggning med datorstöd och i en lägesrapport 1984-04-30, Utveckling av ADB-stöd vid handläggning av ärenden om företagsinteckning.

I lägesrapporten har myndigheterna beräknat de sammanlagda investeringskostnaderna till 9 364 000 kr. I förhållande till de beräkningar som redovisades i propositionen innebär detta en kostnadsökning med 395 000 kr. Kostnadsökningen beror huvudsakligen på att myndigheterna i sina tidigare beräkningar har utgått från en lokalisering av den centrala inskrivningsmyndigheten till Stockholm och från ett ikraftträdande den 1 juli 1985. Myndigheterna räknar med att den nuvarande avgiftsnivån skall ge full kostnadstäckning för investeringskostnaderna och för de årliga driftskostnaderna i den nya organisationen.

Domstolsverket har för sin del angett medelsbehovet för budgetåret 1984/85 till 2 milj. kr. enligt följande fördelning.

Förvaltningskostnader	200 000 kr.
Datorbearbetning	1 800 000 kr.
	<hr/>
	2 000 000 kr.

Jag har ingen erinran mot myndigheternas beräkningar när det gäller kostnaderna för projektet.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

att till *Domstolsverket* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett förslagsanslag av 2 000 000 kr.

H. Diverse

[3] **H 4. Stöd till politiska partier.** Riksdagen har för budgetåret 1984/85 under anslaget H 4. Stöd till politiska partier anvisat 79,5 milj. kr. Medlen fördelas enligt lagen (1972: 625; ändrad senast 1982: 79) om statligt stöd till politiska partier.

Enligt lagen utgår stödet dels som partistöd, dels som kanslistöd för ett år i taget räknat fr. o. m. den 15 oktober. Partistödet utgår som mandatbidrag. Ett mandatbidrag är f. n. 173 000 kr. Kanslistödet, som i princip är avsett endast för partier som är företrädare i riksdagen, utgår som grundstöd och tilläggsstöd. Helt grundstöd är f. n. 3 025 000 kr. och tilläggsstödet 8 450 kr. för varje vunnet riksdagsmandat, om partiet är företrätt i regeringen. och annars 12 650 kr. för varje mandat. Samtliga belopp höjdes till sin

nuvarande nivå år 1981 (prop. 1981/82: 101 bil. 1, KU 18, rskr 13). Beloppen har tidigare höjts åren 1975 och 1977.

Avsikten med det statliga partistödet är att de politiska partierna skall garanteras tillräckliga resurser för sin opinionsbildande verksamhet. Vid partistödslagets tillkomst år 1972 förutsattes att stödet skulle omprövas med hänsyn till förändringar i penningvärdet (prop. 1972: 126 s. 48–49). Mot denna bakgrund förordar jag att stödet nu räknas upp med omkring 20 % fr. o. m. den 15 oktober 1984. I sammanhanget vill jag anmäla att jag i 1985 års budgetproposition avser att föreslå en ändring i partistödslagen som innebär att utbetalningen av stödet kommer att ske kvartalsvis i stället för som f. n. årsvis. Ändringen innebär en anpassning till vad som numera i allmänhet gäller vid utbetalning av statliga bidrag av olika slag.

Ett förslag till den lagändring som behövs bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1.1*.

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

1. anta ett inom justitiedepartementet upprättat förslag till lag om ändring i lagen (1972: 625) om statligt stöd till politiska partier,
2. till *Stöd till politiska partier* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett förslagsanslag av 16 000 000 kr.

[4] **H 5. Allmänna val.** Vid 1985 års kommunalval kommer för fjärde gången sedan reformen genomfördes år 1976 invandrare, som har bott i Sverige i minst tre år, att kunna rösta och väljas till kommunala församlingar. Senast vid 1982 års val anvisades särskilda medel för information till invandrare för att stimulera dem att utnyttja sin rösträtt.

Riksdagen har för budgetåret 1984/85 under anslaget H 5. Allmänna val anvisat 19 922 000 kr. för kostnader med anledning av 1985 års val. Av beloppet kommer som vid tidigare val en viss del att avsättas för information till invandrare. Denna valtekniska information kommer inför 1985 års val att ha ungefär samma omfattning som vid 1982 års val. Riksskatteverket svarar i samråd med invandrarverket för informationen. Ytterligare medel för kostnaderna för 1985 års val kommer att begäras i 1985 års budgetproposition.

Inför 1982 års val anvisade riksdagen genom ett tilläggsanslag för budgetåret 1981/82 under tolfte huvudtiteln D 3. Åtgärder för invandrare (prop. 1981/82: 25 bil. 8, AU 9, rskr 118) 7 milj. kr. för stöd till politiska partier för information till invandrare. Jag förordar att 8 milj. kr. anvisas för motsvarande information vid 1985 års val. Det bör ankomma på regeringen att fördela medlen. Fördelningen bör ske efter samma principer som tillämpades inför 1982 års val.

Mot bakgrund av det anförda hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

- att till *Allmänna val* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett förslagsanslag av 8 000 000 kr.

Förslag till

Lag om ändring i lagen (1972:625) om statligt stöd till politiska partier

Härigenom föreskrivs att 2, 6 och 8 §§ lagen (1972:625) om statligt stöd till politiska partier skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Partistöd utgår som mandatbidrag. Varje mandatbidrag utgör 173 000 kronor.

Parti som vid val till riksdagen fått minst 4 procent av rösterna i hela landet erhåller för varje år för vilket valet gäller ett helt grundstöd. Helt grundstöd utgör 3 025 000 kronor.

Parti som avses i 6 eller 7 § erhåller utöver grundstödet tilläggsstöd för varje år för vilket valet gäller med 8 450 kronor för varje vunnet mandat, om partiet är företrätt i regeringen, och annars med 12 650 kronor för varje vunnet mandat.

*Föreslagen lydelse*2 §¹

Partistöd utgår som mandatbidrag. Varje mandatbidrag utgör 208 000 kronor.

6 §²

Parti som vid val till riksdagen fått minst 4 procent av rösterna i hela landet erhåller för varje år för vilket valet gäller ett helt grundstöd. Helt grundstöd utgör 3 630 000 kronor.

8 §³

Parti som avses i 6 eller 7 § erhåller utöver grundstödet tilläggsstöd för varje år för vilket valet gäller med 10 150 kronor för varje vunnet mandat, om partiet är företrätt i regeringen, och annars med 15 200 kronor för varje vunnet mandat.

Denna lag träder i kraft två veckor efter den dag, då lagen enligt uppgift på den har utkommit från trycket i Svensk författningssamling. De nya bestämmelserna tillämpas dock för tid från och med den 15 oktober 1984. Ansökningar som har getts in före ikraftträdandet och som avser stöd för det år som räknas från och med nyssnämnda dag skall anses avse stöd med belopp som följer av bestämmelserna i den nya lydelsen.

¹ Senaste lydelse 1982: 79.

² Senaste lydelse 1982: 79.

³ Senaste lydelse 1982: 79.

Bilaga 2

UTRIKESDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-11-01

Föredragande: statsrådet Bodström såvitt avser punkten 1; statsrådet Hellström såvitt avser punkten 2;

Anmälan till tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85

TREDJE HUVUDTITELN

A. Utrikesdepartementet m. m.

[1] **A 3. Inköp, uppförande och istandsättande av fastigheter för utrikesrepresentationen.** Under denna rubrik har i statsbudgeten för innevarande budgetår anvisats ett reservationsanslag av 42 milj. kr. Vid budgetårets ingång fanns en behållning av 4,5 milj. kr. under anslaget. Med hänsyn till tidplanen för byggnadsarbetena bör vissa objekt m. m. nu ånyo redovisas för riksdagen.

I gällande investeringsplan har för ombyggnad och upprustning av fastigheterna vid Park Avenue, New York, upptagits en kostnadsram om 28 milj. kr. (prop. 1983/84: 100 bil. 5, UU 11, rskr 242).

Regeringen har i beslut den 15 september 1983 och den 11 juli 1984 uppdragit åt byggnadsstyrelsen att projektera och genomföra ombyggnad och upprustning av fastigheterna vid Park Avenue i New York.

Byggnadsstyrelsen beräknade i juni 1983 att kostnaderna för ombyggnaden skulle kunna begränsas till 28 milj. kr. i prisläge 1983-01-01. Den fortsatta projekteringen visar trots omsorgsfull planering och besparingar att kostnaderna i prisläge 1984-01-01 och kursen 7:50/USD blir ca 38 milj. kr. För att möjliggöra tidigare inflyttning har byggnadstiden sänkts från 18 till 14 månader. Medelsbehovet för budgetåret 1984/85 ökar därför med 13 milj. kr.

I gällande investeringsplan har för nybyggnad av ambassadkansli i Luanda upptagits en preliminär kostnadsram om 10 milj. kr. (prop. 1983/84: 100 bil. 5, UU 11, rskr 242).

Regeringen har i beslut den 8 mars 1984 och den 28 juni 1984 uppdragit åt byggnadsstyrelsen att projektera och uppföra ambassadkansli i Luanda.

Den fortsatta projekteringen visar att kostnaderna i prisläge 1984-01-01 blir 13 milj. kr. Medelsbehovet för budgetåret 1984/85 ökar därför med 3 milj. kr.

Med hänvisning till vad jag anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att till *Inköp, uppförande och istandsättande av fastigheter för utrikesrepresentationen* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett reservationsanslag av 16 000 000 kr.

E. Utrikeshandel och exportfrämjande

[2] **E 2. Exportfrämjande verksamhet.** Regeringen har i proposition 1983/84: 168 om exportfrämjande verksamhet bl. a. tagit upp frågan om ökade insatser för att främja export inom byggsektorn samt energisektorn inom ramen för Svensk bygg- och energiexport knutet till Sveriges exportråd. Vidare anges att medel bör ställas till förfogande bl. a. genom omprioriteringar inom bostadsdepartementets verksamhetsområde (5 milj. kr.). Av propositionen framgår också att regeringen skulle återkomma till denna fråga i tilläggsbudget I för budgetåret 1984/85.

Med hänvisning till riksdagens uttalande med anledning av nämnda proposition (NU 40, rskr 382) i vad avser att särskilt främja export inom byggsektorn bör anslaget tillföras 5 milj. kr. för budgetåret 1984/85. Jag har i denna fråga samrått med chefen för bostadsdepartementet.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

att till *Exportfrämjande verksamhet* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett reservationsanslag av 5 000 000 kr.

SOCIALDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-11-01

Föredragande: statsrådet Sigurdson

Anmälan till tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85

FEMTE HUVUDTITELN

G. Omsorg om äldre och handikappade

[1] G 7. *Kostnader för viss verksamhet för synskadade.* I prop. 1983/84: 190 (SfU 31, rskr 393) om vissa ersättningar till sjukvårdshuvudmännen m. m. anmäldes att viss utrustning, som behövs i samband med överföring av radio- och kassettidningar till synskadade, borde finansieras över statsbudgeten i särskild ordning.

Under anslaget G 7. har i statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisats ett förslagsanslag av 14626000 kr. Medlen används för olika insatser för synskadade. Utgivning av radio- och kassettidningar för synskadade stöds med medel, som beräknas under åttonde huvudtiteln, reservationsanslaget G 11. Stöd till taltidningar. Talutgåvor av dagstidningar distribueras med bud eller med posten (kassettidningar) eller via radiosändning (radiotidningar). Försök med radiosända talutgåvor har bedrivits i Stockholmsområdet. För försöken utvecklades en särskild utrustning för mottagning och uppspelning av den radiosända talutgåvan. På grundval av inhämtade erfarenheter bildade taltidningskommittén (U 1982:05) hösten 1982 tillsammans med företrädare för styrelsen för teknisk utveckling, televerket, Handikappinstitutet, Synskadades riksförbund, Sjukvårdshuvudmännens upphandlingsbolag och Stockholms läns landstingskommun en projektgrupp med uppdrag att utarbeta en mottagarutrustning som skulle kunna serietillverkas och användas för verksamheten med radiotidningar. Arbetet har nu kommit så långt att en första serie om 1 000 mottagarutrustningar kan börja levereras efter årsskiftet.

