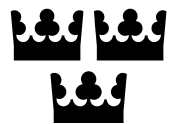


Kommunikationer

22



Förslag till statsbudget för 1999

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	5
2	Lagförslag	9
3	Utgiftsområde 22 Kommunikationer	11
3.1	Omfattning	11
3.2	Utgiftsutvecklingen.....	11
3.3	Resultatbedömning.....	14
3.4	Åtgärder utanför utgiftsområdet.....	18
4	Väg och järnväg	21
4.1	Omfattning och utgiftsutveckling.....	21
4.2	Vägverket	27
	A1 Vägverket: Administration	34
	A2 Väghållning och statsbidrag.....	35
4.3	Banverket.....	41
	A3 Banverket: Sektorsuppgifter	43
	A4 Banverket: Banhållning	44
	A5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transporteuropiska nätverk.....	47
	A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling ...	48
5	Sjö- och luftfart	49
5.1	Omfattning och utgiftsutveckling.....	49
5.2	Sjöfart	50
	B1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	53
	B2 Transportstöd till Gotland.....	54
	B3 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	55
	B4 Bidrag till sjöfarten.....	55
5.3	Handelsflottans kultur- och fritidsråd.....	58
5.4	Luftfart	58
	B5 Driftbidrag till kommunala flygplatser	63
5.5	Statens haverikommission.....	64
6	Post- och telekommunikation samt informationsteknik.....	67
6.1	Omfattning och utgiftsutveckling.....	67

6.2	Utvecklingen på teleområdet	68
6.3	Utvecklingen på postmarknaden	71
	C1 Post- och telestyrelsen.....	74
	C2 Upphandling av samhällsåtaganden.....	75
	C3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice.....	76
	C4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	76
	C5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	77
7	Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.....	79
	7.1 Omfattning och utgiftsutveckling	79
	7.2 Statens järnvägar (SJ)	80
	D1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier.....	84
	D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.	84
	D3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik.....	87
	D4 Viss internationell verksamhet.....	88
	D5 Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m.	89
	D6 Rikstrafiken	89
8	Kommunikationsforskning och meteorologi.....	91
	8.1 Omfattning och utgiftsutveckling	91
	E1 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	92
	E2 Kommunikationsforsknings-beredningen	94
	E3 Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA).....	96
	E4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m.	98
9	Länsstyrelsernas verksamhet och roll i vägtrafikområdet.....	103
	9.1 Länsstyrelsernas huvuduppgifter	103

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter (avsnitt 2 och under anslaget B2 Transportstöd till Gotland),
2. godkänner en låneram om totalt 800 000 000 kronor för Vägverket för såväl inköp av omsättningstillgångar och anläggningstillgångar som för byggande av broar som ersätter färjor (avsnitt 4.2),
3. godkänner att anslaget *A2 Väghållning och statsbidrag* får belastas med kostnader för ränta och amortering av upptagna lån för väg E 6 delen Stenungsund–Ljungskile, väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda (avsnitt 4.2),
4. godkänner att anslaget *A2 Väghållning och statsbidrag* får belastas med 18 000 000 kronor för lösen av lån samt avvecklingskostnader för avgiftsanläggningen på Rödöbron (avsnitt 4.2),
5. godkänner att anslagen *A2 Väghållning och statsbidrag* och *A4 Banverket: Banhållning* får belastas för att täcka dels förluster vid infriandet av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB, dels eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB (avsnitt 4.2),
6. godkänner en låneram om totalt 8 050 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar, tidigareläggningskostnader som finansieras med bidrag från Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt överenskommelse år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten (avsnitt 4.3),
7. godkänner att anslaget *A4 Banverket: Banhållning* får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för upptagna lån i Riksgäldskontoret (avsnitt 4.3),
8. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 1999–2001 i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.2),
9. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.2),
10. bemyndigar regeringen att för år 1999 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.2),
11. godkänner vad regeringen anfört om Handelsflottans kultur- och fritidsråd (avsnitt 5.3),
12. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden

- 1999–2001 i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.4),
13. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.4),
 14. bemyndigar regeringen att för år 1999 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.4),
 15. godkänner vad regeringen anfört om Statens haverikommission (avsnitt 5.5),
 16. bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget *C2 Upphandling av samhällsåtaganden*, under år 1999 iklåda staten ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter om högst 200 000 000 kronor efter år 1999 (avsnitt 6),
 17. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 1999–2001 i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 7.2),
 18. bemyndigar regeringen att för år 1999 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 7.2),
 19. bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget *D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.* under år 1999 upphandla interregional persontrafik på järnväg m.m. som innebär utgifter om högst 404 000 000 kronor under år 2000 (avsnitt 7),
 20. bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget *D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.* under år 1999 upphandla flygtrafik på sträckan Umeå–Östersund som innebär utgifter om högst 5 000 000 kronor under år 2000 (avsnitt 7),
 21. bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget *E2 Kommunikationsforskningsberedningen*, under år 1999 iklåda staten ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter om högst 300 000 000 kronor under åren 2000–2004 (avsnitt 8),
 22. godkänner vad regeringen anfört om Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (avsnitt 8),
 23. för budgetåret 1999 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp

Tusental kronor

Anslag	Anslagstyp	
A1 Vägverket: Administration	ramanslag	1 125 242
A2 Väghållning och statsbidrag	ramanslag	12 479 738
A3 Banverket: Sektorsutgifter	ramanslag	786 593
A4 Banverket: Banhållning	ramanslag	6 689 600
A5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	ramanslag	200 000
A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling	obetecknat anslag	1 650 000
B1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	obetecknat anslag	44 415
B2 Transportstöd till Gotland	ramanslag	190 000
B3 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	obetecknat anslag	62 660
B4 Bidrag till sjöfarten	ramanslag	405 000
B5 Driftbidrag till kommunala flygplatser	obetecknat anslag	105 000
C1 Post- och telestyrelsen	ramanslag	147 391
C2 Upphandling av samhällsåtaganden	ramanslag	157 484
C3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice	ramanslag	200 000
C4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	ramanslag	140 000
C5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	ramanslag	50 000

D1	Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	ramanslag	5 000
D2	Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.	ramanslag	405 000
D3	Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik	ramanslag	205 000
D4	Viss internationell verksamhet	ramanslag	7 500
D5	Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m.	obetecknat anslag	50
D6	Rikstrafiken	ramanslag	10 000
E1	Statens väg- och transportforskningsinstitut	ramanslag	29 822
E2	Kommunikationsforskningsberedningen	ramanslag	169 277
E3	Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)	ramanslag	43 852
E4	Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m.	ramanslag	192 690
Summa			25 501 314

2 Lagförslag

Regeringen har följande förslag till lagtext.

Förslag till lag om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter

Härigenom föreskrivs att lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter skall upphöra att gälla vid utgången av år 1999.

3 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

3.1 Omfattning

Utgiftsområdet Kommunikationer omfattar väg- och banhållning, vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart, luftfart, postbefordran, telekommunikationer och övergripande informationsteknikfrågor. I utgiftsområdet ingår också sektorsforskning och miljöfrågor. De myndigheter, affärsverk och större bolag som verkar inom utgiftsområdet är Post- och telestyrelsen, Statens järnvägar, Banverket, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Kommunikationsforskningsberedningen, Sjöfartsverket, Handelsflottans kultur- och fritidsråd, Luftfartsverket, Statens haverikommission, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, Statens institut för kommunikationsanalys, AB Svensk Bilprovning,

Posten AB, SAS Sverige AB och SOS Alarm Sverige AB. Därtill finns ett antal mindre bolag inom bl.a. väg- och järnvägsområdena. En ny myndighet – Rikstrafiken – inrättas den 1 juli 1999.

3.2 Utgiftsutvecklingen

Utgiftsutvecklingen					
Miljoner kronor (löpande priser)					
Utfall 1997	Anslag 1998 ¹	Utgifts- prognos 1998	Förslag anslag 1999	Beräknat anslag 2000	Beräknat anslag 2001
24 467	24 097	25 704	25 501	26 599	25 589

¹ Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1998 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

Omsättning m.m. för myndigheter, verk och helägda bolag inom utgiftsområde 22 enligt årsredovisningen för år 1997

Myndigheter/affärsverk/bolag	Omsättning inklusive investeringsanslag och transferreringar (mkr)	Varav anslagsfinansierad (mkr)	Antal anställda
Post- och telestyrelsen	587	587	156
Banverket	10 612	8 825	7 340
Vägverket	14 831	13 762	7 436
Statens väg- och transportforskningsinstitut	138	30	230
Kommunikationsforskningsberedningen	219	183	28
Handelsflottans kultur- och fritidsråd	26	0	32
Statens haverikommission	13	4	10
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut	392	177	569
Statens institut för kommunikationsanalys	30	30	16
Summa myndigheter	26 848	23 598	15 817
Statens järnvägar	13 862	0	16 517
Sjöfartsverket	1 234	119	1 545
Luftfartsverket	4 316	0	4 068
Summa affärsverk	19 412	119	22 130
Posten AB	22 685	200	42 903
Summa bolag	22 685	200	42 903

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

Väg- och järnvägssektorn har i huvudsak haft en positiv utveckling under året, trots att anslagen inte tagits i anspråk fullt ut och det förekommit förseningar av projekt, främst på järnvägsområdet. Ett antal stora investeringsobjekt inom väg- och järnvägssektorn har under året avslutats och öppnats för trafik, bl.a. Höga kustenbron med 32 km europaväg och Svealandsbanan belägen söder om Mälaren. Den negativa skadeutvecklingen inom vägtrafiken har inneburit att Vägverket börjat förändra inriktningen av sitt trafiksäkerhetsarbete.

Sjöfartsverkets verksamhet har till stor del präglats av arbetet med att förbättra sjösäkerheten och miljöanpassa sjöfarten. Sjöfartsverket visar ett positivt resultat år 1997 uppgående till 20,8 miljoner kronor, vilket innebär en försämring med 21,9 miljoner kronor jämfört med föregående år.

Luftfartsverkskoncernen visar ett positivt resultat år 1997 uppgående till 361 miljoner kronor, vilket innebär en förbättring med 71 miljoner kronor jämfört med föregående år. Luftfartsverkets verksamhetsmål för säkerhet och luftfartspolitik kan i huvudsak anses uppfyllda.

SJ uppnådde inte sina ekonomiska mål under år 1997. Soliditeten var 10,6 %, jämfört med målet 30 % och avkastningen på eget kapital var -19,4 %, jämfört med målet 7 %. SJ koncernens resultat efter finansnetto blev -641 miljoner kronor. SJ:s ekonomi utvecklas nu emellertid i positiv riktning.

Telekommunikationerna utvecklas i fortsatt snabb takt, inte minst mobiltelefoni. I slutet av år 1997 introducerades den nya tjänsten GSM 1800 på marknaden. På marknaden för närsamtal har under innevarande år en viss konkurrens för första gången noterats till följd av den förändrade strukturen för samtalsavgifter som Telia AB införde i november 1997. Efter kritik ändrades taxorna åter i april 1998. Vid slutet av oktober 1998 beräknas samtliga abonnenter vara anslutna till AXE-växlar. Antalet ISDN-anslutningar har ökat markant och priserna har sjunkit under år 1997.

För telefoni uppfyller tillståndshavarna kraven i tillståndsvillkoren på leveranstid för nytt abonnemang och driftsäkerhet. Däremot uppfylls inte tidskraven för felavhjälpning. Abonnenternas

klagomål under året har främst gällt Telias taxemöjligheter, telefonräkningar samt köp av utrustning.

Regeringen har i en skrivelse (skr. 1998/99:2) till riksdagen lämnat den andra redovisningen av utvecklingen på IT-området sedan IT-propositionen (prop. 1995/96:125, bet. 1995/96:TU19, rskr. 1995/96:282). I skrivelsen redovisas åtgärder inom ramen för handlingsprogrammet för att bredda och utveckla användningen av informationsteknik. Regeringen lämnade i juli 1998 en skrivelse (skr. 1997/98:190) om elektronisk handel till riksdagen.

Posten AB:s verksamhet har präglats av minskade brevvolymer och minskade kassatransaktioner vilket bl.a. beror på ökad konkurrens från andra operatörer samt på teknikutvecklingen. Posten AB:s brevvolymer bedöms motsvara över 95 % av den totala.

Förändringar

Under år 1997 fattade riksdagen beslut om nollvisionen (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Nollvisionen innebär att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransportssystemet är att ingen skall dödas eller skadas allvarligt.

Riksdagen beslutade i juni 1998 om transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Den övergripande utgångspunkten är att transportpolitiken skall bidra till en socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling. Transportsystemet måste ses som en helhet. I propositionen betonas miljöfrågorna. Vidare utvidgas nollvisionen till att omfatta alla trafikslag. Banverket skall ta över ansvaret för delar av det kapillära bannätet och ett nytt banavgiftssystem införs. Den långväga busstrafiken skall skadlighetsprövas endast mot trafikhuvudmännens trafik. En ny myndighet – Rikstrafiken – för samordning och upphandling av persontrafik inrättas. Staten skall vidare öka bidragen till driften av kommunala flygplatser. Regeringen har beslutat att tillsätta en godstransportdelegation och en jämställdhetsdelegation. I propositionen anges en ny inriktning för transportforskningen.

Regeringen fastställde en ny nationell väghållningsplan och en ny stomnätplan i juni 1998.

Under år 1997 antog riksdagen i enlighet med regeringens förslag proposition Mer tillgänglig kollektivtrafik (prop. 1996/97:115, bet. 1997/98:TU3, rskr. 1997/98:10) som gäller män- niskor med olika funktionshinder.

Regeringen beslöt i augusti 1997 att tillkalla en särskild utredare med uppdraget att lämna ett förslag till lagstiftning för miljöstyrande vägav- gifter i tätort. Som en viktig utgångspunkt för arbetet angavs att ett sådant avgiftssystem skulle kunna styra vägtrafiken till gagn för miljö och framkomlighet. Uppdraget skall redovisas senast den 1 februari 1999. Regeringen kommer att överväga de förslag som utredaren lämnar för att, om kommuner så begär, kunna gå vidare i frågan.

Regeringen fattade i december 1996 beslut om att utse 25 pilotmyndigheter som fick till uppgift att under år 1997 inleda utvecklingen av ett mil- jöledningssystem. I detta pilotprojekt har bl.a. Vägverket och Banverket deltagit. Arbetet under år 1998 har vidgats till en bredare tillämpning av miljöledningssystem inom fler statliga myndig- heter med beaktande av de erfarenheter som vunnits från pilotprojektet.

Sjöfartsverket genomför ett arbete för att ra- tionalisera sin verksamhet, där syftet är att mins- ka utgiftsnivån med ca 65 miljoner kronor år 2000. Vad gäller miljöarbetet infördes den 1 januari 1998 miljödifferenterade sjöfartsavgif- ter.

Luftfartsverket har påbörjat ett effektivise- ringsprojekt för att förhindra långsiktigt bestå- ende resultatförsämringar. Luftfartsverket fort- sätter arbetet, utifrån en tidigare översyn, med att tydliggöra sina roller som säkerhetsmyndighet, sektorsansvarig myndighet och infrastrukturhål- lare.

Riksdagen har beslutat (prop. 1997/98:126, bet. 1997/98:TU14, rskr. 1997/98:305) om änd- ringar i telelagen som bl.a. innebär att abonnen- ten kan behålla sitt telefonnummer vid byte av teleoperatör (nummerportabilitet).

Riksdagen har vidare beslutat (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304) om vissa ändringar i postlagen som syftar till att på ett bättre sätt uppnå de postpoli- tiska målen och att anpassa lagstiftningen till ett nyligen beslutat EG-direktiv. Beslutet innebär utökade uppgifter för Post- och telestyrelsen (PTS) som får sektorsansvar även på postområ- det. Från och med den 1 januari 1997 krävs till- stånd från PTS för att bedriva postverksamhet (prop. 1995/96:218, bet. 1996/97:TU6, rskr. 1996/97:34). Regeringen har tillsatt en utredning

om statens ansvar för en grundläggande betal- tjänst och kontantförsörjning (dir. 1998:15).

Mål

Transportpolitiska målet

Våren 1998 beslutade riksdagen om ett nytt transportpolitiskt mål (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Det har ut- formats med utgångspunkt i det trafikpolitiska målet från år 1988. Vissa delmål har vidareut- vecklats och fått en något förändrad innebörd. Det nya målet har formulerats så att det kan föl- jas upp med stöd av slutsatser som dragits från uppföljningen av det gamla trafikpolitiska målet. Målet för transportpolitiken skall vara att *säker- ställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsik- tigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Det övergripande målet preciseras i fem långsiktigt inriktade del- mål:

- ett tillgängligt transportsystem,
- en hög transportkvalitet,
- en säker trafik,
- en god miljö,
- en positiv regional utveckling.

I propositionen redovisar regeringen ett antal etappmål bl.a. för säkerhet och miljö.

Telepolitiska målet

Enligt riksdagens beslut (prop. 1996/97:61, bet. 1996/97:TU5, rskr. 1996/97:201) skall enskilda och myndigheter i landets olika delar få tillgång till effektiva telekommunikationer. Var och en skall ha möjlighet att från sin stadigvarande bo- stad eller sitt fasta verksamhetsställe utnyttja te- lefontjänst till ett rimligt pris inom ett allmänt tillgängligt telenät. Alla skall få tillgång till tele- tjänster på likvärdiga villkor. Telekommunika- tionerna skall vara uthålliga och tillgängliga un- der kriser och i krig.

IT-politiska målet

Riksdagen beslutade i mars 1996 om en nationell IT-strategi och om målen för denna (prop. 1995/96:125, bet. 1995/96:TU9, rskr. 1995/96:282). Rättsordningen, utbildningen och samhällets informationsförsörjning skall priori- teras. Effektiva former måste finnas för en kon- tinuerlig juridisk uppföljning av den snabba ut-

vecklingen på området. Kunskap om informationsteknik och dess användningsområden skall föras in på alla nivåer i utbildningsväsendet. Det skall finnas en hög tillgänglighet till basinformation genom en väl fungerande infrastruktur för samhällets informationsförsörjning. Regleringen av telemarknaderna är av väsentlig betydelse för utvecklingen på IT-området. Sverige bör arbeta för att regelverket inom EU utvecklas i riktning mot en överskådlig och mer generell reglering som inte hämmar den tekniska utvecklingen samtidigt som användarna garanteras tillgång till grundläggande tjänster.

Postpolitiska målet

Enligt riksdagens beslut (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304) skall det finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst tjugo kilo. Det skall finnas en möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser samt försäkrade och kvitterade av mottagaren. Dessutom skall enstaka försändelser befordras till enhetliga priser.

Prioriteringar

På transportområdet prioriterar regeringen, i enlighet med riksdagens transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266), arbetet med säkerhet och miljö samt trafikslagsövergripande åtgärder för gods- och persontrafik.

Beträffande transportinfrastruktur gäller den inriktning för investeringar, drift och underhåll samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder som angavs i riksdagsbeslut år 1997 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Regeringen beslutade i den nationella väghållningsplanen att trafiksäkerhetsåtgärder skall tidigareläggas. På järnvägsområdet skall den pågående anpassningen till snabbtågstrafik och godstrafiksatsningar fullföljas.

För sjöfarten och luftfarten ges säkerhets- liksom miljöfrågorna fortsatt hög prioritet.

Vad gäller EU-samarbetet prioriteras den strategi för transportområdet som riksdagen lagt fast (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) samt IT-området.

För SJ och Posten AB prioriteras åtgärder för att åstadkomma en positiv ekonomisk utveckling med en hög servicenivå. SJ skall fortsätta anpass-

ningen av verksamheten till rådande efterfrågan och prioritera aktiviteter för att förbättra det ekonomiska resultatet.

Arbetet med att utveckla uppföljnings- och utvärderingsmetoder prioriteras. En fortsatt utveckling av de transportpolitiska etappmålen skall ske som ett led i en förbättrad och fortlöpande redovisning till riksdagen och för att ge förutsättningar för en bred uppföljning av transportpolitiken.

Arbetet med datoromställningen inför millennieskiftet intensifieras, bl.a. genomför 2000-delegationen (dir. 1998:10) informationsinsatser åren 1998–1999. Regeringen kommer att i slutet av år 1998 till riksdagen lämna en lägesrapport om och analys av datoromställningen. Analysen ligger även till grund för prioritering av åtgärder under år 1999. Telekommunikationssektorns tillförlitlighet i samband med millennieskiftet ses över av Post- och telestyrelsen. Regeringen återkommer vidare under år 1999 med förslag till en nationell strategi som gäller IT-säkerhet i ett bredare perspektiv.

Uppföljningen av den nationella IT-strategin prioriteras. Regeringen föreslog i vårpropositionen 1998 att totalt 1,8 miljarder kronor skulle avsättas för ett åtgärds paket under tre år för att stödja IT-utvecklingen. Regeringen har för avsikt att, liksom tidigare, stödja pilotprojekt för att nå nya grupper av IT-användare. Regeringen har tillsatt särskilda utredare för att kartlägga infrastrukturen för IT sett ur ett regionalpolitiskt perspektiv (dir. 1998:71) och domännamnsstrukturen vad avser Internet (dir. 1998:61). Andra viktiga frågor är elektronisk handel samt statistikförsörjningen på IT-området. PTS har i uppdrag att redovisa principer för en ny nummerplan inklusive överväganden om riktnummerområden, att se över det framtida utnyttjandet av frekvensutrymmet samt att föreslå åtgärder för ökad tillgänglighet via nödnumret 112.

3.3 Resultatbedömning

Utfall och resultat för år 1997 inom transportområdet bedöms gentemot de mål som lades fast i det trafikpolitiska beslutet år 1988.

Tillståndet och utvecklingen inom utgiftsområdet

Transporter

Vägtrafiken har ökat. Person- och godstransportarbetet på järnväg ökade något.

Några ytterligare tågtrafikoperatörer har etablerat sig på marknaden, vilket har lett till lägre transportpriser. Antalet tågtrafikoperatörer uppgick år 1997 till 13. SJ har dock 98 % av marknaden.

Sveriges geografiska läge och beroende av utrikeshandel liksom de inrikes transportbehoven medför att sjöfarten har stor betydelse. Färjetrafiken är den sektor som under senare år utvecklats starkast. Den svenska handelsflottan minskade under år 1997 med 32 fartyg till 418.

Inom luftfarten är trafiktillväxten stark. Flygkapacitetsförhållandena inom Stockholmsområdet innebär begränsningar för flygkapaciteten.

Busstrafikens andel av persontransportarbetet på väg bedöms av Vägverket i huvudsak oförändrad jämfört med föregående år.