Mottagarutrustningarna bör som tidigare anförts finansieras över statsbudgeten i särskild ordning. Jag beräknar för ändamålet ett belopp av 1 milj. kr. under förevarande anslag.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

att till *Kostnader för viss verksamhet för synskadade* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett förslagsanslag av 1 000 000 kr.

Rättelse: S. 11, i hemställan Står: reservationsanslag
Rättat till: förslagsanslag

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-11-01

Föredragande: statsrådet R. Carlsson

Anmälan till tilläggsbudget I till stadsbudgeten för budgetåret 1984/85

SJÄTTE HUVUDTITELN

D. Järnvägar

[1] **D. Järnvägar.** *Nyteckning av aktier i ASG AB.* I samband med att ASG AB år 1980 fattade beslut om att bygga en ny terminal i Västberga/Stockholm träffade ägarna en principöverenskommelse om att under 1984–85 genom nyemission öka aktiekapitalet i bolaget. Denna överenskommelse har nu konkretiserats så att parterna är överens om att under januari 1985 göra en nyemission 1:1. För SJ:s del gäller detta under förutsättning av statsmakternas medgivande. Nuvarande aktiekapital uppgår till 45,9 milj. kr., varav SJ:s andel är 50,15% eller 23,0 milj. kr. Övriga aktieinnehavare är AB Transportförvaltning med 25,0% och GDG Biltrafik AB med 24,85%.

En under 1983 genomförd divisionalisering av företagen har medfört en effektivare organisation med betydande kostnadsbesparingar. Dessa tillsammans med avveckling av några dotterbolag och en ökad fakturering har bidragit till en påtaglig förbättring av lönsamhetsbilden. Genom den nu planerade nyemissionen kommer även finansnettot att förbättras. Soliditeten, som nu ligger under 11%, ökas till drygt 14%.

Med åberopande av det anförda har SJ hemställt om bemyndigande att inom investeringsramen för budgetåret 1984/85 använda 23 milj. kr. för nyteckning av aktier i ASG AB.

Jag delar SJ:s uppfattning att ASG AB bör få det redovisade kapitaltillskottet i syfte att stärka företagets ekonomiska ställning.

Med hänvisning till vad jag nu har anförat hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att godkänna att statens järnvägar inom ordinarie investeringsram för budgetåret 1984/85 får använda 23 000 000 kr. för nyteckning av aktier i ASG AB.

7. Luftfart

[2] Ny organisation för luftfartsverket m. m.

Ny organisation för luftfartsverket

Bakgrund

Riksdagens luftfartspolitiska beslut år 1982 (prop. 1981/82:98, TU 28, rskr 339) innebar bl. a. att luftfartsverkets verksamhet skulle inriktas mot en ökad marknadsorientering. Det av luftfartsverket redan påbörjade arbetet med översyn av arbetsformer, organisation och styrsystem skulle fortsätta och verket ålades att självt vidta eller i förekommande fall lägga fram förslag till erforderliga organisatoriska förändringar. I en skrivelse den 4 juni 1984 redovisar luftfartsverket resultatet av översynsarbetet och föreslår vissa ändringar av luftfartsverkets organisation.

Riksrevisionsverket, statskontoret och Aktiebolaget Aerotransport (ABA) har yttrat sig över skrivelsen.

Nuvarande organisatoriska förhållanden

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 14 trafikflygplatserna, att ansvara för driften av stationsområdena för den civila luftfarten på de f. n. fem militära flygplatser som enligt avtal mellan verket och flygvapnet upplåtits för civil trafik.

En annan huvuduppgift är att i fred svara för civil och militär flygtrafikledning. Till huvuduppgifterna hör vidare att utöva överinseendet över flygsäkerheten för den civila luftfarten. Slutligen har verket att utföra vissa myndighetsuppgifter på flygtrafikområdet.

Luftfartsverket är ett affärsdrivande verk. Som affärsverk har luftfartsverket att driva sin verksamhet så att full kostnadstäckning erhålls och så att ett överskott uppnås som motsvarar räntekravet på det av staten och berörda kommuner tillskjutna investeringskapitalet.

Chef för luftfartsverket är en generaldirektör. Under verksledningen är verksamheten uppdelad på sex avdelningar, nämligen flygplatsavdelningen, trafikavdelningen, transport- och planeringsavdelningen, ekonomiavdelningen, administrativa avdelningen och luftfartsinspektionen.

Flygplatserna resp. de lokala flygtrafikledningsorganen sorterar direkt under cheferna för huvudenheterna för flygplats- resp. flygtrafiktjänst. På samma sätt är de regionala besiktningskontoren direkt underställda chefen för luftfartsinspektionen. Flygtrafikledarskolan i Sturup ingår i huvudenheten för flygtrafiktjänst (*bilaga 4.1*).

Luftfartsverkets förslag

I en skrivelse den 4 juni 1984 konstaterar luftfartsverket att huvuddelen av verkets tjänster tillhandahålls och tas i anspråk på flygplatserna och vid flygning mellan olika flygplatser. De produktions- och marknadsmässiga förutsättningarna varierar avsevärt mellan flygplatserna. En decentraliserad organisation, som medger snabb och smidig anpassning och utveckling till skilda förutsättningar, skapar enligt verket de bästa förutsättningarna för att öka effektiviteten – såväl externt som internt – och för att utveckla den kommersiella potentialen vid respektive flygplats. En decentraliserad organisation gagnar också effektiviteten genom den stimulans som en sådan organisation ger till ökat ansvar, engagemang och lokala initiativ.

Luftfartsverket konstaterar vidare att en långtgående delegering av ansvar och befogenheter måste kompletteras med effektiva uppföljnings- och samordningsfunktioner.

En ökad marknadsorientering i enlighet med 1982 års luftfartspolitiska beslut och en delegering av ansvar och befogenheter ställer enligt luftfartsverket krav på anpassningar av verkets nuvarande organisation.

Luftfartsverket har kvalificerade tekniska resurser, som effektivt och på relativt kort tid har byggt upp ett modernt flygplats- och flygtrafiklednings-system. Dessa resurser kommer i fortsättningen att behöva inriktas på att vidmakthålla, modernisera och anpassa dessa system till marknadens krav. Den tekniska utvecklingen torde vidare öka de kompetensmässiga samband som i dag finns mellan olika tekniska enheter.

Mot bakgrund av de beskrivna kraven på organisationen föreslår luftfartsverket att fler arbetsuppgifter med ökat ansvar och vidgade befogenheter bör läggas ut på verkets flygplatser. Flygplatsernas ändrade roll bör komma till uttryck genom att deras organisatoriska ställning ändras. Varje flygplats – f. n. 14 till antalet – bör inordnas direkt under generaldirektören.

Genom att flygplatscheferna blir resultatansvariga direkt under verkschefen kan nuvarande flygplatsavdelning avvecklas.

De tekniska funktionerna inom centralförvaltningen, som i dag finns fördelade på flygplatsavdelningen och trafikavdelningen, bör enligt verket slås samman till en särskild teknisk avdelning. På så sätt kan man tillvarata sammanlagringsmöjligheterna över teknikgränserna. Man får också större möjlighet att över hela verket utnyttja den höga tekniska kompetens som i nuvarande organisation ofta nyttjas inom endast en verksamhetsgren. Detta kan i sin tur förväntas leda till ett ökat verksgemensamt agerande.

På avdelningsnivå inom verket kvarstår enligt förslaget trafikavdelningen, luftfartsinspektionen, transport- och planeringsavdelningen, ekonomiavdelningen och administrativa avdelningen.

Enligt luftfartsverket kommer verkschefen med ett stort antal lokala produktionsenheter – flygplatser – sig direkt underställda, att ha behov av resurser och sakkunnigt stöd för beredning och bedömning av flyg-

platstjänsten. Verket föreslår därför att en stabsfunktion – en marknadsstab – direkt underställd generaldirektören etableras.

Den föreslagna huvudstrukturen ger enligt verket en mera pregnant bild än f. n. av luftfartsverkets funktioner, som kan uppdelas i myndighetsfunktioner och affärsverksfunktioner eller rörelsedrivande verksamheter. Luftfartsinspektionen och transport- och planeringsavdelningen svarar för renodlade *myndighetsfunktioner*. Flygplatserna och flygstationerna samt trafikavdelningen och till den hörande flygtrafikledningsorgan svarar för affärsfunktionen, som utgör verkets egentliga *rörelsedrivande enheter*. Hit hör också den tekniska avdelningen, som betjänar flygplatserna och flygtrafiktjänsten och således säljer sina tjänster internt inom verket. Verkets *centrala staber* utgörs av marknadsstaben, revisionen, administrativa avdelningen och ekonomiavdelningen. Dessa enheter skall huvudsakligen fungera som stöd och ge service till organisationen i övrigt. Marknadsstaben och revisionen svarar dessutom tillsammans med delar av administrativa avdelningen och ekonomiavdelningen för verkets huvudkontorsfunktioner, vilkas uppgift är att i första hand biträda verkschefen i dennes ledning av hela verket.

I den nya organisationen kommer personalen vid centralförvaltningen att minska med ca 40 årsarbetskrafter jämfört med då förändringsarbetet började budgetåret 1982/83.

Luftfartsverket har fr. o. m. den 1 juli 1984 vidtagit vissa provisoriska åtgärder för att kunna tillämpa den verksamhetsinriktning som redovisats. Verket är inriktat på att kunna genomföra den föreslagna organisationen den 1 januari 1985.

De organisationsförändringar som verket föreslår och det åtgärdsprogram som tagits fram inom ramen för detta projekt skapar enligt luftfartsverket förutsättningar för att förbättra verkets resultatnivå med 55 milj. kr. (*bilaga 4.2*).

Remissyttrandena

Riksrevisionsverket (RRV) anser att det kan vara lämpligt att ge flygplatserna en jämfört med nuläget större frihet. Verket saknar dock en utförlig diskussion i luftfartsverkets förslag om de lednings- och styrformer som tänks bli kopplade till den nya organisationen. Hur dessa utformas måste enligt RRV:s uppfattning bli avgörande för bedömningen av den nya organisationens samlade ändamålsenlighet.

Det ekonomiska mål som gäller för luftfartsverket avser organisationen som helhet, såsom denna definierats av statsmakterna, och inte de enskilda flygplatserna tagna för sig. Viss återhållsamhet måste därför enligt RRV iakttas när det gäller rätten för de senare att disponera driftöverskott resp. att ikläda verket riskengagemang.

Härtill kommer den enligt RRV:s uppfattning mycket viktiga omständigheten att en alltför långt driven självständighet för flygplatserna och en

fixering på den enskilda flygplatsen som resultatenheter kan komma i konflikt med de trafik- och luftfartspolitiska förstahandsmålen att uppnå en regionalt och nationellt samordnad trafikförsörjning på samhällsekonomisk grundval.

Enligt vad RRV inhämtat pågår ännu övervägandena inom luftfartsverket på viktiga avsnitt om hur ansvar och befogenheter mera konkret skall fördelas i den nya organisationen. RRV vill mot den bakgrunden inte motsätta sig att organisationen nu ändras enligt den av luftfartsverket förslagna huvudmodellen. RRV finner det dock angeläget att luftfartsverket åläggs att, senast i samband med att den nya organisationen träder i kraft, för statsmakterna redovisa huvuddragen i det styr- och ledningssystem som verket avser tillämpa tillsammans med denna.

RRV berör även internrevisionens plats i den nya organisationen. Verket finner det angeläget att internrevisionen inte, såsom eventuellt kan utläsas ur organisationsförslaget, får en ställning i första hand som en allmän servicefunktion gentemot den övriga organisationen. Revisionsenheten bör ges ett markerat ansvar för revision direkt under generaldirektören.

Statskontoret stöder förslaget till ändringar av luftfartsverkets organisation.

Aktiebolaget Aerotransport AB (ABA) konstaterar att den nya organisationen syftar till dels att öka kapacitetsutnyttjandet, dels att skapa tjänster som krävs för säkra och effektiva transporter, dels att stimulera till ökat utnyttjande av flyget som transportmedel, dels att tillvarata den kommersiella potentialen samt dels att öka effektiviteten och förbättra resultatet. Betydelsen av de tre förstnämnda målen kan enligt ABA inte nog understrykas.