Under år 1997 omkom 541 personer i vägtrafiken och 3 917 skadades allvarligt. Den ökning som skett, trots ett i stort sett oförändrat trafikarbete, innebär att den positiva trend vi haft under 1990-talet, med ett kontinuerligt sjunkande antal dödade och svårt skadade, har brutits. Risken att dödas eller skadas svårt i vägtrafiken har ökat jämfört med föregående år. Risken har dock minskat för oskyddade trafikanter och barn. Antalet dödade i plankorsningsolyckor mellan väg och järnväg har minskat, men antalet olyckor ökade under år 1997.

Inom vägtransportsektorn kan en fortsatt positiv utveckling under år 1997 noteras inom flera delar av miljöområdet. En positiv utveckling för miljön kan även konstateras inom vissa delar av sjöfarts- och luftfartsområdet.

Telekommunikation, informationsteknik och post

Den svenska marknaden för telefoni är fortsatt stabil. Inga nya tillståndshavare tillkom under år 1997. Tillväxten har koncentrerats till mobiltelefoni och Internet. I slutet av oktober 1998 beräknas samtliga abonnenter vara anslutna till AXE-växlar. Antalet ISDN-anslutningar ökar markant och priserna sjönk under år 1997. Telias abonnemangsavgifter var oförändrade under år 1997. Prisutvecklingen var gynnsam främst beträffande internationella samtal och långdistanssamtal.

Användningen av informationsteknik breder ut sig i allt större delar av samhället, inte minst det ökande antalet internetabonnemang har bidragit till detta. Under året har även myndigheternas samhällsinformation via nätet byggts ut väsentligt. Den nationella IT-strategin som lades fast i den s.k. IT-propositionen år 1996 ligger fast. Övergången till informations- och kunskapssamhället och den ökade användningen av informationsteknik skapar en rad möjligheter. Här finns såväl tillväxtpotential för samhället som helhet och utsikter att nå bekvämare vardag och bättre liv för den enskilde, som förutsättningar för att fördjupa demokratin och stärka det svenska näringslivets konkurrenskraft. Huvudinriktningen skall även fortsättningsvis vara att stimulera användningen av informationsteknik på ett sätt som främjar kreativitet, tillväxt och sysselsättning.

Utvecklingen under år 1997 visar att Postens brevvolymer sjunkit något jämfört med föregående år. CityMail har som följd av sin expansion i Göteborg och Malmö mer än fördubblat sin volym vilket innebär att företaget har ca 3,5 % av totala marknaden. Övriga operatörer har, enligt Post- och telestyrelsens bedömning, tillsammans sannolikt mindre än 1 % av den totala brevvolymen, medan Posten fortfarande torde ha över 95 %.

De viktigaste statliga insatserna inom utgiftsområdet

Transporter

Vägverket ökade under år 1997 satsningen på att utveckla det gemensamma arbetet inom områdena kollektivtrafik, handikappanpassning och väginformatik. För flera områden togs program fram. När det gäller tillgänglighet för funktionshindrade har under innevarande år ett arbete med att anpassa kollektivtrafiken till funktionshindrades behov påbörjats. Ett statsbidrag på 1,5 miljarder kronor har reserverats för ändamålet. Det är emellertid för tidigt att säga något om effekterna av bidraget på tillgängligheten för funktionshindrade.

På vägområdet följdes de fastlagda investeringsplanerna i allt väsentligt. Drift- och underhållsverksamheten bedrevs i stort enligt de standardnivåer som lagts fast i den nationella väghållningsplanen. Vid åtgärder i befintlig vägmiljö prioriterade Vägverket främst insatser som leder till bättre trafiksäkerhet och miljö. Under

år 1997 åtgärdades 20 vattentäkter. Även åtgärder för att minska antalet bullerstörda utmed det statliga vägnätet vidtogs.

Andelen dubbelspår i förhållande till det totala bannätet har ökat och uppgår till ca 23 %. Vidare är flera stora bangårdar under ombyggnad. Högsta skyltade hastighet för snabbgående tågtyper har ökat något under året. Antalet plankorsningar har minskat. Tågtrafikledningens arbete för en neutral behandling av tågoperatörer vilket har medfört att antalet operatörer på statens spår- anläggningar har ökat.

En miljöpolicy som skall gälla för hela Banverkets verksamhet har tagits fram. Miljöledningssystemet ISO 14001 skall tillämpas inom Banverket. Identifiering och konsekvensklassificering av konfliktpunkter mellan järnvägar och allmänna vattenförsörjningsintressen har påbörjats. Omständigheterna i samband med tunnelbygget genom Hallandsåsen har gjort att Banverket arbetat mycket med miljöfrågor under året.

Arbetet med kontroll och certifiering av rederi- ers säkerhetsorganisation enligt den s.k. ISM- koden utvidgades. Från den 1 juli 1997 gäller ISM-reglerna även för ett stort antal passagerarfartyg i nationell fart.

Sjöfartsverkets miljöarbete har fortsatt under år 1997. Bland annat har prov med en speciell motor gjorts i syfte att reducera kväveoxider. Från och med den 1 januari 1998 infördes miljö- differentierade sjöfartsavgifter. Utbildning och information om dessa avgifter har genomförts. Den under år 1996 träffade trepartsöverens- kommelsen mellan Sjöfartsverket, Redareföre- ningen och Sveriges Hamn- och Stuveriförbund om att minska sjöfartens luftföroreningar följdes upp med en överenskommelse mellan Sjöfarts- verket och Skogsindustrierna om minskad sva- velhalt i bunkerolja.

En allt större del av arbetet med att utveckla flygsäkerheten bedrivs internationellt. EU- kommissionen har inlett förhandlingar om att etablera en europeisk flygsäkerhetsmyndighet för den civila luftfarten (EASA). De svenska bullerrelaterade luftfartsavgifterna har kompletterats med en utsläppsrelaterad del.

Arbetet med den tredje landningsbanan på Arlanda pågår.

Telekommunikation, informationsteknik och post
Telia AB:s ändring av prisstrukturen i november 1997 kritiserades hårt och fick till följd att bolaget i april år 1998 beslutade att återgå till en mo-

dell som i princip överensstämmer med den gamla indelningen av närsamtal.

IT-politiken skall leda till att alla grupper i samhället – oavsett kön, ålder, bostadsort eller yrke – skall kunna ta del av och använda den nya tekniken. Regeringen har i en skrivelse till riksdagen lämnat en redovisning av utvecklingen på IT-området. I skrivelsen (skr. 1997/98:2), som är den andra redovisningen i ordningen sedan IT- propositionen presenterades, ges en beskrivning av i vilken utsträckning och på vilket sätt hushåll, företag, myndigheter och organisationer i dag utnyttjar tekniken. Vidtagna och pågående åtgärder – inom ramen för handlingsprogrammet för att bredda och utveckla användningen av informationsteknik – redovisas. Inom ramen för regeringens IT-strategi prioriteras tre områden i syfte att främja utvecklingen; rättsordningen, utbildningen och samhällets informationsförsörjning. De mål som fastslogs i IT-propositionen skall ha uppnåtts senast under år 2000. Dessa mål genomsyrar också den svenska strategin i EU- arbetet. Vidare påpekar regeringen att frågan om datoromställningar inför år 2000 är av stor vikt. En särskild skrivelse härom med en lägesrapportering samt en redogörelse för planerade och vidtagna åtgärder kommer därför att överlämnas till riksdagen före årets slut. En ny IT- kommission (K 1998:04) har tillkallat för att analysera informationsteknikens påverkan på samhällsutvecklingen. Eventuella problem skall analyseras och synliggöras samt framtida möjligheter inom IT-området lyftas fram.

Riksdagen har beslutat om ändringar i postlagen (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304). Den huvudsakliga förändringen är att tillstånd för att bedriva postverksamhet får förenas med tidsbegränsade villkor. Vidare bemyndigas regeringen att föreskriva ett pristak för posttjänster. Regeringen har, som en följd av Posten AB:s portohöjning år 1997 också föreskrivit ett nytt pristak för enstaka försändelser som ingår i den samhällsomfattande posttjänsten. Detta ersätter den tidigare prisregleringen i avtal mellan staten och Posten AB. Samtidigt har statens krav i avtalet med Posten AB att erbjuda rabattfrimärken till privatpersoner slopats. Vidare har ett nytt krav förts in i postförordningen (1993:1709) som innebär att minst 85 % av brev som lämnats in för övernattbefordran skall delas ut senast följande arbetsdag och 97 % senast tre dagar efter inlämnande.

Effekter av de statliga insatserna

Transportpolitiska målet

Effektivitet

Tre av de fem större objekt som öppnats för trafik under år 1997 bedömdes i Vägverkets efterkalkyler som lönsamma. Under år 1997 har produktiviteten hos Banverket ökat med 1,2 %.

Tillgänglighet

Under år 1997 har tillgängligheten och framkomligheten i väg- och järnvägstransportsystemet fortsatt att öka genom förbättringar och öppnandet av nya väg och järnvägsträckor. Tillgänglighetsproblemen kvarstår dock i allt väsentligt i storstadsområdena. Framkomligheten för tung trafik, mätt som bärighet på det statliga vägnätet, har förbättrats sedan år 1996. Framkomligheten på järnväg har förbättrats i och med att andelen dubbelspår på stamnätet successivt har ökat. Under år 1997 ökade tågförsejningarna något på grund av trafikstörningar.

Trafiksäkerhet

Inom vägsektorn har genomförda åtgärder hittills inte medfört de förväntade effekterna på trafiksäkerheten. Trots att antalet järnvägs korsningar i plan minskat, har antalet plankorsningsolyckor ökat under år 1997.

Miljö

Luftutsläppen minskade något under år 1997 inom väg- och järnvägssektorn. Antalet bullerstörda utmed det statliga vägnätet minskade med ca 4 300 personer, vilket är 700 fler än vad som angavs som mål i regleringsbrevet. Antalet bullerstörda fastigheter utmed järnväg minskade under år 1997.

Från och med den 1 januari 1998 infördes miljödifferenterade sjöfartsavgifter. Systemet har fått ett gott gensvar och över 1 000 fartyg har anmält att lågsavlig olja används. Inom luftfartsområdet börjar åtgärderna ge resultat vad gäller miljöförbättringar.

Regional balans

Genom de nya väg- och järnvägssträckor som öppnats eller förbättrats under året har vissa delar av landet ytterligare knutits samman, exempelvis genom Höga kustenprojektet samt förbättringarna av Godsstråket genom Bergslagen och Norra stambanan. Vägverket bedömer att glesbygdsområdena har tillgodogjorts större andel nytta än

övriga delar av landet avseende förbättrad ytstandard, minskad restid och reskostnad. Bärigheten ökade dock mindre i regionalpolitiskt prioriterade områden än i övriga landet, vilket delvis är en följd av satsningarna under året i enlighet med bärighetsplaner i övriga delar av landet. Bidragen till kommunala flygplatser bidrar till att förbättra transportförutsättningarna i regionalpolitiskt prioriterade delar av landet.

Målen för telekommunikation, informationsteknik och post

Regeringen hade redan innan arbetet med IT-propositionen inleddes tagit en rad initiativ i syfte att se över och anpassa lagstiftningen till utvecklingen på IT-området. I IT-propositionen anförde regeringen att rättsordningen i ett utvecklat informationssamhälle måste vara så robust att den kan hantera tekniska förändringar samtidigt som den fångar våra grundläggande samhällsvärderingar. Målet är att finna effektiva former för en kontinuerlig rättslig uppföljning av den snabba utvecklingen på IT-området. Regeringen har tagit flera initiativ på dessa områden. De angivna målsättningarna står fast.