I tillägg till ovanstående huvudmål kan den nya organisationen enligt ABA också ha marginella mål, vilka dock aldrig får tillåtas komma i konflikt med huvudmålen eller flygföretagens behov och inte heller belasta luftfartssektorns ekonomi.

Genom att verket och flygföretagen tillsammans definierar sina respektive roller inom flygsektorn kan enligt ABA tillgängliga resurser utnyttjas på ett produktivt sätt i stället för att förslösas på interna strider om marknadsandelar. Det samarbetsorgan mellan luftfartsverket, SAS och LIN som nyligen bildats synes vara ett lämpligt forum att med utgångspunkt i en gemensam övergripande målsättning åstadkomma gemensamma tolkningar av riktlinjerna för verksamheten samt definition av flygbolagens och luftfartsverkets roller i systemet liksom också etablerandet av effektiva samarbetsformer.

I den nya organisationen får flygplatscheferna ett s. k. resultatansvar. Enligt ABA:s mening är ett uttalat resultatansvar allmänt sett befrämjande för effektiviteten. Resultatansvaret för flygplatscheferna måste dock anpassas till att intäkterna enbart till en begränsad del kan påverkas av dem.

ABA anser det nödvändigt att flygbolagen framgent kan avhandla vissa frågor, t. ex. hyressättningen på lokaler och mark som måste disponeras av flygbolagen, centralt och samlat med verksledningen, alternativt att mycket distinkta riktlinjer i dessa avseenden utfärdas centralt.

ABA förutsätter vidare att vissa verksamhetsgemensamma totalramar upprättas för drifts- och investeringskostnader och att sammanvägningen av investeringsåtgärder samt de slutliga ekonomiska beslutsfrågorna liksom hittills kommer att handläggas på central nivå av verket i samråd med kunderna.

Föredraganden

Luftfartsverkets huvuduppgifter är att driva och förvalta statens flygplatser för civil luftfart, att i fred svara för flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart, att ha överinseende över flygsäkerheten för den civila luftfarten samt att utöva vissa trafikmässiga myndighetsfunktioner.

Beträffande den marknads- och kapacitetsmässiga situation som luftfarten befinner sig i har under en följd av år sektorn verkat i en expansiv miljö med stigande efterfrågan på flygtransporter både inrikes och utrikes. I början på 1980-talet stagnerade marknaden vilket ledde till att sektorn hade överkapacitet.

Under senare år har dock utvecklingen varit mycket expansiv. I första hand gäller det inrikestrafiken vilken hänger samman med att SAS och LIN:s verksamheter samlokaliseras i en gemensam terminal på Arlanda hösten 1983. Den snabba utvecklingen av inrikestrafiken och den ökade insikten av flygets stora betydelse i regionalpolitiska sammanhang har medfört en upprustning av stationsbyggnaderna på flera flygplatser i landet. Även utrikestrafiken har under senare år visat en viss tillväxt.

Inför den positiva utveckling av luftfarten som kan förutses under resten av 1980-talet anser jag det naturligt att luftfartsverket skall främja en på sunda ekonomiska villkor grundad utveckling och verka för att en tillfredsställande flygtransportförsörjning uppnås och vidmakthålls till lägsta möjliga kostnader. I detta ligger bl. a. att verket självt eller i samverkan med övriga intressenter vidtar eller initierar åtgärder som stärker sektorns långsiktiga konkurrensförmåga. För att säkerställa detta krävs att luftfarten bedrivs med en hög säkerhet, effektivitet, regularitet och servicenivå. Luftfartsverket och flygbolagen producerar tillsammans flygtransporttjänster. Det är därför angeläget att verkets handlande präglas av en ökad marknadsorientering. En inriktning som också bör ta sig uttryck i anpassning av luftfartsverkets organisation.

När det gäller luftfartsverkets marknadssituation kräver marknaden inte längre att en kraftigt ökad produktionskapacitet skall ställas till förfogande. Flygplatssystemet och flygtrafikledningssystemet är modernt och svarar i huvudsak mot de krav marknaden ställer i fråga om kapacitet och standard. Marknadsutvecklingen är i stället sådan att luftfartsverket, lik-

som övriga företag inom flygsektorn, måste genom en ökad marknadsorientering få en effektiv avsättning för sina tjänster. En strävan måste sålunda vara att luftfartsverkets kapacitet blir utnyttjad så väl som möjligt. Härvid kan också förbättringar av verkets resultat uppnås.

Offensiva insatser för att åstadkomma detta måste i första hand avse verkets huvuduppgifter, nämligen att tillhandahålla sina tjänster för att möjliggöra säkra och effektiva flygtransporter. Här är verkets uppgift inte minst att stimulera till ökat utnyttjande av flyget som transportmedel.

Offensiva insatser krävs också för att tillvarata den kommersiella potential som ligger i att verket på flygplatserna disponerar mark, lokaler och personal.

Det gäller slutligen att aktivt slå vakt om och utnyttja den i långa stycken unika kompetens som finns inom verket för försäljning, i första hand på exportmarknaden. Genom dotterföretaget Swedavia AB har verket ett instrument för aktiv marknadsföring och försäljning av verkets kunnande.

Jag återkommer till frågan om ett ökat aktiekapital för Swedavia.

Den nya organisation som luftfartsverket föreslår syftar till att öka marknadsinriktningen och resursutnyttjandet. Detta sker bl. a. genom att flygplatserna konstitueras som självständiga resultatenheter med ett utvidgat linjeansvar direkt under verkschefen. Den centrala förvaltningen får en förstärkt karaktär av stab till verkschefen och samtidigt en servicefunktion gentemot flygplatserna.

Den nya organisationens huvudstruktur innebär sålunda

att flygplatserna får ett delegerat ansvar direkt under verkschefen,

att flygplatsavdelningen i samband därmed avvecklas och en teknisk avdelning inrättas,

att en marknadsstab inrättas och

att en starkare avgränsning görs mellan verkets myndighets- och rörelse-drivande enheter.

För egen del finner jag att luftfartsverkets förslag till ändrad organisation är i överensstämmelse med vad statsmakterna uttalade i samband med 1982 års luftfartspolitiska beslut. Förslaget uttrycker en klar strävan mot en bättre marknadsanpassning bl. a. genom ökade möjligheter för flygplatserna att agera självständigt. Jag finner också betoningen av målstyrning, produktansvar och resultatansvar i luftfartsverkets förslag mycket värdefull.

Den av luftfartsverket föreslagna organisationen med en markerad marknadsorienterad profil kommer enligt min mening i hög grad att medverka till en fortsatt positiv utveckling av luftfarten. Genom denna strukturförändring kommer såväl resurser och beslut att så långt möjligt föras ut till avnämarna vilket jag anser är positivt. Jag delar vidare luftfartsverkets uppfattning att den decentraliserade organisationen också gagnar effektiviteten genom den stimulans en sådan organisation ger till ökat ansvar, engagemang och lokala initiativ.

Med utgångspunkt i de övergripande målen för luftfartsverkets verksamhet kan flygplatserna på ett bättre sätt än hittills planera och utveckla flygplatsens egna uppgifter samt initiera och stimulera rationella lösningar av de i första hand flygplatsorienterade verksamheterna. Flygplatserna kan också spela en mer aktiv roll i att utveckla och genomföra olika servicchöjande åtgärder, t. ex. vad gäller transporter till och från flygplatserna.

Förändringen innebär också att luftfartsverket och flygbolagen får i stort sett parallella organisationer vilket bör underlätta samarbetet på såväl central som lokal nivå. Samarbete och samverkan mellan luftfartsverket och flygbolagen är enligt min mening utomordentligt viktigt för att sektorn skall kunna bibehålla och stärka sin konkurrenskraft. Luftfartsverket har också i ökad utsträckning vidgat sina kontakter med olika intressenter bl. a. genom tillskapandet av olika samarbetsorgan.

RRV och ABA tar upp frågan om lednings- och styrformer i den nya organisationen.

Allmänt vill jag i anslutning härtill framhålla att jag ser stora fördelar med en delegering av ansvar och befogenheter i kombination med ett resultatansvar.

En sådan delegering förutsätter dock inte bara effektiva uppföljnings- och samordningsfunktioner utan framför allt centrala riktlinjer som utgår från sektorns och verkets övergripande mål.

För den allmänna styrningen av verket spelar därför de grundläggande värderingarna och riktlinjerna i skilda frågor som förutsätts genomsyra hela organisationen en stor roll. Enligt vad jag erfarit har inom luftfartsverket parallellt med organisationsförändringsarbetet pågått arbete med analys och utveckling av mål för verksamheten, affärsidé och strategier. Därvid har behandlats bl. a. verkets roll i det civila flygtransportsystemet, verkets allmänna beteende mot marknaden, prisfrågor, verkets engagemang på det konkurrensområdet, luftfartspolitiska frågor, flygsäkerhetsfrågor m. m.

Enligt min mening är fastläggande av gemensamma grundläggande mål och värderingar en viktig uppgift i en decentraliserad organisation. Härigenom skapas utrymme för ett lokalt beslutsfattande och agerande.

Det är därför angeläget att verket fortsätter att utveckla former och metoder för målformulering och målstyrning.

För den sammanhållande styrningen av verket är det vidare angeläget att utveckla härför erforderliga ekonomi-administrativa system, som snabbt ger lokala och centrala beslutsfattare relevant ekonomisk information. Härvid spelar utvecklingen på ADB-området stor roll. Luftfartsverket har också med utgångspunkt i en nyligen fastlagd ADB-strategi påbörjat uppbyggnaden av ett nytt informationssystem.

RRV tar upp de ledningssvårigheter som kan följa av ett brett kontrollspann. Antalet underställda enheter bör enligt min mening inte tillmätas

alltför stor betydelse vid bedömningen av ledningsfunktionens möjligheter att fungera effektivt. Väsentligt i detta sammanhang är vidare den ansvars- och befogenhetsfördelning som verket utarbetat. Det kan också nämnas den nya marknadsstaben som får vissa sammanhållande uppgifter i förhållande till flygplatserna.

Remissinstanserna har inget att erinra mot luftfartsverkets förslag om inrättande av en marknadsstab. Inte heller mot förslaget att de tekniska funktionerna som i dag finns fördelade på flygplatsavdelningen och trafikavdelningen slås samman till en särskild teknisk avdelning.

Jag biträder förslaget att en marknadsstab inrättas med uppgift att bereda verksövergripande marknads- och flygplatstjänstfrågor och att den nuvarande flygplatsavdelningen avvecklas som en följd av att flygplatscheferna får ett ansvar för sin verksamhet direkt under verkschefen. På grund av den omfattning som den civila flygtrafiken har på Luleå/Kallax flygstation bör även flygstationschefen i Luleå ha ett ansvar för sin verksamhet direkt under verkschefen.

Jag biträder även förslaget om att föra samman verkets tekniska funktioner i en teknisk avdelning. Med en teknisk avdelning blir verkets samlade tekniska kompetens företrädd på direktionsnivå vilket kommer att vara av stor betydelse i såväl utvecklings- och framtidsbedömningar som i frågor gällande den löpande driften.

Den tekniska avdelningen skall arbeta främst på uppdrag av produktansvariga inom verket. Den tekniska avdelningen bör emellertid också ha ett eget ansvar för teknisk utveckling samt fortlöpande analys av anläggningars och utrustningars tekniska status.

Genom de föreslagna ändringarna i luftfartsverkets organisation ges en klarare avgränsning mellan verkets myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner. Luftfartsinspektionen och transport- och planeringsavdelningen utgör verkets renodlade myndighetsfunktioner och flygplatserna och trafikavdelningen med därtill hörande flygtrafikledningsorgan de rörelsedrivande verksamheterna.

Marknadsstaben, revisionen, administrativa avdelningen och ekonomiavdelningen utgör centrala staber. Jag delar riksrevisionsverkets uppfattning att revisionsenheten skall ha ett markerat ansvar för revision direkt under generaldirektören.

Med tanke på den dynamik som präglar flygtransportsektorn får det anses naturligt att successiva anpassningar görs av luftfartsverkets organisationsstruktur. Organisation och system kan vidare behöva förändras för att stärka den inre effektiviteten. Det bör ankomma på regeringen att fatta beslut om sådana förändringar. Jag avser härmed förändringar som inte påverkar luftfartsverkets huvudsakliga verksamhetsinriktning.

Ökning av aktiekapitalet i Swedish Aviation Development (Swedavia) AB m. m.

Riksdagen godkände våren 1982 (prop. 1981/82: 185, TU 32, rskr 289) att ett aktiebolag bildades som dotterföretag till luftfartsverket med uppgift att bedriva konsultverksamhet m. m. inom den civila luftfartens område.

Regeringen godkände den 17 juni 1982 ett förslag till bolagsordning för Swedish Aviation Development (Swedavia) AB och medgav att luftfartsverket fick ta i anspråk erforderliga medel inom den för budgetåret 1982/83 angivna investeringsramen för teckning av aktier i bolaget. Vidare bemyndigade regeringen luftfartsverket att teckna borgen för lån till bolaget intill ett belopp för högst 2,5 milj. kr.

Enligt bolagsordningen 4 § skall bolagets aktiekapital vara lägst 150 000 kr. och högst 600 000 kr. Aktiekapitalet har sedan bolagets bildande utgjort 350 000 kr. och till reservfonden har avsatts 70 000 kr. dvs. föreskrivna 20 % av aktiekapitalet.

I en skrivelse den 2 juli 1984 till regeringen konstaterar luftfartsverket att genom den expansion som Swedavia har haft sedan bildandet har bolagets eget kapital blivit otillräckligt. Under det första verksamhetsåret var omsättningen 3,4 milj. kr. För 1983/84 beräknas den till 7 milj. kr. och för 1984/85 till 17 milj. kr. Enligt den fastställda marknadsplanen är målet att inom en treårsperiod ha mellan 40 och 50 årsarbetskrafter sysselsatta på den internationella marknaden. Detta mål motsvarar en ökning av årsomsättningen till 30–40 milj. kr.

För att kunna finansiera en verksamhet av denna omfattning behöver bolaget disponera kapital – eget och främmande – på ca 11 milj. kr. Kapitaluppbyggnaden bör säkerställas redan nu för att ge bolaget önskvärda planeringsförutsättningar.

Mot denna bakgrund föreslår luftfartsverket att 4 § i bolagsordningen ändras så att däri anges att aktiekapitalet skall utgöra lägst 3 milj. kr. och högst 12 milj. kr.

Proportionen mellan eget och främmande kapital bör vara sådan att soliditeten uppgår till ca 30 % vilket för Swedavia innebär att bolagets aktiekapital bör höjas till 3 milj. kr. I samband med höjningen av aktiekapitalet bör även avsättning till reservfonden göras genom ägartillskott så att denna kommer att uppgå till 20 % av det nya aktiekapitalet. Nyemittering av aktier bör således göras till en kurs motsvarande 120 % av aktiernas nominella värde.

Vid bedömningen av behovet av eget kapital måste också beaktas att internationella kunder ofta har krav på att leverantören kan dokumentera sin ekonomiska styrka genom ett eget bundet kapital som kunden uppfattar stå i relation till det leveransåtagande det är fråga om.

Bolagets främmande kapital utgörs f. n. i stor utsträckning av långa leverantörskrediter. Dessa bör omvandlas till lån för vilka luftfartsverket får teckna borgen. Regeringens medgivande beträffande verkets borgens-

åtagande är f. n. maximerat till 2,5 milj. kr. Med hänvisning till vad som sagts om bolagets totala kapitalbehov föreslår luftfartsverket att detta medgivande utökas till 8 milj. kr.

Jag anser mig kunna godta luftfartsverkets bedömning av bolagets kapitalbehov. Hittillsvarande erfarenheter av Swedavias verksamhet visar att bolaget väl kunnat hävda sig i den internationella konkurrensen. Bolaget har självt och i samarbete med andra svenska företag bearbetat, bevakat och genomfört en rad projekt inom skilda luftfartsområden. Bolagets omsättning och resultat har också utvecklats tillfredsställande. För den fortsatta utvecklingen av bolaget bör dess kapitalbehov säkerställas. Sålunda bör bolagets aktiekapital för Swedavia AB höjas från 350 000 kr. till 3 milj. kr. Genom att de nya aktierna tecknas till en kurs av 120% tillförs ett belopp av 530 000 kr. bolagets reservfond. De medel som behövs för aktieteckningen bör få täckas från det för budgetåret 1984/85 anvisade medel på reservationsanslaget Flygplatser m. m.

För att tillgodose bolagets behov av rörelsemedel bör luftfartsverket få teckna borgen för aktiebolaget intill ett belopp av 8 milj. kr.

F 1. Flygplatser m. m. Utbyggnadsbehov för inrikesflyget på Arlanda flygplats. Vid planeringen och genomförandet av Arlanda Inrikesprojektet förutsattes att endast Linjeflygs trafik skulle flytta från Bromma flygplats och samlokaliseras med SAS inrikestrafik på Arlanda flygplats. Den nya inrikesterminalen dimensionerades sålunda för LIN och SAS jettrafik samt för två regionalflyglinjer.

Sedan inrikesterminalen togs i bruk har utvecklingen blivit en helt annan än den förväntade. Antalet regionalflyglinjer beräknas under hösten 1984 uppgå till 13–14 med ca 120 flygplansrörelser per dag, vilket medför en tiofaldig ökning av trafikintensiteten jämfört med vad som planerats. Tillgänglig kapacitet är otillräcklig och risk finns för allvarliga störningar i trafiken. Situationen förvärras efter hand som större flygplanstyper (SF 340 m. fl.) tas i bruk.

Även den primära inrikestrafiken har utvecklats väsentligt bättre än vad som förutsågs. LIN räknade med en femprocentig minskning av antalet passagerare, att jämföras med den ökning på ca 20% som nu förväntas för det första året på Arlanda. Speciellt har noterats en betydande ökning av antalet transferpassagerare.

I en skrivelse den 27 september 1984 till regeringen konstaterar luftfartsverket att omedelbara åtgärder erfordras i inrikesterminalen och för regionalflyget.

Vad gäller regionalflyget har den kraftiga ökningen av antalet passagerare medfört att väntutrymmen och expeditionsmöjligheter är otillräckliga. Olika förslag till lösningar har studerats, varvid verket kommit fram till att en byggnad av enklare standard bör för tillfället anläggas utmed nuvarande plattform. Förutom ökade passagerarutrymmen tillkommer härigenom kontor för regionalflygförretagen, vilket helt saknas i dag.

För hösten aktuella trafikprogram visar ett större behov av uppställningsplatser för flygplan än vad som finns tillgängligt. Inrikesplattformen planeras därför utökas med ca 12000 m², vilket ger plats för uppställning av ytterligare fem flygplan av storlek SF-340.

Av säkerhets- och bekvämlighetsskäl fordras att passagerare transporteras med buss till flygplan uppställda vid sidan av terminalbyggnaden. För ändamålet behöver två bussar inköpas. Vidare behöver nuvarande väntutrymme för regionalflygpassagerarna byggas om för att medge sådana busstransporter. Åtgärderna för regionalflyget har kostnadsberäknats till 15,7 milj. kr.

I inrikesterminalen behöver åtgärder vidtas eftersom det på grund av den kraftigt ökade trafikmängden med bl. a. större personalbehov som följd f. n. saknas kontor, expeditioner och personalutrymmen för vissa personalkategorier. Personal för bl. a. flygplansstädning och ramppersonal har f. n. sina lokaler i provisoriska baracker uppställda i anslutning till terminalbyggnaden.

Luftfartsverket föreslår att detta problem löses genom en enklare tillbyggnad av pirspetsen och utbyggnad av plan 4 mot gatusidan. För incheckning och biljettförsäljning fordras ytterligare kapacitet.

Enligt luftfartsverket behöver åtgärder vidtas för att underlätta hanteringen av transferbagage. Detta bedöms kunna ske i befintliga lokaler. Behovet av åtgärder är stort eftersom vid planeringen av terminalen förutsattes ca 100–200 transferbagage per dag och antalet kollin f. n. uppgår till ca 1500 per dag.

Restaurangverksamheten inklusive personalrestaurangen har ökat med 100% i förhållande till vad som förutsattes i programarbetet. Detta har inneburit att förråd, kylrum, köksutrymmen och personalutrymmen är otillräckliga och har givit en dålig arbetsmiljö. Yrkesinspektionen har granskat förhållandena och meddelat att åtgärder måste vidtas. En provisorisk lösning med baracker som ställs upp på planen vid nuvarande varuintag föreslås.

Enligt luftfartsverkets beräkningar uppgår det totala investeringsbehovet till ca 25 milj. kr., i prisläge 1985-01-01.

De avsedda åtgärderna beräknas kunna vidtas i huvudsak under våren 1985.

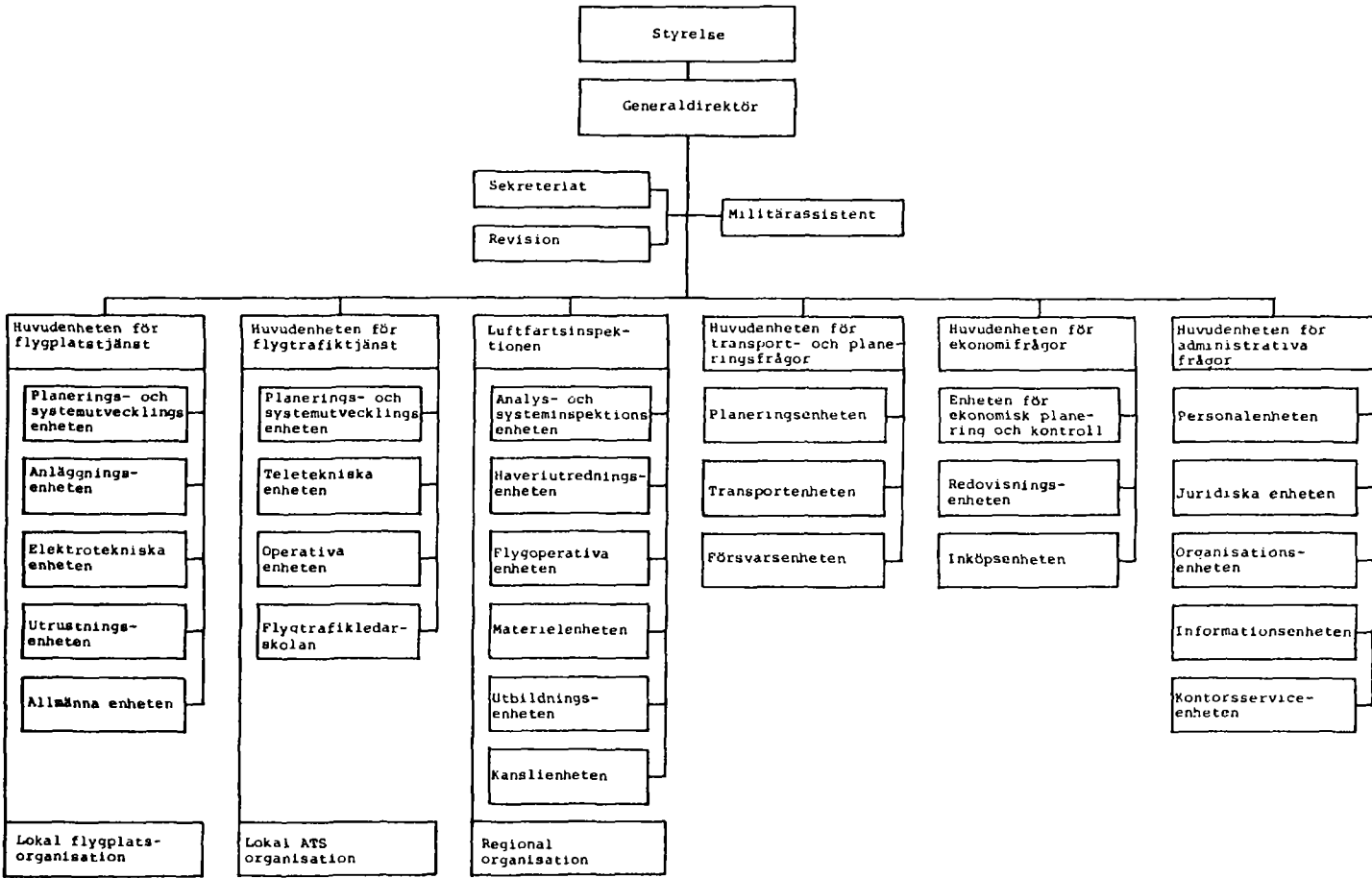
För egen del kan jag konstatera att sammanföringen av LIN och SAS' inrikes i en gemensam terminal på Arlanda har inneburit en mycket kraftig trafiktillväxt. Det gäller den tunga jettrafik som bedrivs av SAS och LIN och som har ökat det första verksamhetsåret på Arlanda med närmare 20%. Det gäller också den regelbundna trafiken med mindre flygplan – regional- eller som det också brukar kallas sekundärflyget. Befintliga regionalflygförbindelser har fått en mycket snabb passagerartillväxt samtidigt som nya förbindelser har upprättats. Sammantaget har detta inneburit att utrymmena för både flygplan och passagerare i regionalflyget blivit klart otillräckliga.