För fasta avgifter (abonnemangsavgift, flyttning m.m.) finns det sedan den 1 juli 1997 ett pristak, enligt vilket avgifterna inte får förändras med mer än förändringen i nettoprisindex under närmast föregående år. Regleringen återfinns i förordningen (SFS 1997:400) om taxor för telefonitjänst mellan fasta nätanslutningspunkter. Med rådande marknadsförhållanden är det endast Telia som berörs av förordningen.

Med undantag av felavhjälpning har operatörerna i övrigt uppfyllt de krav som ställts. Telias ändrade taxestruktur som infördes i november 1997 medförde kraftigt höjda priser för vissa grupper. Efter kritik ändrades taxorna åter i april 1998.

Ett vägledande utslag från Konkurrensverket angående Posten AB:s möjligheter att priskonkurrera lokalt kombinerat med portohöjningen år 1997 har enligt PTS underlättat för de nya operatörerna att få fotfäste på marknaden.

PTS bedömer att utglesningen av Posten AB:s kontorsnät i mycket begränsad omfattning påverkar rikstäckningen. PTS genomförde i samarbete med Konsumentverket och Glesbygdsverket en undersökning vars resultat pekar på att servicenivån i brevdistributionen kan antas vara lika god som föregående år. Undersökningen omfattade drygt 6 700 försändelser och resultatet visade att 97 % av dessa kom fram över natten.

Enligt det avtal som gällde till den 30 juni 1998 mellan staten och Posten AB fick antalet hushåll som saknar daglig postservice inte öka. Enligt Posten AB är denna nivå i princip oförändrad och enligt PTS finns det inga andra omständigheter som pekar på att antalet skulle ha ökat under år 1997.

Regeringens slutsatser

Sammantaget bedömer regeringen att måluppfyllelsen på kommunikationsområdet för år 1997 med några undantag har nått en godtagbar nivå. Effekterna på transportområdet vad gäller miljö och framkomlighet är i huvudsak positiva.

Regeringen ser, mot bakgrund av beslutet om nollvisionen och det kortsiktiga verksamhetsmålet högst 400 dödade år 2000, med oro på säkerhetsutvecklingen inom vägtransportsystemet. Vägverket har ändrat inriktning och utformning på sina trafiksäkerhetsinsatser inom ramen för sektorsansvaret vilket stöds av regeringen.

Riksdagens mål för buller för befintliga bostadsmiljöer (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) bedöms inte kunna nås på det statliga vägnätet med dagens åtgärdstakt. Däremot bedöms det av riksdagen fastställda målet för koldioxidutsläpp för år 2000 som möjligt att nå, eftersom ökningen sedan år 1990 varit knappt 1 %. Godstransporterna svarar för hela ökningen.

Regeringen bedömer att Banverkets verksamhet har bidragit till en ökad uppfyllelse av de trafikpolitiska målen. Giftutsläppen och grundvattenproblemen vid Hallandsåsen visar att Banverkets miljöarbete bör prioriteras.

Regeringen prioriterar åtgärder som skall stödja den svenska sjöfartsnäringen.

Det finns ett avtal om flygtrafik på Bromma fram till år 2011, men ny flygkapacitet utöver den tredje landningsbanan på Arlanda kan komma att behövas innan dess. Schengenöverenskommelsen påskyndar också behovet av terminalinvesteringar på Arlanda.

Miljö- och säkerhetsarbetet inom sjö- och luftfarten bör ges fortsatt hög prioritet.

Regeringens prioriterade policy inför 2000-talet är att bredda och utveckla användningen av informationsteknik.

Frågan om säkerheten i samband med skiftet till år 2000 intar en särställning, inte minst därför att det brådskar. Varje myndighet, organisation och företag måste ta ansvar för omställningen av

systemen i den egna verksamheten. Statskontoret har regeringens uppdrag att regelbundet granska hur detta arbete fortskrider hos myndigheterna. Myndigheter med särskilt ansvar för vitala samhällssystem har dessutom i uppdrag att regelbundet, med början den 1 oktober 1998, rapportera till regeringen om läget i respektive sektor. Därutöver skall den av regeringen tillsatta 2000-delegationen också analysera läget ur ett tvärsektoriellt perspektiv, löpande informera regeringen samt genom upplysning och påverkan bidra till att sektorer som befinner sig i riskzonen påskyndar arbetet. Information direkt till företag och allmänhet är också en viktig del i delegationens arbete. Regeringen skall före årets slut i en särskild skrivelse till riksdagen lämna en sammanfattande analys av läget samt redogöra för vidtagna och planerade åtgärder inför skiftet till år 2000.

Med den utveckling som sker inom teleområdet avseende ny teknik, konvergensen mellan marknader såsom fast telefoni, mobil telefoni och datakommunikation så kommer den närmaste framtiden sannolikt att innebära en utveckling av nya tjänster och allt hårdare konkurrens.

Posten AB:s minskade brevvolymer och minskade kassatransaktioner i kombination med den tekniska utvecklingen kan innebära att verksamheten behöver omstruktureras. I övrigt avvaktar regeringen resultatet av utredningen om statens ansvar för den grundläggande betaltjänsten och kontantförsörjningen (dir. 1998:15).

3.4 Åtgärder utanför utgiftsområdet

En rad offentliga initiativ tas för att främja användningen av informationsteknik i enlighet med den s.k. IT-propositionen från våren 1996 (prop. 1995/96:125, bet. 1995/96:TU19, rskr. 1995/96:282). Inom rättsområdet utreds bl.a. frågor kring kryptering och digitala signaturer, vilket är av betydelse för att uppnå säker elektronisk kommunikation. Behovet av en samordning av lagstiftningarna inom tele-, radio- och TV-områdena utreds. Vidare har en utredning om konsumenträttigheter i informationssamhället tillsatts (dir. 1998:15).

Stora satsningar görs inom utbildningen, bl.a. skall IT-kunskapen hos lärare förbättras och skolorna anslutas till Internet. Satsningar görs också på att utveckla olika databaser, däribland

Sverige Direkt (som ger direktingång till offentlig information via Internet), Kulturnät Sverige, Svenska Miljönätet, Slussen (IT-baserad samhällsguide för ungdomar) samt bibliotekssystemet LIBRIS.

Omfattande IT-satsningar görs också inom näringspolitiken. Genom bl.a. NUTEK kanaliseras offentliga medel till forskning och utveckling inom informationsteknik samt till projekt för att främja elektronisk handel.

Den nya Energimyndigheten stödjer forskningsområden som ligger i linje med de miljörelaterade transportmål som satts upp för en ekologisk hållbar utveckling.

Det miljöarbete som kommunerna i landet bedriver inom ramarna för Agenda 21 strävar i samma riktning som de transportpolitiska miljömålen.

Kommunerna och bl.a. NTF bedriver ett aktivt trafiksäkerhetsarbete som syftar till att uppnå målet med nollvisionen.

Riksdagen beslöt år 1996 att avsätta 1 miljard kronor under en treårsperiod för att stärka samarbetet och utvecklingen i Östersjöområdet och sysselsättningen i Sverige, den s.k. Östersjömiljarden (prop. 1995/96:222, bet. 1995/96:FiU15, rskr. 1995/96:307). De största satsningarna inom ramen för den första Östersjömiljarden görs inom energi, miljö och infrastruktur. Inom kommunikationsområdet har regeringen fattat beslut om projekt för 165 miljoner kronor som gäller de baltiska staterna och Ryssland.

Från utgiftsområde 6 finansieras försvarsuppgifter som syftar till att säkerställa att kommunikations- och transportsystemet fungerar även i krigs- och kristid.

Utgiftsutvecklingen fördelat per verksamhetsområde inom utgiftsområde 22

	Utfall 1997	Anslag 1998 ¹	Utgifts- prognos 1998	Förslag anslag 1999	Beräknat anslag 2000	Beräknat anslag 2001
Vägar och järnvägar	22 009	21 378	21 515	22 931	23 932	22 686
Sjö- och luftfart	711	807	802	807	634	634
Post- och telekommunikationer	806	679	678	695	713	715
Statens järnvägar, kollektivtrafik, samhällsköpta tjänster m.m.	522	830	627	632	876	1 103
Kommunikationsforskning och meteorologi	419	402	428	436	444	451
Totalt för utgiftsområde 22	24 467	24 096	24 050²	25 501	26 599	25 589

¹ Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1998 i samband med den ekonomiska värpropositionen.

² Summeringen på verksamhetsområdesnivå avser endast de anslag som även är aktuella för budgetåret 1999.

4 Väg och järnväg

4.1 Omfattning och utgiftsutveckling

Verksamhetsområdet omfattar väghållning och vägtrafik samt banhållning och tågtrafik. Verksamheten syftar till att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Statens företrädare på central nivå för frågor inom väg- och järnvägsområdet är Vägverket respektive Banverket.

Den sammanlagda verksamhetsvolymen inkl. externa intäkter uppgick år 1997 till ca 27,5 miljarder kronor. Inom verksamhetsområdet fanns vid utgången av året totalt ca 14 000 tillsvidareanställda.

Utgiftsutvecklingen

Milljoner kronor (löpande priser)

Utfall 1997	Anslag 1998 ¹	Utgifts- prognos 1998	Förslag anslag 1999	Beräknat anslag 2000	Beräknat anslag 2001
22 009	21 378	21 515	22 931	23 932	22 686

¹ Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1998 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

Ett antal stora investeringsobjekt har under året avslutats och öppnats för trafik. På vägsidan kan särskilt nämnas Höga kustprojektet som består av 32 km ny Europaväg (E 4) med en 1 800 meter lång hängbro över Ångermanälven samt av 70 km övriga vägar och 34 ytterligare broar. Den viktigaste invigningen på järnvägssidan har varit Svealandsbanan – en helt ny järnväg som binder samman Stockholm med städerna söder om Mälaren. Projektet omfattar 70 km enkelspår för hastighetsstandard 200 km/tim samt upprustning av befintligt enkelspår till 160 km/tim och med

nya el- och signalsystem. Vidare har projektet omfattat ca 50 broar och 7 tunnlar.

Under året har verksamhetsområdet till stor del präglats av förberedandet av nya planer för väg- respektive banhållning. Förslag till nya nationella planer inlämnades till regeringen av Vägverket och Banverket i mars 1998. Planerna fastställdes av regeringen den 11 juni 1998.

De medel som riksdagen anslagit år 1997 för Vägverkets och Banverkets verksamheter har inte tagits i anspråk fullt ut. För Banverkets del uppgick anslagssparandet till drygt 2 miljarder kronor och för Vägverkets del uppgick det till drygt 1 miljard kronor. För Vägverkets del var anslagssparandet hänförligt till anslagsposterna för drift och underhåll av statliga vägar, byggande av vägar samt byggande av länstrafikanläggningar. Sparandet förklaras huvudsakligen av en gynnsam vinter och mindre verksamhet inom sektorsuppgiften än planerat, att den fysiska planeringen blev mer tidskrävande än planerat samt att bidragen till andra huvudmän i enlighet med storstadsöverenskommelserna inte betalades ut i den takt som tidigare beräknats. För Banverkets del hänförs huvuddelen av anslagssparandet till anslagsposten för nyinvesteringar i stomjärnvägar samt ersättning för vissa kapitalkostnader. Sparandet förklaras av att flera större projekt drabbats av förseningar, bl.a. på grund av att planbeslut och tillstånd har försenats. För år 1998 beräknar Vägverket att man kommer att förbruka samtliga tillgängliga medel. Banverket räknar med ett visst anslagssparande.