Enligt min mening är det naturligt att anpassningsåtgärder måste vidtas i den nya terminalen när verksamheten pågått någon tid. Den kraftiga trafikökningen har förstärkt behovet av åtgärder. Det är också angeläget att den tillväxt som regionalflyget uppvisat kan omhändertas på ett tillfredsställande sätt och att dess fortsatta utveckling tryggas. Jag förordar därför att de av luftfartsverket föreslagna åtgärderna vidtas.

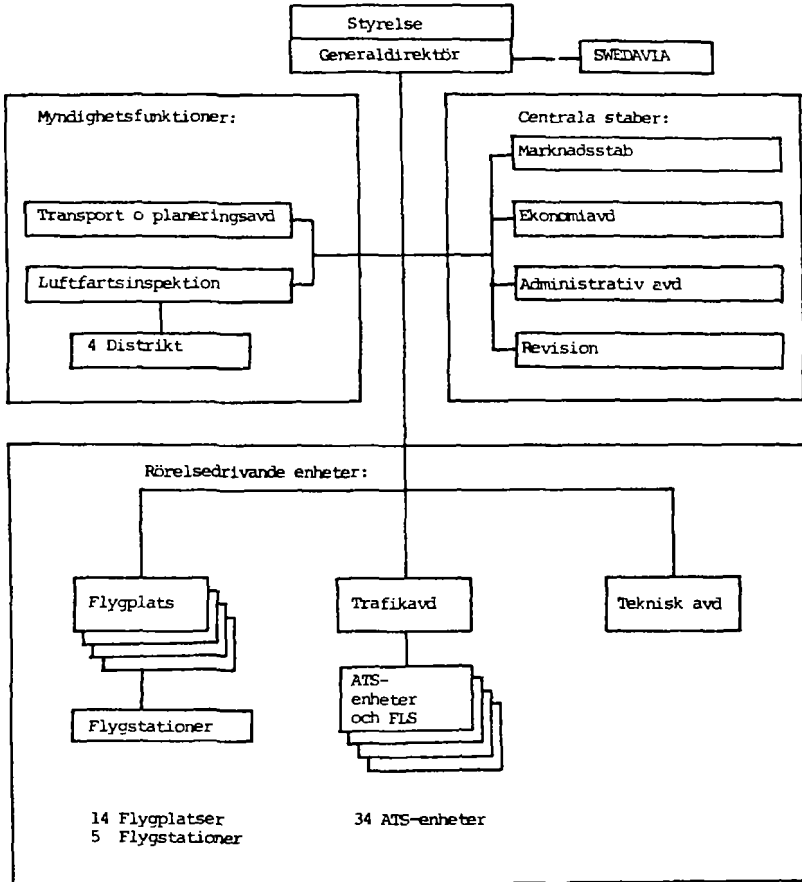
Med hänvisning till det anförda hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

- att godkänna de av mig förordade riktlinjerna för organisation av luftfartsverket,
- att bemyndiga regeringen att besluta om framtida ändringar i luftfartsverkets organisation,
- att godkänna att luftfartsverket inom ordinarie investeringsram för budgetåret 1984/85 får använda 3 180 000 kr. för nyteckning av aktier i Swedavia AB,
- att bemyndiga regeringen att medge luftfartsverket att teckna borgen för lån till Swedavia AB intill ett belopp om högst 8 000 000 kr.,
- att till *Flygplatser m. m.* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett reservationsanslag på 25 000 000 kr.

Luftfartsverkets nuvarande organisation



Luftfartsverkets förslag till ny organisation



JORDBRUKSDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-11-01

Föredragande: statsrådet Thunborg

Anmälan till tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85

NIONDE HUVUDTITELN

C. Jordbruksprisreglering

[1] **C 4. Inköp av livsmedel m. m. för beredskapslagring.** Under denna rubrik har på statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisats ett reservationsanslag av 44 670 000 kr.

Ammoniak är en nödvändig råvara vid tillverkning av de kvävegödselmedel som behövs i jordbruket. Ammoniak används också vid tillverkning av bl. a. sprängämnen. En inhemsk produktion av ammoniak är därför viktig från beredskapssynpunkt. Inom landet tillverkas ammoniak endast vid en fabrik i Köping, som ägs av Supra AB. Produktionskostnaderna för den ammoniak som tillverkas i Köping är vanligtvis högre än priset på importerad ammoniak. Genom en investering på 28 milj. kr. (i prisläget mars 1983) i en energibesparande maskinutrustning skulle produktionskostnaderna kunna minska betydligt. En viss merkostnad skulle emellertid trots investeringen föreligga vid inhemsk produktion jämfört med import.

Med hänsyn till att fortsatt inhemsk ammoniak tillverkning är viktig för vår försörjningsberedskap har statens jordbruksnämnd (JN) och överstyrelsen för ekonomiskt försvar (ÖEF) träffat avtal med Supra AB. I avtalet förbinder sig Supra AB att t. o. m. utgången av år 1989 upprätthålla en årlig tillverkningskapacitet av 55 000–60 000 ton ammoniak vid företagets anläggning i Köping.

ÖEF har i avtalet åtagit sig att för finansiering av den nämnda investeringen i ammoniakfabriken lämna ett ränte- och amorteringsfritt beredskapslån till ett belopp som motsvarar 72 % av investeringen, dock högst 24 milj. kr. Beredskapslånet avskrivs vid avtalsperiodens slut sedan Supra AB visat att företaget fullgjort sina åtaganden.

Av avtalet framgår vidare att om relationerna mellan produktionskostnaden för ammoniak i Köping sedan avsedd investering genomförts och den jämförbara kostnaden för inköp av ammoniak till Köping varaktigt förändras i väsentlig omfattning i förhållande till läget i september 1983, skall avtalsparterna i positiv anda ta upp förhandlingar om sådana jämkningar av avtalet som kan anses vara skäliga.

Med hänsyn till beräknade krisbehov av ammoniak inom resp. myndighets ansvarsområden har JN och ÖEF föreslagit följande fördelning av kostnaderna för beredskapslånet. JN finansierar 80 % av beredskapslånet, dock högst 19,2 milj. kr., och ÖEF finansierar 20 % av lånet, dock högst 4,8 milj. kr.

Avtalet har tecknats inom den bemyndiganderam som ÖEF förfogar över för fleråriga beredskapslån. ÖEF:s andel av lånet finansieras av tillgängliga medel under fjärde huvudtitelns anslag Beredskapslagring och industriella åtgärder.

JN har hemställt om medgivande att få disponera medel ur förevarande anslag för att finansiera sin del av lånet.

Jag vill understryka att det för vår försörjningsberedskap på främst livsmedelsområdet är angeläget att tillverkningen av ammoniak inom landet kan upprätthållas. Det avtal som myndigheterna har träffat innebär att Supra AB åtar sig att upprätthålla tillverkningen av ammoniak i Köping under återstoden av 1980-talet. Mot denna bakgrund biträder jag jordbruksnämndens begäran att få disponera medel ur förevarande anslag för finansieringen av beredskapslånet till Supra AB. Jag bedömer att anvisade medel inkl. reservation är tillräckliga för att täcka medelsbehovet.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

att bemyndiga regeringen att medge statens jordbruksnämnd att få disponera medel från reservationsanslaget Inköp av livsmedel m. m. för beredskapslagring för ett beredskapslån till Supra AB.

Utdrag
ARBETSMARKNADSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-11-01

Föredragande: statsrådet Leijon

**Anmälan till tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret
1984/85**

TIONDE HUVUDTITELN

D. Invandring m. m.

[1] **D 1. Statens invandrarverk.** Under denna rubrik har på statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisats ett förslagsanslag av 57 057 000 kr.

Regeringen har i prop. 1983/84: 144 om invandrings- och flyktingpolitiken lämnat förslag som innebär vissa ökade uppgifter för statens invandrarverk (SIV), vilka kräver resursförstärkning. I propositionen beräknades preliminärt att SIV borde tillföras medel för tre tjänster. Vidare anmäldes att avsikten var att återkomma i denna fråga i samband med tilläggsbudget för budgetåret 1984/85. Jag föreslår nu att SIV fr. o. m. den 1 januari 1985 förstärks med tre tjänster för handläggning av tillståndsärenden och för verkets nya uppgifter i fråga om genomförande och uppföljning av invandrings- och flyktingpolitiken. Medelsbehovet under budgetåret 1984/85 beräknas till 270 000 kr. för detta ändamål.

Den 1 januari 1985 överförs det statliga ansvaret för överföring och mottagande av flyktingar från arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) till SIV. Enligt riksdagens beslut med anledning av prop. 1983/84: 124 om mottagandet av flyktingar och asylsökande förstärks SIV centralt med 13 tjänster till följd av de nya arbetsuppgifterna. En av verkets nya uppgifter blir att svara för att de utlänningar som söker asyl i samband med inresan i Sverige och saknar bostad tas emot på utredningsförläggning. SIV skall driva sådana förläggningar och svara för att den asylsökande, efter polisens utredning i tillståndsärendet, anvisas bostad i en kommun med vilken SIV har träffat överenskommelse om mottagande. Enligt riksdagsbeslutet skall en fast utredningsförläggning inrättas i Flen den 1 januari 1985. Dimensioneringen av denna förläggning och behovet av ytterligare utrednings- och mottagningsresurser i anslutning till olika inreseorter borde enligt uttalanden i propositionen utredas närmare.

Regeringen uppdrog genom beslut den 5 april 1984 åt SIV att – med utgångspunkt i de uttalanden som gjordes i prop. 1983/84: 124 – utreda vissa frågor om utredningsföreläggningar för asylsökande. SIV har den 6 september 1984 i en rapport redovisat uppdraget och lämnat förslag till dimensionering av förelägningsverksamheten. Vad gäller SIV centralt yrkar verket på förstärkning med en handläggartjänst med hänsyn till att ledningen av utredningsföreläggningarna medför betydande merarbete utöver vad som tidigare har beräknats. Vidare föreslår verket förstärkning med en assistenttjänst för att centralt handha ett datasystem som bl. a. skall underlätta utplacering från föreläggningarna. Datasystemet skall också vara ett hjälpmedel vid beräkning av ekonomisk ersättning till kommuner som tar emot flyktingar.

Verket har tidigare i en särskild skrivelse anhållit om 1 080 000 kr. i extra medel för att utveckla det nämnda datasystemet. Den lönsamhetskalkyl som verket har upprättat visar att systemet är lönsamt andra året efter driftstart.

Jag delar SIV:s uppfattning att verkets centrala uppgifter för ledning och drift av utredningsföreläggningarna kommer att innebära ett merarbete jämfört med vad som tidigare beräknats i prop. 1983/84: 124. Jag anser också i likhet med SIV att ett datorbaserat system för administration av flyktingverksamheten totalt sett bör begränsa verkets kostnader för verksamheten. Jag föreslår mot denna bakgrund att SIV tillförs medel för de begärda personalförstärkningarna fr. o. m. den 1 januari 1985 och att verket beviljas en engångsanvisning på 1 080 000 kr. för utvecklingen av datasystemet. För personaltillskottet beräknar jag 160 000 kr. för innevarande budgetår. Om behovet av förelägningsplatser på sikt skulle minska bör behovet av personalresurser vid SIV för ledning av verksamheten vid utredningsföreläggningarna prövas på nytt.