Förändringar

Under år 1997 fattade riksdagen beslut om nollvisionen (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Denna innebär att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransportssystemet är att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor och att vägtransportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

Regeringen beslutade den 19 mars 1998 om omfördelning av 749 miljoner kronor av Banverkets anslag för år 1998 till väghållning och statsbidrag. Dessa medel kommer under år 1998 att användas till utökning av beläggningsunderhåll samt investeringar enligt nationell och regional plan.

Riksdagen beslutade i juni 1998 om den framtida transportpolitiken (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Beslutet innebär bl.a. att Banverket från och med år 1999 skall överta ansvaret för delar av det kapillära bannätet, dvs. det bannät i form av anslutande spår till terminaler, hamnar, industrier och industriområden som SJ för närvarande förvaltar. Det innebär även att ansvaret för vissa anläggningar vid järnvägsstationerna överförs från SJ till Banverket. Dessutom införs ett nytt banavgiftssystem där avgifterna skall vara trafikberoende och beräknas utifrån järnvägstrafikens samhällsekonomiska marginalkostnader. Banverket skall därmed kunna finansiera vissa kostnader för banhållning med intäkter från banavgifterna. Beslutet innebär även att nollvisionen utvidgas till att omfatta samtliga trafikslag.

Regeringen fastställde den 11 juni 1998 Vägverkets och Banverkets förslag till nationell väghållningsplan respektive stomnätsplan för perioden 1998–2007. Väghållningsplanen omfattar 30,5 miljarder kronor och regeringen beslutade bl.a. att Vägverket skall tidigarelägga de åtgärder under planperioden som ger trafiksäkrare vägar. Stomnätsplanen omfattar 36 miljarder kronor, varav 2,4 miljarder kronor går till kapacitetshöjande åtgärder för järnvägstrafiken i centrala Stockholm och 1,9 miljarder kronor till Citytunneln i Malmö.

Prioriteringar

Riksdagen beslutade år 1997 om inriktningen av transportinfrastrukturen för perioden 1998–2007 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr.

1996/97:174). I enlighet med detta beslut skall en satsning på drift och underhåll av vägarna samt på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder prioriteras före investeringar i nya vägar. För järnvägssidan gäller att den pågående anpassningen till snabbtågstrafik skall fullföljas och godstrafikens konkurrenskraft stärkas.

Resultatbedömning

Tillståndet och utvecklingen inom verksamhetsområdet

Under 1990-talet som helhet har utvecklingen i väg- och järnvägstransportssystemet varit i stort sett positiv i den meningen att tillgängligheten och den regionala balansen i systemet har förbättrats, antal dödade har minskat kraftigt och utsläppen av luftföroreningar har i flera fall minskat i omfattning. Stora satsningar, främst i form av nyinvesteringar, har gjorts.

Under år 1996 beslutade riksdagen om såväl Vägverkets som Banverkets sektorsansvar. Detta innebär att myndigheterna nu har ett samlat ansvar för hela väg- respektive järnvägstransportssystemet. Sektorsansvaret har medfört att ökade krav har ställts på myndigheterna, t.ex. i frågor om utveckling av och samarbete inom respektive sektor. Denna verksamhet har ökat under år 1997. Detta är delvis en följd av en medveten satsning på att utveckla det gemensamma arbetet inom sektorn. Utvecklingen i väg- och järnvägstransportssystemet är till stor del resultatet av många aktörers arbete: landets medborgare, offentliga organisationer, myndigheter, näringsliv, m.fl. För Vägverkets del har arbetet med att samordna insatserna mot de sektorsgemensamma målen tagit sig uttryck i form av ett antal överenskommelser med andra intressenter inom området och utarbetande av handlingsprogram, t.ex. för kollektivtrafiken.

Trafikutvecklingen år 1997

Biltrafiken svarade för 76 % av det totala persontransportarbetet under året. När det gäller det långväga resandet (mer än tio mil enkel resa) dominerade bilen med en marknadsandel på ca 70 %. Konkurrensen är dock mycket stark och resenärerna har nästan alltid flera alternativ att välja mellan. Av det långväga resandet svarade tåg

och flyg för ca 12 % vardera och buss för ca 6%. Jämfört med år 1996 har det samlade persontransportarbetet ökat med 1,3 miljarder person-km eller 1,2 %. Under året ökade antalet personresor med järnväg. Det totala antalet resor ökade med 3,4 miljoner eller 3,4 % och uppgår nu till 104,1 miljoner resor per år. Det är det högsta antalet hittills. Även persontransportarbetet på järnväg har ökat. Ökningen är dock mindre än för antalet resor vilket innebär att den genomsnittliga reslängden minskat.

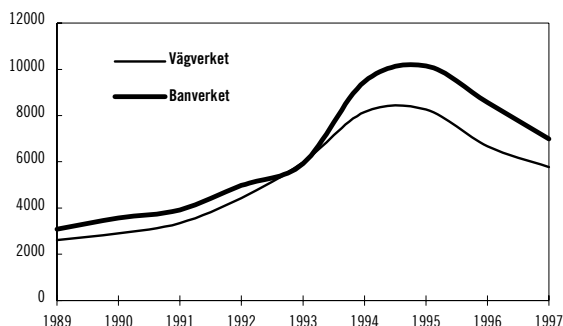
Inom Sveriges gränser transporterades under år 1997 drygt 500 miljoner ton gods. Drygt 60 % av detta gods transporterades på vägarna. Lastbilarna dominerar särskilt på kortare sträckor (under tio mil), där de svarar för mer än 90 % av transportererna. Ju längre sträckor desto jämnare blir fördelningen mellan transportslagen. På sträckor över 30 mil är sjöfarten det dominerande färd sättet. Av det totala transportarbetet på drygt 80 miljoner tonkm är 40 % hänförligt till vägtrafik, 38 % till sjöfart och 22 % till järnväg.

De viktigaste statliga insatserna inom verksamhetsområdet

Sedan år 1989 har verksamhetsvolymen inom området kraftigt ökat i omfattning och omfattande investeringar i väg- och järnvägsnätet i Sverige har genomförts. Under åren 1994 och 1995 nådde ökningen sin topp i samband med regeringens extra satsningar på sysselsättningsskapande åtgärder. Under åren därefter har volymen återvänt till en planerad nivå.

Investeringar i statliga väg- och järnvägsanläggningar 1989–1997

(1997 års prisnivå)



Källa: Vägverkets och Banverkets årsredovisningar för åren 1989-1997. Med investeringar i järnväg avses nyinvesteringar i stomjärnvägar, reinvesteringar samt investeringar i länsjärnvägar. Med investeringar i vägar avses investeringar i statliga riksvägar och länsvägar samt bärighetshöjande åtgärder.

Riksdagen beslutade år 1997 om inriktningen av transportinfrastrukturen för perioden 1998–2007 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Åtgärderna i infrastrukturen skall främja miljöanpassning, trafiksäkerhet, tillväxt och ökad sysselsättning i landets alla delar. För att genomföra inriktningen anvisades en planeringsram om totalt 190 miljarder kronor. Under år 1998 har länsstyrelserna fastställt länsplaner för regional transportinfrastruktur och regeringen har fastställt nationell väghållningsplan och stommätplan. Underlag till nya investeringsplaner för väg och järnväg samt förslag till nationella planer inom dessa områden har under det gångna året arbetats fram av Vägverket respektive Banverket.

Under år 1997 utökades och fördjupades satsningarna inom ramen för myndigheternas sektorsansvar. I synnerhet har arbetet påbörjats med de funktionshinderade resmöjligheter i väg- och järnvägstrafiken. Banverket har under året fastställt en miljöpolicy och påbörjat arbetet med ett miljöledningssystem som systematiserar miljöarbetet samt klargör ansvarsförhållanden och rutiner för uppföljning och redovisning. Vägverket har utvecklat det gemensamma arbetet inom sektorn bl.a. inom områdena forskning och utveckling, kollektivtrafik, handikappanpassning och väginformatik. För flera av dessa områden har särskilda program tagits fram.

Effekter av de statliga insatserna

Utgångspunkten för 1997 års styrning av verksamhetsområdet var riksdagens trafikpolitiska beslut från år 1988. I detta fastställdes ett övergripande mål för trafikpolitiken. Detta bröts sedan ner i fem delmål. Nedan följer en beskrivning av de effekter som verksamheten inom väg- och järnvägsområdet haft under år 1997 redovisat per delmål av dåvarande trafikpolitiska mål.

Effektivitet

Effektivitet handlar om att med hänsyn till vad som är bäst för samhället som helhet uppnå de mål som ställs upp för verksamheten. Effektiviteten i förhållande till de trafikpolitiska målen innebär således att en sammanvägning av effekterna av övriga delmål – tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och regional balans – skall ske vid prioritering av åtgärder som vidtas för att uppfylla målen.

Efterkalkyler för de större investeringsprojekt som slutförts under året visar att slutkostnaden för de flesta redovisade projekt har understigit den kostnad som beräknades då projekten planerades. T.ex. kan nämnas utbyggnaden till dubbelspår av järnvägssträckan Trönninge–Båstad på Väst kustbanan, totalt 23 km, där slutkostnaden understeg den planerade kostnaden med 159 miljoner kronor eller ca 20 %. Den främsta anledningen var de gynnsamma entreprenadupphandlingar som genomfördes av Banverket. Vägverkets efterkalkyler redovisar, förutom nedlagda kostnader, även en beräkning av det samhälls-ekonomiska resultatet för de slutförda projekten. Enligt den kalkyl som upprättats för de större projekt som öppnats för trafik under år 1997 är tre av fem investeringar samhälls-ekonomiskt lönsamma. Höga kustenprojektet är varken lönsamt eller olönsamt (NNK 0), medan E 4-projektet Traryd–Ljungby kalkyleras som olönsamt (NNK -0,12). Detta projekt motiverades när det startades av att en enhetlig standard eftersträvades på stråken. För Banverkets projekt har inga samhälls-ekonomiska efterkalkyler gjorts.

Under år 1997 har produktiviteten hos Banverket ökat med 1,2 %. Produktivitetsökningen har beräknats på ett genomsnitt av 21 prestationer som omfattar 32 % av kostnaderna för bandistrikten och industridivisionen, där spårbyte är den dominerande kostnaden. Något samlat produktivetsmått för Vägverket har inte redovisats.

Vad gäller den inre effektiviteten inom verksamhetsområdet, kan det konstateras att myndigheterna fortlöpande arbetar med åtgärder för att rationalisera och effektivisera verksamheten. I rapporter till regeringen i början av år 1998 redovisade Vägverket och Banverket vilka åtgärder som vidtagits med anledning av de besparingskrav på den statliga konsumtionen som riksdagen har lagt fast, bl.a. i syfte att åstadkomma en effektivare administration. För Vägverkets del har förvaltningskostnaden ökat med 39 % under perioden 1994–1997, till stor del till följd av förändrat ansvar och utökade uppgifter. Det ökade ansvaret och de nya rollerna har ställt höga krav på anpassning av arbetssätt, kompetens och behov av egen personal. Under året har Vägverket genomfört ett antal kvalitetsrevisioner. Dessa har visat att det finns en stor förbättringspotential. Någon redovisning av hur den inre effektiviteten har förändrats under året har inte lämnats av vare sig Vägverket eller Banverket.

Tillgänglighet

Transportsystemets förmåga att bidra till förbättrad tillgänglighet kan uttryckas som den "lätthet" med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter i samhället som de har behov av. Mått på tillgänglighet kan bl.a. uttryckas som förändring av restid, fordonskostnader, godstransportkostnader, bekvämlighet och tidhållning.

Under år 1997 har framkomligheten och tillgängligheten inom verksamhetsområdet fortsatt att förbättras genom öppnandet av nya väg- och järnvägssträckor, genom ökad bärighet på det statliga väg- och järnvägsnätet, genom ökad andel dubbelspår samt högre genomsnittlig hastighet på järnvägsnätet. Detta har resulterat i en minskning av den totala restiden – och därmed även reskostnaden. Det noteras beträffande bärigheten på stomnätet att ca 89 % vid utgången av året tillåter en största tillåten axellast (STAX) på 22,5 ton vid hastigheter på 90 km/tim och därutöver. Enligt Banverket har de sträckor på stomnätet som inte tillåter ovan angivna hastigheter och viktklasser i regel ingen eller ringa godstrafik.

Beträffande driftsäkerheten på järnvägsnätet kan det konstateras att den totala mängden trafikstörningar på stomnätet som orsakats av tekniska fel i infrastrukturen har ökat med 5 % under år 1997. Störningsfrekvensen började öka i juni 1997. Banverket har förklarat detta bl.a. med relativt hög sommarvärme jämfört med år 1996. Det torra och varma vädret medförde hög frekvens av skogsbränder längs järnvägsspåren, bildande av s.k. solkurvor samt åsknedslag i ställverk. De trafikstörningar som orsakades av tågtrafikledning har under året minskat med 20 %. Totalt sett har trafikstörningarna under år 1997 lett till att tågförseningarna ökat något jämfört med föregående år.

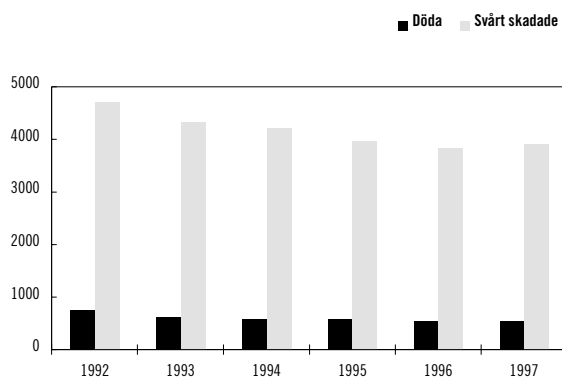
Tillgänglighet kan även uttryckas som andelar av olika grupper av medborgare eller näringar som fått ändrade möjligheter att använda väg- eller järnvägstransportsystemet, exempelvis olika medborgargrupperns möjligheter att resa med kollektiva färdmedel. Av särskild vikt i sammanhanget är på vilket sätt de funktionshinderades resmöjligheter inom väg- och järnvägssektorn har förändrats. Några resultat för år 1997 har inte redovisats på detta angelägna område, då relevanta och tillämpbara mått inom området saknas. Banverket och Vägverket har dock under året tillsammans med Boverket, SJ och de övriga tra-

fikverken samt representanter för handikapprörelsen påbörjat en dialog inom detta område.

Trafiksäkerhet

För första året sedan år 1992 har det totala antalet döda inom väg- och järnvägstransportsystemet ökat. Även antalet skadade har ökat. Ökningen av antalet döda och skadade är till sin helhet hänförlig till vägtransportssystemet och har ägt rum trots ett oförändrat vägtrafikarbete.

Dödade och svårt skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor 1992–1997



Källa: Statistik från Vägverket 1997, 1998.

För järnvägssektorn gäller att antalet olyckor ökade något år 1997 medan antalet dödade har minskat. Flertalet plankorsningsolyckor har inträffat på lågt trafikerade länsjärnvägar. Regeringen gav under år 1997 Vägverket i uppdrag att i samråd med Banverket utreda orsakerna till de döds- och personskadeolyckor som sker vid plankorsningar mellan väg och järnväg samt föreslå erforderliga åtgärder för att minska dessa. Vägverket har därvid framfört att det är svårt att kunna peka ut enskilda orsaker till olyckorna. Erfarenheter och forskning visar att det ofta är kombinationer av orsaker såsom bristande uppsikt, halt väglag, bländande sol och vägfordon som fastnat. Mot bakgrund av detta samt att nuvarande kunskap om effekterna av nya lösningar är svåra att förutsäga, vill Vägverket inte rekommendera några nya lösningar för att minska plankorsningsolyckorna utöver de som används i dag.

Inom vägsektorn har verksamhetsvolymen för trafiksäkerhet ökat med 128 % under perioden 1994–1997, till stor del till följd av satsningen på s.k. reformer. För de flesta reformer gäller att få eller inga positiva förändringar på trafiksäkerheten hittills har kunnat konstateras. T.ex. har cy-

kelhjälm användningen inte ökat under året, användningen av bilbälte i baksätet har minskat mellan åren 1994–1997 och användningen av cykelbelysning har minskat under samma period. Ett positivt resultat är dock att antalet onyktra i polisens kontroller har minskat mellan åren 1994–1997.

Miljö

Riksdagen har fattat beslut om mål för att begränsa transportsektorns miljöpåverkan. Flera av dem är etappmål. Förslag till kompletterande mål har tagits fram i det s.k. MaTS-samarbetet (samarbete mellan ett antal myndigheter och organisationer för ett miljöanpassat transportsystem).

Antalet bullerutsatta personer och fastigheter längs statliga vägar och järnvägar har minskat under året. Det totala antalet bullerstörda fastigheter längs järnvägen uppgick vid slutet av år 1997 till 10 000, vilket är en minskning med 1 000 sedan år 1993. Miljömålet för Banverket har varit att antalet fastigheter som utsätts för bullernivåer orsakat av järnvägstrafik på över 55 dB(A) vid fler än fem tillfällen per natt skall minska samt att antalet fastigheter som utsätts för vibrationsnivåer orsakade av järnvägstrafik på över 2,5 mm/s skall minska. De bullerutsatta personerna längs de statliga vägarna minskade under året med ca 4 300, vilket medför att ca 40 000 bullerutsatta kvarstår. Med dagens åtgärdsakt beräknas riksdagsmålet om att åtgärda befintliga bostadsmiljöer i närhet till vägtrafik där bullret överstiger 65 dB(A) att nås först år 2010 längs det statliga vägnätet. När det gäller fastigheter som utsätts för vibrationsstörningar av järnvägstrafik, har under året enstaka sådana fastigheter lösts in. Någon närmare redovisning av vilka effekter detta har haft på det långsiktiga målet för vibrationsnivåer har dock inte lämnats av Banverket.

Utsläppen från väg- och järnvägstrafiken av koldioxid, svaveldioxid, kolväten och kväveoxider minskade något under år 1997. Riksdagsmålen för år 2000 för koldioxidutsläpp bedöms som möjligt att nå. Målnivån för svaveldioxid nåddes redan år 1992 och målet för kolväten kommer troligen också att nås, för vägsektorn till stor del beroende på införande av katalytisk avgasrening samt system som kraftigt minskar avdunstningen av bränsle. Tröskelvärdet för marknära ozon överskreds i stor omfattning.

Regional balans

Det övergripande målet för regionalpolitiken är hållbar tillväxt, valfrihet och rättvisa så att likvärdiga förutsättningar och tillväxt skapas och att därigenom regionernas skilda möjligheter kan tas till vara. Detta kan uppnås genom att trafikpolitiken samverkar med regionalpolitiken och bidrar till att utveckla livskraftiga regioner i hela landet. Heltäckande etappmål för transportpolitikens bidrag till en positiv regional utveckling är svåra att fastställa. Detta beror på att den regionala utvecklingen i så hög grad påverkas av åtgärder inom många olika samhällsområden. Indikatorer eller mer avgränsade mått på regional balans är dock väg- och järnvägsnätets utveckling samt utvecklingen av restider och reskostnader mellan regioner.

Genom de nya väg- och järnvägssträckor som öppnats och/eller förbättrats under året har vissa delar och regioner i landet ytterligare länkats samman. Ett stort vägprojekt som öppnats för trafik under året är Projekt Höga kusten, som omfattar 32 km ny Europaväg, 70 km övrig väg samt 35 broar, däribland en 1 800 m lång hängbro över Ångermanälven. Hela projektet ligger i det tillfälliga stödområdet och det har således haft en stor inverkan på utvecklingen inom de berörda regionerna. På järnvägssidan har invigningarna av nya stråk och sträckor varit flera under året; bl.a. kan nämnas Svealandsbanan som binder samman Stockholm med städerna och regionerna söder om Mälaren samt förbättringarna av Godsstråket genom Bergslagen och Norra stambanan. Även utbyggnaden till dubbelspår och hastighetshöjningar på järnvägsnätet samt den bärighetsökning som skett på landets väg- och järnvägsnät har bidragit till att öka den regionala balansen och utveckla förutsättningarna för ett antal regioner. Den restids- och reskostnadsminskning som är följden av utbyggnaden och förbättringen av vägnätet har till största del tillfallit de regionalpolitiskt prioriterade delarna av landet. Framför allt beror detta på att projektet Höga kusten öppnades för trafik i december 1997. När det gäller bärighetsökningen på det statliga vägnätet så har denna endast till en mindre del (32 %) tillfallit de regionalpolitiskt prioriterade områdena i landet. Detta är en följd av bärighetsplanernas ändrade inriktning från år 1995, som innebär att man efter den inledningsvisa satsningen på glesbygdsområdena nu har gått över till övriga delar av Sverige.

Regeringens slutsatser

Regeringen konstaterar att verksamhetsområdet under år 1997 har präglats av en ökad satsning på åtgärder utanför det infrastrukturella området, dvs. åtgärder som tagit sikte på en ökad samverkan och samsyn mellan olika aktörer.

Regeringen bedömer att verksamheten inom området vägar och järnvägar under året har bidragit till att uppfylla de trafikpolitiska målen genom att förbättra tillgängligheten, den regionala balansen och miljöanpassningen i transportsystemet. På järnvägssidan kan det dock konstateras att målet för driftsäkerhet mätt i mängden trafikstörningar inte har uppfyllts. Detta har resulterat i att tågförseningarna har ökat, vilket innebär att varken tillgängligheten eller effektiviteten i transportsystemet i denna del har förbättrats i önskvärd omfattning. Beträffande arbetet med att förbättra tillgängligheten i transportsystemet anser regeringen att det är av stor vikt att relevanta och tillämpbara mått tas fram som visar hur tillgängligheten för olika grupper i transportsystemet förändras.

När det gäller målen för miljöarbetet, kommer riksdagsmålet för buller i befintliga bostadsmiljöer i närhet till vägtrafik med dagens åtgärdstakt inte att nås förrän år 2010 längs det statliga vägnätet. Tröskelvärdena för marknära ozon överskreds i stor omfattning. Regeringen anser att det är angeläget att det gemensamma arbetet inom vägtransportsektorn fortsätter för att samtliga mål för luftföroreningar, luftkvalitet i tätorter samt buller på vägnätet skall kunna nås.