Under de senaste månaderna har antalet utlänningar som har ansökt om asyl i Sverige ökat. Under första halvåret 1984 ansökte 2 787 personer om asyl, vilket motsvarar ca 465 per månad. Under juli, augusti och september var antalet asylsökande 856, 1 324 resp. 2 321. Ökningen har bl. a. medfört lång väntetid från det att ansökan om uppehållstillstånd görs tills polisens utredning kan påbörjas. För att minska dessa väntetider har en viss tillfällig omfördelning gjorts av polisresurser till de polisdistrikt som har de största balanserna. I takt med att polisens utredningar blir klara ökar också antalet asylärenden hos SIV. Även antalet besvärärenden hos regeringen kan komma att öka. En stor ökning av antalet ärenden hos SIV och regeringen skulle leda till betydligt längre genomsnittliga handläggningstider om inte särskilda åtgärder vidtas. Långa handläggningstider medför bl. a. betydande samhällskostnader för uppehälle och bostad åt de asylsökande. SIV och regeringskansliet måste därför vid behov kunna sätta in tillfälliga resursförstärkningar för handläggningen av tillståndsärenden. SIV har den 10 oktober 1984 hemställt om en förstärkning av resurserna

för handläggning av tillståndsärenden under budgetåret 1984/85 med 1 milj. kr. En sådan tillfällig förstärkning bör tilldelas verket under innevarande budgetår i syfte att förhindra en ökning av handläggningstiderna.

Med hänvisning till vad jag har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att till *Statens invandrarverk* på tilläggsbudget 1 till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett förslagsanslag av 2 510 000 kr.

[2] **D 5. Överföring och mottagning av flyktingar m. m.** Under denna rubrik har på statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisats ett förslagsanslag av 24 250 000 kr. Över anslaget anvisas medel för den del av mottagandet av flyktingar och asylsökande som fr. o. m. den 1 januari 1985 genomförs direkt av SIV. Det gäller i första hand verksamheten vid mottagningsförläggningar för flyktingar och utredningsförläggningar för asylsökande.

Som jag tidigare har anfört har SIV utrett vissa frågor om utredningsförläggningar för asylsökande och lämnat förslag om bl. a. behovet av inkvarteringsplatser på sådana förläggningar. Verket bedömer bl. a. mot bakgrund av antalet asylsökande under de sju första månaderna 1984 att det bör finnas en total inkvarteringskapacitet på uppåt 500 platser. Verket föreslår att den av riksdagen beslutade permanenta utredningsförläggningen i Flen får en kapacitet för att ta emot 200 asylsökande per månad och att en förläggning inrättas i Märsta för att kunna ta emot ca 100 asylsökande per månad. För att få ytterligare platser anser SIV det naturligt att ta i anspråk den lediga kapacitet som efter hand kommer att finnas på de mottagningsförläggningar för flyktingar som SIV den 1 januari 1985 övertar från AMS. Verket förordar att förläggningen i Alvesta används för att ta emot asylsökande som kommer via Trelleborg och Ystad. Förläggningen i Alvesta beräknas dock under första halvåret 1985 ha kvar många organiserat överförda flyktingar, som inrest under år 1984, och kan därför inte omedelbart utnyttjas som utredningsförläggning. Därför räknar verket med att en tillfällig utredningsförläggning behövs under våren 1985 för att ta emot asylsökande, som inreser över Trelleborg och Ystad.

SIV:s förslag innebär en betydligt större dimensionering av antalet platser på utredningsförläggningar än vad som legat till grund för resursberäkningen för budgetåret 1984/85 i prop. 1983/84: 124 om mottagandet av flyktingar och asylsökande. Med hänsyn till det ökade antalet asylsökande under år 1984 jämfört med tidigare år och rådande osäkerhet om den framtida utvecklingen är det inte lämpligt att f. n. ta någon definitiv ställning till hur många inkvarteringsplatser för asylsökande som erfordras under de närmaste åren. Det viktiga är att det finns en beredskap och en flexibilitet så att antalet platser snabbt kan anpassas till förändringar i antalet asylsökande. Regeringen har nyligen fattat ett beslut angående förläggningsverksamheten som innebär att stor flexibilitet skapas. I beslutet föreskrivs att SIV fr. o. m. den 1 januari 1985 skall driva en permanent

utredningsförläggning för asylsökande i Flen med möjlighet att inkvartera 200 personer samt en utredningsförläggning i Märsta med 100 platser. Vid behov får verket i samråd med rikspolisstyrelsen därutöver anordna och driva tillfälliga utredningsförläggningar och tillfälligt utöka kapaciteten vid förläggningarna i Flen eller Märsta. Verket får vid behov också svara för annan tillfällig inkvartering i anslutning till inreseorter.

För innevarande budgetår kommer det sannolikt att bli aktuellt att ta i anspråk fler än de 300 platser som inrättas i Flen och Märsta. Det innebär att de resurser som beräknats för förläggningsverksamhet i prop. 1983/84: 124 inte kommer att vara tillräckliga. Verksamheten vid utredningsförläggningar för asylsökande beräknas medföra ett ökat resursbehov på ca 8 milj. kr.

Med hänvisning till vad jag har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att till *Överföring och mottagning av flyktingar m. m.* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett förslagsanslag av 8 000 000 kr.

BOSTADSDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-11-01

Föredragande: statsrådet Gustafsson

Anmälan till tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85

ELFTE HUVUDTITELN

B. Bostadsförsörjning m. m.**B 3. Lån till bostadsbyggande.** Från anslaget betalas ut bl. a. s. k. särskilda lokallån.

Särskilda lokallån lämnas enligt 3 § förordningen (1982: 1272) om statligt länestöd m. m. till särskilda åtgärder i bostadsområden med outhyrda lägenheter (ändrad 1983: 1024). Lånen lämnas för sådana ombyggnader i områden med ett stort antal lägenheter som inte har kunnat hyras ut eller upplåtas med bostadsrätt, som innebär att bostadsutrymmen byggs om till lokaler för kontorsändamål eller liknande. För lånen gäller i övrigt samma regler som för bostadslån till lokaler.

Riksdagen har fastställt (prop. 1983/84: 26, bil. BoU 7, rskr 60) en ram för beslut om sådana lån under åren 1983 och 1984 på sammanlagt 60 milj. kr. Regeringen har riksdagens bemyndigande att vidga ramen om det behövs av sysselsättningsskäl. Fram t. o. m. den 30 juni 1984 har bostadsstyrelsen beviljat särskilda lokallån i 25 ärenden till ett sammanlagt belopp av 26,1 milj. kr. Styrelsen föreslår i anslagsframställningen för budgetåret 1985/86 att ramen får användas för beslut om lån även under år 1985.

Efterfrågan på lån har varit sådan att det finns anledning att anta att beslutsramen inte kommer att vara helt utnyttjad vid utgången av detta år. Med hänsyn härtill förordar jag att den tid under vilken ramen får utnyttjas förlängs med ett halvt år. Lokallån bör således kunna beviljas även under första halvåret 1985 inom den beslutade ramen om 60 milj. kr. Regeringen bör samtidigt utverka riksdagens bemyndigande att vidga ramen av sysselsättningsskäl även under förlängningstiden.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. medge att ramen på 60 000 000 kr. för särskilda lokallån får användas för beslut om lån även under första halvåret 1985,
2. bemyndiga regeringen att vidga ramen om det behövs av sysselsättningsskäl.

INDUSTRIDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-11-01

Föredragande: statsrådet R. Carlsson såvitt avser p. 1–2, 5; statsrådet Dahl såvitt avser p. 3–4.

Anmälan till tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85

TOLFTE HUVUDTITELN

A. Industridepartementet m. m.

[1] **A 4. Extra utgifter.** Under denna rubrik har i statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisats ett reservationsanslag av 600 000 kr. Vid ingången av budgetåret fanns en reservation av 18 552 kr.

FN:s organisation för industriell utveckling (UNIDO) anordnar i maj 1985 ett konsultationsmöte i Sverige. Mötet kommer att behandla frågor kring energiutrustningar och energiteknologi. Världlandets kostnader har beräknats till 1 100 000 kr.

Vidare har den svenska regeringen inbjudit Economic Commission for Europe (ECE) att – i maj 1985 – hålla ett seminarium om högspänd likström. Av kostnaderna för detta seminarium bör industridepartementet svara för 200 000 kr.

Storleken av anslaget Extra utgifter för innevarande budgetår har inte kunnat beräknas med hänsyn till nyssnämnda kostnader.

Med hänvisning till det anförda och efter samråd med statsrådet Dahl hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att till *Extra utgifter* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett reservationsanslag av 1 300 000 kr.

B. Industri m. m.

[2] **B 15. Täckande av förluster vid viss garantigivning, m. m.** Från detta anslag bekostas bl. a. bidrag till regionala utvecklingsfonder för att till viss del täcka förluster i anledning av sådana lånegarantier som fonderna har beslutat om t. o. m. 1983 (prop. 1983/84: 135, NU 42, rskr 379).

Statsmakterna beslutade år 1979 om riktlinjer för utvecklingsfondernas garantigivning (prop. 1979/80: 101 bil. 8, NU 32, rskr 172). Beslutet innebar bl. a. att staten skulle ersätta fonderna för hälften av deras förluster på garantiverksamheten. Vidare beslutades att den långgivande banken skulle betala en garantiavgift till utvecklingsfonden samt att denna avgift och räntan för lånet i fråga skulle anpassas till vad som gäller för lån enligt förordningen (1978: 507) om industrigarantilån. Företagen betalar således dels en ränta som tillfaller banken, dels den nämnda avgiften som banken sedan vidarebefordrar till garantigivaren.

Sedan år 1981 kan utvecklingsfonderna teckna garanti inte endast för lån utan även för bankgaranti, såvida de allmänna förutsättningarna för finansiering av fonderna är uppfyllda (prop. 1980/81: 130, NU 64, rskr 425).

F. n. uppgår garantiavgiften till 1% av utestående belopp (SFS 1984: 556).

Enligt beslut av statsmakterna hösten 1983 svarar utvecklingsfonderna själva för hela förlustrisken vad gäller garantibeslut fattade fr. o. m. år 1984 (prop. 1983/84: 40 bil. 10, NU 8, rskr 94).

Enligt min mening bör fondernas ökade risker i samband med garantiverksamheten följas av en möjlighet att i större utsträckning ta betalt för dessa risker. Jag förordar därför att varje utvecklingsfond i fortsättningen ges större frihet att själv bestämma storleken på garantiavgiften och därvid ta hänsyn till risknivån i finansieringsverksamheten och andra omständigheter. Avgiftens storlek bör således inte längre knytas till vad som gäller för verksamheten med industrigarantilån. Jag är medveten om att en ökad frihet för fonderna i detta avseende i vissa län kan komma att medföra att den räntekostnad (inkl. garantiavgiften) som företagen får betala blir högre än f. n. Det ankommer på regeringen att bedöma om och hur avgiftens storlek kan behöva begränsas.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

att godkänna de av mig förordade riktlinjerna beträffande avgifter i samband med garantigivning hos de regionala utvecklingsfonderna.

E. Energi

[3] **E 14. Avveckling av forskningsreaktorer, m. m.** Under denna rubrik har i statsbudgeten för innevarande budgetår anvisats ett reservationsanslag av 9,9 milj. kr. Anslaget är avsett för avveckling av forskningsreaktorer och äldre laboratorier samt för förvaring av avfall från Ågestareaktorn.

Studsvik Energiteknik AB har hemställt om medel för hemtransport från Windscale/Sellafield England av avfall från Ågestareaktorn. Bolaget har i förhandlingar med British Nuclear Fuels Ltd, BNFL, som driver Sella-

fielantläggningarna, kommit överens om hemtagning av Ågestabränslet eventuellt redan innevarande budgetår. Avsikten är att dessa bränslepatroner sedan överförs till Centrala lagret för använt kärnbränsle (CLAB) när detta färdigställts. Den totala kostnaden är beroende av hur man slutligt väljer att transportera avfallet. Studsvik Energiteknik AB har bedömt att den övre gränsen för kostnaden ligger på ca 2,8 milj. kr.

Vidare har bolaget hemställt om 1,57 milj. kr. för förvaring, tillsyn och fysiskt skydd av fissila restprodukter från 1960-talets verksamhet inom dåvarande AB Atomenergi med s. k. blandoxidbränsle.