Beträffande antal döda och skadade i trafiken under år 1997, har 1990-talets goda trend med ett minskat antal förolyckade brutits. Vägtrafiken står för hela den ökningen, som skett trots att trafikarbetet varit i stort sett oförändrat. För dödade ligger en stor del av ökningen bland bilförare varav de flesta har dödats i mötesolyckor på vinterväglag. Enligt Vägverkets bedömning kommer målet för antalet dödade i vägtrafiken år 2000 inte att nås med nuvarande insatser. Inom vägtransportssystemet har man arbetat för en ökad trafiksäkerhet dels genom fysiska åtgärder i vägmiljön, dels genom olika typer av påverkan på trafikantbeteendet inom ramen för sektorsuppgifterna. De senaste åren har allt mer medel satsats på reformer. Resultaten har varit svåra att följa och har hittills inte gett de förväntade effekterna i form av en minskning av antalet dödade och skadade i vägtrafiken. Med anledning av detta har Vägverket ändrat inriktning och ut-

formning på sina insatser inom ramen för sektorsuppgifterna. Den nya inriktningen innebär bl.a. en satsning på olika pådrivande och stödjande insatser som beräknas få effekt först på lite längre sikt. Regeringen har förtroende för Vägverkets nya inriktning, men anser att det är viktigt att stärka trafiksäkerhetsarbetet på kort sikt och påskynda arbetet med nollvisionen. Regeringen bedömer därför att insatser i form av fysiska åtgärder i vägmiljön som direkt kan ge trafiksäkerhetseffekter inom den närmaste tiden måste prioriteras före sektorsuppgifter. Regeringen anser även att trafiksäkerhetsreformerna bör ses över för att klarlägga och tydliggöra sambanden mellan reformer och trafiksäkerhetseffekter.

Med avseende på effektiviteten i transportsystemet konstaterar regeringen att slutkostnaden för de flesta stora investeringsobjekt som avslutats under året har understigit den kostnad som beräknades när projekten planerades, vilket till stor del antas vara resultatet av en hårdnande konkurrens på entreprenadmarknaden. För de järnvägsprojekt som öppnats under året har ingen redovisning av det samhällsekonomiska resultatet gjorts. Regeringen anser att det är viktigt att det samhällsekonomiska resultatet av vidtagna åtgärder inom transportsystemet tydliggörs i så stor utsträckning som möjligt.

Regeringen har vidare uppmärksammat de åtgärder som vidtagits inom verksamhetsområdet med avsikt att rationalisera och effektivisera verksamheten. Det ökade sektorsansvaret och de nya roller som detta har medfört har inneburit ett ökat fokus på den inre effektiviteten. Det är regeringens ambition att redovisningen av hur den inre effektiviteten har förändrats under året skall förstärkas och förbättras.

Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverkets (RRV:s) revisionsberättelse för år 1997 avseende granskningen av Vägverkets respektive Banverkets årsredovisning och underliggande redovisning samt av ledningens förvaltning innehåller inte några anmärkningar. I de fall RRV har lämnat särskilda kommentarer när det gäller verksamhetsområdet så redovisas dessa i avsnitt 4.3 respektive 4.4.

Den ekonomiadministrativa värdering som utförts av RRV avseende räkenskapsåret 1997 har resulterat i värderingen AA för Vägverket och

AB för Banverket, vilket innebär att omdömet ”Fullt tillfredsställande” har avgivits.

4.2 Vägverket

Vägverket är central förvaltningsmyndighet för frågor som rör väghållning och vägtrafik. Vägverket har ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportsystemet. Sektorsansvaret omfattar hela vägtransportsystemets miljöpåverkan, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och effektivitet samt frågor som rör väginformatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, yrkestrafik och tillämpad samhällsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportsystemet.

Verksamheten i Vägverket bedrivs inom de fyra huvuduppgifterna sektorsuppgifter, myndighetsutövning, statlig väghållning och produktionsuppgifter.

Antalet tillsvidareanställda i Vägverket uppgick den 31 december 1997 till 6 674 personer varav 4 025 personer är anställda i resultatenheter inom produktionsuppgifterna. Antalet anställda har minskat med 153 personer sedan år 1996. Andelen kvinnor i Vägverket ökar successivt. Sedan år 1993 har andelen ökat från 16 till 21 %. Andelen kvinnor i Produktionsuppgiften är ca 10 % och inom övriga Vägverket ca 37 %.

Vägverket förvaltar 50 % av statens aktier i Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB. Riksdagen har under år 1998 beslutat att aktierna i SweRoad AB skall ägas av staten och förvaltas av Vägverket. Staten, genom Vägverket, har därför förvärvat aktierna från Vägverkets Investeringsaktiebolag Väginvest. Väginvests aktier förvaltas av regeringen och kommer fr.o.m. år 1998 att redovisas i Regeringskansliets balansräkning.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Antalet anställda i Vägverket har minskat med 2 % under år 1997. Resultatenheterna inom Vägverket svarar för en minskning med 291 personer. Vägverket i övrigt har ökat med 138 personer.

Fr.o.m. år 1998 har riksdagen beslutat om en ny anslagskonstruktion för Vägverket. Den nya

anslagskonstruktionen medför väsentligt färre anslag än tidigare, två i stället för sex. För verksamhetsåret 1998 anvisades ett anslag för Vägverkets administration och ett anslag som är direkt hänförligt till Vägverkets produkter och tjänster.

Vägverkets verksamhet under år 1997 omsatte 15,9 miljarder kronor, en minskning med ca 200 miljoner kronor jämfört med år 1996. Utgifterna för Sektorsuppgifter och Myndighetsutövning har ökat medan utgifterna för statlig väghållning har minskat jämfört med år 1996. Minskningen i utgifterna för statens väghållning består uteslutande av minskade investeringar. Drift och underhåll av vägnätet har ökat med ca 300 miljoner kronor jämfört med år 1996. Utfallet av Vägverkets verksamhet år 1997 och år 1996 framgår av nedanstående tabeller.

Miljarder kronor

Vägverkets verksamhet	1997	1996
Sektorsuppgifter	0,8	0,7
Myndighetsutövning	2,5	2,1
varav utbetalning av statsbidrag	2,1	1,8
Statlig väghållning	11,8	12,3
varav väginvesteringar	6,7	7,4
varav drift och underhåll	5,1	4,8
Produktionsuppgiften	5,1	5,8
Varav internt (egenregi)	-4,3	-5,0
Summa verksamhet 1997	15,9	16,1

Antalet *dödade och skadade* i vägtrafiken ökade något under år 1997 trots ett oförändrat trafikarbete. Ökningen av olyckor skedde på det statliga vägnätet och avser huvudsakligen bilförare i mötesolyckor på vinterväglag. Antal döda i vägtrafiken har för år 1997 uppgått till 541, vilket är en ökning med ca 1 % sedan år 1996. Antalet svårt skadade har uppgått till ca 3 917. Cykelhjelmsanvändningen ökade inte under året. Användningen av bilbälte bland vuxna i baksätet är lägre år 1997 än år 1994. För övriga tillståndsmål för trafikantbeteende har inga större förändringar konstaterats i de mätningar som gjorts. Vid ett oförändrat trafikarbete beräknar Vägverket att antalet dödade kommer att uppgå till ca 450 år 2000, dvs. 50 fler än vad målet för år 2000 anger. Om trafikarbetet t.ex. ökar med 3 % beräknas motsvarande dödssiffra år 2000 bli 480. Dessa prognoser har inte tagit hänsyn till eventuella effekter av den tidigareläggning av trafiksäker-

hetsåtgärder på vägarna som beslutades i samband med att den nationella väghållningsplanen fastställdes av regeringen i juni 1998.

Antalet *bullerstörda* längs statens vägnät har minskat med 4 300 personer under år 1997 som en följd av Vägverkets insatser under året. Det återstår dock ca 40 000 som är bullerstörda längs statens vägnät. *Utsläppen* av koldioxid från vägtrafiken beräknas vara i stort oförändrat jämfört med år 1990. Målen för utsläpp av svaveldioxid nåddes redan år 1992. Utsläppen av kolväten har minskat med 38 % sedan år 1988. Kväveoxidutsläppen från vägtrafiken har minskat med 35 % sedan år 1987.

Tre av de fem större vägobjekten som öppnades för trafik år 1997 var *sambällsekoniskt* lönsamma enligt den efterkalkyl som upprättats för projekten. Under år 1997 ökade det bokförda värdet på väganläggningar från 62,5 till 66,3 miljarder kronor. Årets avskrivningar av väganläggningar uppgick till ca 2 miljarder kronor.

Bärigheten på det statliga vägnätet har ökat under år 1997. Nya principer för hastighetsgränser började tillämpas under år 1997 vilka ger ökad trafiksäkerhet men längre restider, främst på landsbygden.

Vägverket har i årsredovisningen för år 1997 för första gången redovisat situationen för *funktionshindrade*. Av redovisningen framgår att 1,2 miljoner människor har någon form av permanent funktionsnedsättning. Av redovisningen framgår vidare att funktionshindrade gör färre resor med nästan alla färdstätt än icke funktionshindrade. En genomsnittlig dag gör 85 % av de icke funktionshindrade minst en resa. För de funktionshindrade är motsvarande andel endast 58 %. En genomsnittsdag har 23 % av de funktionshindrade gjort en promenad, 6 % har gjort en bussresa och 2,7 % gjort en taxiresa. För de icke funktionshindrade är motsvarande siffror 32 %, 10 % respektive 1,5 %. Det framgår tydligt av redovisningen att rörelsehindrade har svårt att använda kollektiva färdmedel och att personer med nedsatt syn i huvudsak är hänvisade till kollektiva färdmedel. Jämförelsesiffror saknas för år 1996 varför inga uppgifter finns om hur tillgängligheten för funktionshindrade har förändrats under år 1997.

Bärigheten på vägnätet har ökat mindre i regionalpolitiskt prioriterade områden än i övriga delar av landet, vilket är en följd av att bärighetsprogrammet först inriktades mot skogslänen men sedermera utökades till att omfatta hela lan-

det. Skillnaderna i ytstandard på belagda vägar har minskat mellan olika regioner.

Vägprojekt öppnade för trafik under år 1997 > 50 miljoner kronor

Vägojekt	Längd (km)	Medel i plan (mkr) 1994–2003	Budget (mkr)	Slutlig (mkr)	NNK ¹	Restid ²	Dödade ³	Skadade ⁴
E4 Mölletofta–Ljungaskog	7,4	257	177	181	0,16	43	0,1	3,3
E 4 Traryd–Ljungby	17	407	418	424	-0,12	10	0,2	5,6
E 4 Vid Tännö	11	308	267	287	0,1	21	0,2	4,0
E 4 Ryamotet–Länsgränsen	9	158	158	153	0,84	83	0,2	5,3
E 4 Höga kustenprojektet	32	2 110	2 110	2 110	0,0	260	0,3	7

¹ NNK = nettonuvärdeskvot

² Restid = minskning av restid i tusentals timmar öppningsåret

³ Dödade = reduktion av antal dödade öppningsåret

⁴ Skadade = reduktion av antalet skadade öppningsåret

Vägverket Produktion redovisar för år 1997 ett resultat efter intern vinstskatt om 58 miljoner kronor mot -3 miljoner kronor året innan. Vägverkets avkastningskrav om 15 % på internt tillfört kapital efter intern vinstskatt uppnåddes inte. Resultatförbättringen jämfört med år 1996 beror främst på en bättre lönsamhet inom de konkurrensutsatta resultatområdena. 77 % av drift- och underhållsverksamheten och 100 % av investeringsverksamheten i Vägverket är konkurrensutsatt.

Vägverket Konsult redovisar för år 1997 ett resultat efter intern vinstskatt om 2 miljoner kronor mot en förlust om 27 miljoner kronor år 1996. Vägverkets avkastningskrav om 5 % av omsättningen före avdrag för intern vinstskatt uppnåddes dock inte. Anledningen är bl.a. bristande efterfrågan och därmed för lågt resursutnyttjande.