I budgetpropositionen 1984 uttalade jag mig för att det avfall från Ågestareaktorn som nu förvaras i Windscale bör hemföras till Sverige (prop. 1983/84: 100 bil. 14 s. 143). Detta avfall bör sedan läggas in i Centrala lagret för använt kärnbränsle (CLAB) när detta står klart under nästa år. Studsvik Energiteknik AB bör redan under innevarande budgetår slutföra förhandlingarna med British Nuclear Fuels Ltd, BNFL. Bolaget bör därför nu erhålla de medel som krävs för att ersätta BNFL sedan förhandlingarna slutförts.

Bolaget har också begärt medel för att täcka kostnaderna för förvaring, tillsyn och fysiskt skydd av fissila restprodukter som härstammar från bolagets forskningsverksamhet gällande blandoxidbränsle från 1960-talet. Olika alternativ för ett mer långsiktigt omhändertagande av dessa utreds av bolaget. Jag anser att bolaget speciellt bör undersöka möjligheterna till slutförvaring. Intill dess underlag för slutligt ställningstagande i frågan föreligger bör bolaget erhålla de medel som behövs för att för innevarande budgetår kunna täcka kostnaderna för förvaring, tillsyn, fysiskt skydd etc.

I likhet med bolaget beräknar jag de sammanlagda kostnaderna till 4 370 000 kr.

Med hänvisning till vad jag har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att till *Avveckling av forskningsreaktorer m. m.* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett reservationsanslag av 4 370 000 kr.

[4] Fullföljande av 1983 och 1984 års investeringsprogram inom energiområdet

Riksdagen beslöt hösten 1982 (prop. 1982/83: 50 bil. 6, NU 18, rskr 111) om ett investeringsprogram inom energiområdet för år 1983. Bl. a. anvisades medel härför från det på tilläggsbudget I till statsbudgeten för *budgetåret 1982/83 under fjortonde huvudtiteln* (industridepartementet) uppförda anslaget *E 15. Stöd för åtgärder i samband med upphandling inom energiområdet.*

I december 1983 beslöt riksdagen (prop. 1983/84: 62, NU 9, rskr 124) om ett fortsatt konjunkturpassat investeringsprogram för år 1984 inom energiområdet. Medelsbehovet för programmet beräknades uppgå till sammanlagt 450 milj. kr., varav 350 milj. kr. anvisades från det på tilläggsbudget I

till statsbudgeten för budgetåret 1983/84 under tolfte huvudtiteln (industri-departementet) upptagna anslaget *E 15. Investeringar inom energiområdet*. För stöd till åtgärder av tillförselkaraktär inom bostadsbeståndet skulle vissa medel få disponeras under det på statsbudgeten för *budgetåret 1983/84* under *elfte huvudtiteln* (bostadsdepartementet) uppförda anslaget *B 17. Vissa energibesparande åtgärder inom bostadsbeståndet m.m.* Vidare medgavs att medel från det på tilläggsbudget I till statsbudgeten för *budgetåret 1982/83* under *fjortonde huvudtiteln* (industri-departementet) uppförda reservationsanslaget *E 15. Stöd för åtgärder i samband med upphandling inom energiområdet* skulle få användas även under år 1984.

Avsikten med 1983 och 1984 års investeringsprogram var att på ett snabbt och effektivt sätt öka investeringarna inom energiområdet. Stöden var såväl energipolitiskt som konjunktur- och sysselsättningsmässigt motiverade. Det är viktigt att i detta sammanhang påpeka att stödmöjligheterna inom investeringsprogrammen inte avsåg att innehålla permanenta subventioner. Jag har tvärtom vid flera tillfällen framhållit att ett investeringsprogram är en kortsiktig åtgärd för att bl. a. öka investeringarna i vissa strategiskt viktiga energiprojekt av industripolitiskt intresse, samtidigt som angelägna sysselsättningsstillfällen skapas. De pågående aktiviteterna inom energiområdet har härvid varit värdefulla. Det är viktigt att i det här sammanhanget peka på betydelsen av aktörernas uthållighet och att den här marknaden fungerar på sina egna meriter.

De tillfälliga stöd som har lämnats under åren 1983 och 1984 har lett till betydande investeringar med god sysselsättningseffekt, inte minst i glesbygdsområdena. Bl. a. har antalet beslutade torveldade förbränningsanläggningar i det närmaste tiodubblats och uppgår nu till omkring 60 st.

I regeringkansliet övervägs f. n. energipolitiska ställningstaganden som i ett längre tidsperspektiv skall bygga på bl. a. vunna erfarenheter av tidigare insatser. Inom kort väntas även remissvaren på ett flertal utredningsrapporter som t. ex. rapporten från 1981 års energikommitte. Jag har vidare för avsikt att under hösten ha överläggningar bl. a. med Kommunförbundet om kommunernas roll i genomförandet av energipolitiken.

Stöd enligt 1983 och 1984 års investeringsprogram lämnas intill utgången av innevarande år.

Det är av stor betydelse att de långsiktigt syftande projekten och åtgärderna i 1983 och 1984 års investeringsprogram kan fullbordas. Av de medel riksdagen ställt till förfogande för dessa ändamål kvarstår vissa medel. Jag anser det angeläget att programmet kan fullföljas enligt uppgjorda planer och att inom ramen för de anvisade medlen beslut kan tas även efter årsskiftet 1984–1985. Till frågan om åtgärder därefter inom energiområdet avser jag att återkomma våren 1985.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

att medge att de medel som återstår inom ramen för 1983 och 1984 års investeringsprogram får användas för åtgärder inom energiområdet även efter utgången av år 1984 i enlighet med vad jag har förordat.

G. Statsägda företag

Ekonomiska åtgärder m. m. avseende AB Göta kanalbolag

[5] **G 9. Förlusttäckning i AB Göta kanalbolag.** Något anslag för detta ändamål finns inte upptaget i statsbudgeten för budgetåret 1984/85.

Regeringen beslutade den 30 maj 1984 att överföra förvaltningen av statens aktier i AB Göta kanalbolag till domänverket. Bolaget var tidigare organiserat som ett fristående bolag under kommunikationsdepartementet. Det ändrade huvudmannaskapet utgör ett första steg i en helhetslösning på kanalbolagets ekonomiska problem. Eftersom frågor som rör AB Göta kanalbolag efter beslutet om ändrat huvudmannaskap numera handläggs inom industridepartementet, och därvid som en fråga som rör domänverket, ankommer det på mig att redovisa de förslag till åtgärder som har utarbetats gemensamt inom kommunikations- och industridepartementen.

Bakgrund

Staten förvärvade år 1978 AB Göta kanalbolag inkl. skogsfastigheter och vissa andra anläggningar (prop. 1977/78: 119, TU 22, rskr 291). Statsmakterna hade dessförinnan, år 1977, beslutat om en snabb och genomgripande upprustning av hela kanalen för en beräknad kostnad av 45 milj. kr. i 1977 års prisläge (prop. 1976/77: 66, TU 22, rskr 275). I den beräknade kostnaden, som grundades på sjöfartsverkets beräkningar, ingick muddringsarbeten, arbeten med kanalbankar och strandskoningar, mekanisering och upprustning av slussportar och slussmurar, upprustning av verkstäder och förråd m. m. Den beslutade upprustningen beräknas vara avslutad under innevarande budgetår. Förutom upprustningen har från bolagets sida olika åtgärder vidtagits för att stimulera till ökad trafik på kanalen.

Resultatutveckling

Den genomförda upprustningen, en positiv trafikutveckling, inkomster från olika sidoaktiviteter och ekonomiskt bidrag från berörda landsting har emellertid inte kunnat möta kostnadsutvecklingen i kanalrörelsen. Bolagets resultat sedan staten tog över verksamheten framgår av följande uppställning.

1 000 kr.	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Kanalrörelsen	-1 330	-1 315	-3 100	-2 880	-2 840	-2 985
Skogsrörelsen	700	663	405	675	550	1 521
Fastighetsrörelsen	170	223	270	230	295	430
Övriga verksamheter	20	24	275	290	780	756
Bidrag och försäljningsintäkter, m. m.	330	470	510 ¹	550 ¹	765 ¹	882 ¹
Avskrivningar, skatter och finansnetto	- 280	- 226	- 440	-1 165	-1 490	-1 892
Resultat	- 390	- 161	-2 080	-2 300	-1 940	-1 288

¹ varav landstingsbidrag 1980: 360
 1981: 405
 1982: 440
 1983: 410

Som framgår av sammanställningen försämrades bolagets resultat kraftigt under år 1980. Försämringen hänför sig i huvudsak till betydande kostnadsökningar i kanaldriften. För att klara likviditeten tvingades bolaget ta upp lån som alltsedan dess belastat resultatet med årliga räntekostnader på mellan 0,6–1,1 milj. kr. Då bolaget hela tiden går med förlust kan lånen inte amorteras, utan bolaget tvingas att ta upp nya lån som medför ökade räntekostnader. Bolagets räntebärande lån beräknas den 31 december 1984 uppgå till ca 10,5 milj. kr.

Bolaget har balanserat de årliga förlusterna i ny räkning, vilket medfört att det synliga egna kapitalet nu är negativt. Eget kapital uppgick den 31 december 1983 till –3,2 milj. kr. Likvidation av bolaget har kunnat undvikas eftersom den dolda reserven i bolagets fastigheter mer än väl uppväger det negativa egna kapitalet. Den dolda reserven i fastigheterna klarar likvidationshotet men inte likviditeten. En finansiell rekonstruktion av bolaget är nödvändig.

Kan bolagets problem lösas av egen kraft?

Bolagets problem är, liksom för tiden före statens övertagande, de stora underskotten i kanalrörelsen. Det kan konstateras att kanalen exkl. reparation och underhåll fr. o. m. år 1980 har gett ett årligt underskott på ca 3 milj. kr. Den direkta avkastningen från skogen kan möjligen täcka en del av underskottet och fastighetsförvaltningen ytterligare en mindre del. Övrig verksamhet – varvs- och reparationsverksamhet, betonginjektering, uthyrning av fritidsbåtar m. m. – har givit vissa bidrag men innefattar också förlustrisker.

Den relativt låga direktavkastningen från *skogsbruket* har aktualiserat frågan om en försäljning av skogsfastigheterna. En försäljning skulle efter sanering av skulder kunna tillföra bolaget ca 20–25 milj. kr. Ränteintäkterna från köpeskillingen skulle i bästa fall kunna täcka underskottet på kanaldriften (exkl. reparation och underhåll). Problemet med en fastighetsförsäljning är att lösningen är temporär. Bolaget avhänder sig inflations-skyddade fastigheter. Inflationen reducerar värdet av köpeskillingen och ränteintäkterna och förlustsituationen återkommer obevekligt.

När det gäller *fastighetsrörelsen* kan inkomsterna öka bl. a. genom försäljning av arrendetomter samt hus med tillhörande tomt.

Föredraganden

I statsmakternas beslut år 1978 uttalade föredraganden att det var angeläget att slå vakt om de värden Göta kanal har som kulturminnesmärke och turistled. Dessa värden kunde enligt föredraganden knappast tryggas på annat sätt än genom att staten tog över kanalen. För egen del kan jag konstatera att utvecklingen sedan år 1978 inte givit anledning till en ändrad bedömning i den frågan. Det har därför varit en naturlig utgångspunkt för mig och chefen för kommunikationsdepartementet att söka lösningar på

kanalbolagets problem som innebär ett fortsatt statligt ägaransvar för Göta kanal.

Jag vill i detta sammanhang nämna att föreningen Göta kanals vänner i februari 1984 presenterade ett förslag till lösning av AB Göta kanalbolags ägar-, finansierings- och utvecklingsfrågor. Förslaget innebar bl.a. att aktiemajoriteten skulle övergå i enskild ägo. Enligt min uppfattning skulle det privata näringslivets förslag inte garantera en varaktig lösning av Göta kanalbolags problem.

Trots att Göta kanalbolag är ett litet bolag är verksamheten relativt vittomspännande. Genom att bolaget numera ingår i Domängruppen kan bolaget på ett smidigt och naturligt sätt samarbeta med domänverket och Domänföretagen AB. Ett samarbete ligger nära till hands inom t.ex. skogsrörelsen, där kanalbolagets relativt stora markinnehav, – ca 4 000 ha produktiv skogsmark – i många fall gränsar till domänverkets. Samarbetet kan också gälla marknadsföringsfrågor och gemensamma turistsatsningar. Inom Domängruppen finns också ekonomisk, juridisk och administrativ kompetens som kan bli av värde för bolaget.

Domänverket har förklarat att man skall eftersträva att upprätthålla en kanälörelse av ungefär nuvarande omfattning samt att utvecklingen av övriga verksamheter inkl. kanälörelsen skall baseras på företagsekonomiska överväganden. Rationaliseringsåtgärder som domänverket och bolaget bedömer lämpliga bör även fortsättningsvis göras för att få företaget lönsamt. Alla ansträngningar i den riktningen är utsiktslösa om inte bolaget samtidigt avlastas räntekostnaderna för upptagna lån. Mot bakgrund av den förlust som beräknas uppkomma för år 1984 förordar jag att ett engångsbelopp på 10,5 milj. kr. anvisas som ett aktieägartillskott direkt till bolaget. Medlen bör användas för att återbetala lån varigenom nuvarande räntekostnader bortfaller. Beloppet bör anvisas på ett nytt anslag under tolfte huvudtiteln på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85.

Den affärsmässiga inriktning som bör vara vägledande för verksamheten även fortsättningsvis kan emellertid inte undanskymma de samtidiga förlustrisker som bolaget löper. För år 1983 skulle resultatet t.ex. bli en förlust på ca 250 000 kr. om det negativa finansnettot var eliminerat. För år 1984 beräknas förlusten bli 2,3 milj. kr. och ca 1 milj. kr. utan hänsyn till finansnettot. Skulle förlusten för år 1984 bli större bör mellanskillnaden täckas av domänverket mot avräkning av verkets inleverans av överskottsmedel till statsmakterna.

Landstingen i berörda län bidrar som jag tidigare nämnt med ca 400 000 kr. årligen till bolaget. Landstingen är också representerade i bolagets styrelse. Enligt vad jag erfarit är landstingen beredda att väsentligt öka sina bidrag. Landstingens frivilliga ekonomiska medverkan är naturligtvis av stor betydelse för bolagets ekonomi. Landstingens bidrag och domänverkets ambition att driva bolaget affärsmässigt bör emellertid också kom-

bineras med vissa garantier från statens sida att bistå ekonomiskt om förluster uppstår i bolaget. Osäkerheten om skogskonjunkturen, trafikutvecklingen och om de framtida underhållskostnaderna motiverar enligt min mening detta.

Om förluster inte kan undvikas bör dessa täckas genom bidrag från domänverket. För att inte belasta domänverkets affärsrörelse bör dessa bidrag avräknas från domänverkets inleverans av överskottsmedel till staten. Nedsättningen bör baseras på en bedömning av Göta kanalbolags resultatutveckling under en femårsperiod. Det bör ankomma på regeringen att närmare fastställa det belopp som skall avräknas från domänverkets inleverans av överskottsmedel. För den kommande femårsperioden bedömer jag att avräkningen för bolagets affärsmässiga verksamhet kan bli ca 1.2 milj. kr. årligen. Om den verkliga förlusten blir större bör den följaktligen belasta domänverkets resultat. Om förlustgarantin inte behöver utnyttjas bör på motsvarande sätt domänverket tillgodoräknas detta.

Förutom förlusttäckningsgarantin gentemot domänverket bör verket ges möjlighet att låna ut pengar till kanalbolaget till marknadsmässig ränta. Denna möjlighet bör finnas för att klara kanalbolagets likviditet under lågsäsong och för att kunna genomföra affärsmässiga investeringar i verksamheten. Den totala lånesumman bör inte överstiga 5 milj. kr. Jag förordar sålunda att regeringen inhämtar riksdagens bemyndigande att medge att domänverket lånar ut vid varje tillfälle högst 5 milj. kr. till Göta kanalbolaget.

Den av riksdagen beslutade ramen för upprustning av Göta kanal beräknas vara förbrukad under innevarande budgetår. Sjöfartsverket har utrett behovet av framtida förbättringar och moderniseringar av Göta kanal. Investeringsbehovet beräknas i 1984 års penningvärde uppgå till 40 milj. kr. för perioden 1985/86–1989/90 och 47 milj. kr. för perioden 1990/91–1994/95. En sammanställning över investeringsobjekten bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 8.1*.

Bolaget saknar som framgått ekonomiska resurser för att genomföra en sådan upprustning som framgår av bilagan. Det är heller inte rimligt att domänverket skall behöva ta det ekonomiska ansvaret för kanalupprustningen. För sådana upprustningsprojekt som från sysselsättningsynpunkt är lämpliga att genomföra som beredskapsarbete bör bolaget som hittills kunna ansöka om medel hos arbetsmarknadsverket. Även finansfullmakten bör kunna användas för upprustningar. Det bör ankomma på regeringen att bestämma om storleken av de statliga bidragen. Om det inte bedöms lämpligt att genomföra nödvändig upprustning som beredskapsarbete eller via finansfullmakten eller om projekten inte fullt ut kan finansieras via statliga bidrag, bör domänverket efter särskilt beslut av regeringen kunna få bidra med erforderliga medel som senare avräknas mot domänverkets inleveranser. Jag förordar att regeringen inhämtar riksdagens godkännande av mina förslag i dessa avscenden.

Enligt Kungl. Maj:ts privilegiebrev från år 1810 fick bolaget förutom mark för kanalanläggningen och för personalens boställen bl. a. också vissa skogsmarker för kanalens underhåll. Bolaget har inte lagfart för dessa fastigheter. Medan nyttjanderätten till fastigheterna fullt ut varit bolagets är den formella äganderätten inte lika klart uttalad. I Kungl. Maj:ts proposition 1954: 81 om överlåtelse av vissa kronan tillhöriga fastigheter m. m. uttalar föredragande departementschefen "att klarhet inte råder huruvida bolaget besitter ifrågavarande mark med äganderätt". Om bolaget eller kronan äger marken har i praktisk mening varit av underordnad betydelse. Enligt tidigare bolagsordning fick inte den donerade egendomen avhändas utan regeringens godkännande. När staten tog över kanalen år 1978 uttalades i propositionen att bolaget i fortsättningen bör "underställa regeringen för prövning frågor rörande försäljning av även de med vinstmedel inköpta fastigheterna".

Jag anser att bolaget i fortsättningen skall kunna hantera sina marköverlåtelser enligt samma affärsmässiga principer och regler som gäller för andra bolag. De samhällseliga intressena bör bli tillräckligt tillgodosedda redan genom att bolaget är i statlig ägo och att landstingen i kraft av sitt ekonomiska engagemang är representerade i styrelsen. Den betydelse regeringens prövning hittills kan ha haft i lagfarts- och fastighetsbildningsfrågor aktualiserar emellertid frågan om den formella äganderätten. När bolaget av olika skäl bedömer det lämpligt att genomföra marköverlåtelser bör dessa också kunna genomföras på ett smidigt sätt. För att detta skall kunna ske bör den oklarhet som kan råda i fråga om bolagets äganderätt till ifrågavarande mark undanröjas. Detta kan enklast ske genom att staten utan vederlag avstår från eller på annat sätt avhänder sig de rättigheter som staten kan ha till marken. För detta krävs ett bemyndigande av riksdagen. Jag förordar att regeringen inhämtar riksdagens bemyndigande att utan vederlag avstå från eller på annat sätt avhända sig dessa rättigheter.

Avslutningsvis vill jag nämna att det i fortsättningen bör ankomma på domänverket att utse styrelseledamöter i bolaget.

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

1. bemyndiga regeringen att fastställa domänverkets avkastningskrav med hänsyn till beräknad förlust i AB Göta kanalbolag i enlighet med vad jag har anført,
2. bemyndiga regeringen att besluta om upprustning av Göta kanal och finansiering av denna upprustning i enlighet med vad jag anført.
3. bemyndiga regeringen att medge domänverket att till AB Göta kanalbolag låna ut vid varje tillfälle högst 5 000 000 kr.,
4. bemyndiga regeringen att utan vederlag avstå från eller på annat sätt avhända sig de rättigheter som staten kan ha i fråga om de fastigheter som omfattas av 1810 års privilegiebrev.

5. till *Förlusttäckning i AB Göta kanalbolag* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett reservationsanslag av 10 500 000 kr.

Bilaga 8.1

Göta kanal – västgötalinjen

Uppskattade kostnader för framtida förbättringar och modernisering

Arbetets art	1985/86 – 1989/90 kostnad i 1 000 kr.	1990/91 – 1994/95 kostnad i 1 000 kr.
1. Hamnanläggningar, kajer och bryggor	1 000	2 000
2. Kajer och bryggor utanför hamnar	500	1 200
3. Murar för slussar och broar	2 000	700
4. Portar och sättdammar	3 000	3 000
5. Vågbrytare och ledmurar	500	1 500
6. Broar	500	1 000
7. Förstärkning av bankar inkl. strandskoning	500	1 000
8. Strandskoningar	2 000	3 000
9. Kulvertar, brädd- och bottenavlopp samt regleringsdammar	500	500
10. Muddring av kanal och farled	700	1 000
11. Fyrar och sjömärken	300	200
12. Driftbyggnader	500	500
13. Anläggningsarbeten (parkerings- och uppställningsplatser, vägar och skyltning)	1 500	1 500
14. El- och teletekniska arbeten	2 000	1 500
15. Rönjningar och dikesrensningar m. m.	500	400
Summa kr.	16 000	19 000

Göta kanal – östgötalinjen

Uppskattade kostnader för framtida förbättringar och modernisering

Arbetets art	1985/86 – 1989/90 kostnad i 1 000 kr.	1990/91 – 1994/95 kostnad i 1 000 kr.
1. Hamnanläggningar, kajer och bryggor	7 000	7 000
2. Kajer och bryggor utanför hamnar	100	1 000
3. Murar för slussar och broar	1 500	3 500
4. Portar och sättdammar	1 300	5 000
5. Vågbrytare och ledmurar	2 000	–
6. Broar	1 100	–
7. Förstärkning av bankar inkl. strandskoning	3 500	3 000
8. Strandskoningar	700	3 500
9. Kulvertar, brädd- och bottenavlopp samt regleringsdammar	100	100
10. Muddring av kanal och farled	1 700	2 000
11. Fyrar och sjömärken	200	300
12. Driftbyggnader	1 000	–
13. Anläggningsarbeten (parkerings- och uppställningsplatser, vägar och skyltning)	1 200	1 400
14. El- och teletekniska arbeten	1 600	800
15. Rönjningar och dikesrensningar m. m.	1 000	400
Summa kr.	24 000	28 000

Förteckning

över av regeringen hos riksdagen i prop. 1984/85: 25 begärda anslag på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85

Statsutgifter

<i>II. Justitiedepartementet</i>		
B 4	Lokala polisorganisationen: Förvaltningskostnader, förslagsanslag	457 000
D 1	Domstolsväsendet, förslagsanslag	2 000 000
H 4	Stöd till politiska partier, förslagsanslag	16 000 000
H 5	Allmänna val, förslagsanslag	8 000 000
<i>III. Utrikesdepartementet</i>		
A 3	Inköp, uppförande och iståndsättande av fastigheter för utrikesrepresentationen, reservationsanslag	16 000 000
E 2	Exportfrämjande verksamhet, reservationsanslag	5 000 000
<i>V. Socialdepartementet</i>		
G 7	Kostnader för viss verksamhet för synskadade, reservationsanslag	1 000 000
<i>VI. Kommunikationsdepartementet</i>		
F 1	Flygplatser m. m., reservationsanslag	25 000 000
<i>X. Arbetsmarknadsdepartementet</i>		
D 1	Statens invandrarverk, förslagsanslag	2 510 000
D 5	Överföring av mottagning av flyktingar m. m., förslagsanslag	8 000 000
<i>XII. Industridepartementet</i>		
A 4	Extra utgifter, reservationsanslag	1 300 000
E 14	Avveckling av forskningsreaktorer m. m., reservationsanslag	4 370 000
G 9	Förlusttäckning i AB Göta Kanalbolag, reservationsanslag	10 500 000
	<i>Summa statsutgifter</i>	100 137 000