Vägverket Färjerederi redovisar för år 1997 ett resultat efter intern vinstskatt om 9 miljoner kronor mot 28 miljoner kronor år 1996. Färjerederiet når nästan upp till Vägverkets avkastningskrav på internt tillfört kapital. Anledningen till att resultatkravet inte nås är främst en engångsnedskrivning av en färja som belastar resultatet med drygt 6 miljoner kronor. Färjerederiet trafikerar 42 färjeleder, varav 41 är statliga leder.

Slutredovisning av nationell väghållningsplan åren 1994–2003

Riksdagen beslutade år 1993 om investeringar i trafikens infrastruktur för perioden 1994–2003. En del av beslutet omfattade investeringar i stamvägnätet. I nedanstående tabell redovisas nedlagda kostnader under tiden 1993-07-01 till 1997-12-31. Uppnådd målstandard baseras på vägojekt som öppnats för trafik.

Genomförda åtgärder 1993-07-01–1997-12-31 nationell plan åren 1994–2003

Stamväg	Målstandard, vägbredd	Total längd (km)	Målstandard 1993 (km)	Uppnått 1997 (km)	Akkumulerad kostnad 9307–9712 (mkr) ³	Medel 1994–2003 (mkr) ¹
E4	Helsingborg–Stockholm	MV	570	280	4 514	7 410
E4	Stockholm–Gävle	MV	170	60	802	2 540
E4	Gävle–Sundsvall	13	210	140	318	1 200
E4	Sundsvall–Haparanda	13	650	480	2 973	2 100
Rv 40	Göteborg–Jönköping	MV	140	20	509	3 700
E6	Trelleborg–Göteborg	MV	310	200	2 352	2 180
E6	Göteborg–Svinesund	MV/13	200	60	1 195	2 420
E20	Göteborg–Örebro	13	280	260	274	250
E20	Örebro–Södertälje	MV	160	10	1 080	2 660
E18	Riksgränsen–Kapellskär	MV/13	510	130	1 548	3 280
E22	Malmö–Norrköping	13	530	420	453	1 260
Rv45	Göteborg–Segmon	MV/13	210	50	43	1 260
Rv70	Enköping–Mora	13	240	110	110	260
Rv26	Halmstad–Jönköping	13	140	10	30	340
Rv48/64	Jönköping–Kristinehamn	13	190	30	30	85
Rv50/60	Ödeshög–Borlänge	13	270	110	120	790
Rv55/56/53/67	Norrköping–Gävle	13	260	80	90	520
Rv25	Halmstad–Kalmar	13 m	230	²	²	200
Rv31/33	Jönköping–Västervik	13 m	150	²	²	150
E10	Töre–Riksgränsen	9 m	420	²	²	110
E12	Holmsund–Umbukta	9 m/13 m	460	²	²	510
E14	Sundsvall–Storlien	9 m/13 m	350	²	²	260
E65	Malmö–Ystad	MV/13 m	50	²	²	210
Rv45	Segmon–Karesuando	9 m/13 m	1 30	²	²	860
Summa	–	8 080	3 028	3 071	17 266	34 495

¹ Prisinivå juli 1993.² Kortare avsnitt och mindre projekt åtgärdade.³ I ackumulerad kostnad ingår även övriga åtgärder på stråken utöver de som avser målstandard.**Upptagna lån inom Vägverket**

Riksdagen har begärt en redovisning av i vilken utsträckning som statsbudgeten är in-tecknad för att betala framtida räntor och amorteringar på lån m.m.

Inom Vägverket finns lån upptagna för att finansiera omsättningstillgångar, anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor och vissa specifika vägprojekt. När det gäller omsättningstillgångar (rörelsekapital) och anläggningstillgångar skall dessa enligt budgetlagen finansieras med lån/krediter i Riksgäldskontoret. Vid utgången av år 1997 var Vägverkets skuld i Riks-

gäldskontoret för omsättningstillgångar 114 miljoner kronor och för anläggningstillgångar 132 miljoner kronor. Regeringen bedömer att lånen för omsättnings- och anläggningstillgångar i stort kommer att vara oförändrade under den kommande tioårsperioden.

Vägverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät. För att betala lånekostnaderna för sådana objekt får Vägverket använda insparade driftmedel från färjedriften. Vid utgången av år 1997 var Vägverkets skuld för sådana objekt totalt 93 miljoner kronor. Till följd av att färjelinjerna vid Vallsundet, Svartnorasundet och vid

Älmsta (Väddö kanal) ersätts av broar kommer dock skulden för sådana objekt att öka till ca 181 miljoner kronor år 1999 för att sedan åter minska. Regeringen bedömer att den kommer att vara ca 111 miljoner kronor vid utgången av år 2006.

Riksdagen beslutade år 1987 att utbyggnaden av motorvägen mellan Stenungsund och Ljungskile på väg E 6 skulle finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Skulden uppgick vid utgången av år 1997 till 985 miljoner kronor. Objektet har sedan länge öppnats för trafik och skulden beräknas komma att minska med ca 29 miljoner kronor om året, vilket gör att den år 2006 kan beräknas till ca 724 miljoner kronor.

Riksdagen beslutade år 1996 att fyra vägobjekt skulle tidigareläggas genom att Vägverket fick ta upp lån i Riksgäldskontoret och sedan återbetala dessa när anslagsmedel finns tillgängliga i ordinarie väghållningsplan. De fyra vägobjekten är E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda. Vid utgången av år 1997 var skulden för dessa projekt

162 miljoner kronor. Så snart medel finns tillgängliga i plan kommer skulden att amorteras. Skulden beräknas minska till noll vid utgången av år 2003.

Inom ramen för de s.k. storstadspaketet har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg lånefinansierats. Gemensamt för dessa lån är att riksdagen inte slutligt har beslutat hur räntor på upptagna lån och amortering av skuld skall betalas. Vid utgången av år 1997 var 677 miljoner kronor upplånade för Södra länken, 2 665 miljoner kronor för övriga vägprojekt i Stockholm samt 289 miljoner kronor för Göteborgspaketet. Regeringen bedömer, under förutsättning att inga beslut om finansiering av räntor och amortering tas utöver vad som för närvarande är känt, att skulden för Södra länken kommer att uppgå till 7 955 miljoner kronor år 2006 och att motsvarande belopp för övriga Stockholmsprojekt kommer att uppgå till 3 015 miljoner kronor och för Göteborgspaketet till 3 000 miljoner kronor.

Objekt	Skuld 1997-12-31	Nettoupplåning										Skuld 2006
		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006		
Vägverket												
VV omsättningstillgångar ¹	114	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	114
VV anläggningstillgångar ¹	132	50	-17	-17	-16	0	0	0	0	0	0	132
Broinvesteringar ¹	93	86	2	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	111
Väg E 6 ¹	985	-29	-30	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	724
Fyra vägobjekt (E 4, E 18/20, E 22) ¹	162	710	464	-337	-327	-390	-290	0	0	0	0	0
Södra länken ²	677	520	-72	1 349	2 131	1 107	730	468	436	463	7 955	
Övriga Stockholmsprojekt ²	2 665	441	-267	-920	233	193	158	165	170	176	3 015	
Göteborgspaketet ²	289	305	48	131	627	689	383	188	165	175	3 000	
Summa	5 117											15 051

¹ Lån i Riksgäldskontoret.

² Beslut om återbetalning av lån saknas.

De lån som Vägverket har i Riksgäldskontoret har en av riksdagen beslutat slutlig finansiering genom att Vägverkets anslag får belastas med kostnader för räntor och återbetalning av skuld. I nedanstående tabell redovisas det årliga anslagsbehovet åren 1999–2006 för räntor och amortering på dessa lån.

Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån

Miljoner kronor

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<i>Lån i Riksgäldskontoret</i>									
– räntor	95	126	126	107	87	68	59	57	55
– amortering	64	54	221	771	669	720	39	39	39
Summa									
<i>Övriga lån¹</i>									
– Södra länken ²							365	365	365
– Övriga Stockholmsprojekt ³				240	240	240	240	240	240
– Göteborgspaketet ²							137	137	137
Summa				240	240	240	742	742	742

¹ Anslagsbehov utöver vad riksdagen har beslutat, inkl. ränta och amortering, prisnivå år 1998.² Lånen beräknas vara återbetalda år 2029.³ Lånen beräknas vara återbetalda år 2010. (För år 1999 och år 2000 finns medel för viss återbetalning anvisade under anslaget A6 Nationellt investeringsprogram för infrastruktur utveckling.)

Av tabellen framgår också anslagsbehovet för att betala ränta och återbetala skulden för sådana projekt som är finansierade med lån utanför Riksgäldskontoret. Det är lån som Vägverket har till Stockholmsleder AB och Göteborgstrafikleder AB. För dessa lån saknas beslut om hur såväl ränta som amortering av lån slutligt skall ske. Det redovisade anslagsbehovet avser såväl ränta som amortering och med utgångspunkt att återbetalningen av lånen påbörjas så snart projekten öppnats för trafik.

Vägverkets FoU

Vägverkets sektorsansvar innebär bl.a. att myndigheten har ansvar för utförande och finansiering av samhällsmotiverad tillämpad forskning och utveckling inom vägtransportområdet. För år 1997 uppgick verksamhetsvolymen inom detta område till ca 221 (194) miljoner kronor. Ökningen av FoU-medel jämfört med året innan är ett resultat av Vägverkets strävan att vidga kretsen FoU-utförare; medelsökningen är främst hänförlig till universitet/högskolor och VTI/SGL. Vägverket redovisade i slutet av år 1997 ett uppdrag avseende en strategi för hur resultatet av forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet avseende vägtransportsystemet skall komma tilltänkta användare till del. Uppdraget har utförts i samråd med berörda aktörer. Samråden visar att det är helt nödvändigt med ett helhetsperspektiv på FoU-processen. Att se och ta hänsyn till kedjan från beslut till färdigt resultat är nödvändigt för en effektiv resultatspridning. Detta kräver enligt Vägverket att finansierare, utförare och systemutformare har ett

aktivt samspel under hela FoU-processen. Den strategi som redovisas av Vägverket omfattar att myndigheten för varje FoU-projekt skall upprätta en plan för tillämpning som behandlar tre frågor: 1) vem ansvarar för att resultatet når och förstås av de viktigaste systemutformarna, 2) vilka är de viktigaste systemutformarna och 3) hur förmedlas FoU-resultatet. Vidare avser Vägverket att kontinuerligt följa upp och utvärdera om resultaten verkligen har kommit tilltänkta systemutformare till del.

Grundläggande informationsinfrastruktur

I den transportpolitiska propositionen har regeringen bl.a. angivit att staten bör säkerställa tillgången till en grundläggande informationsinfrastruktur. Med en sådan infrastruktur avses grundläggande tekniska system eller information som utgör en nödvändig förutsättning för framväxten av förädlade system och tjänster som kan tillvarata den nya teknikens möjligheter i syfte att bidra till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Infrastrukturen utgörs bl.a. av geodetiska nät, referensstationer för positionsbestämning, databaser som innehåller information om vägsystemet, vägtrafiken och andra lägesbestämda objekt samt av tekniska och organisatoriska system för att kommunicera med fordonen.

Regeringen anser att det är angeläget att den erforderliga infrastrukturen byggs upp och kompletteras så att väginformatikens möjligheter att bidra till att de transportpolitiska målen tas tillvara. Hinder för en snabb introduktion av transportinformatik är bl.a. brist på grundläggande infrastruktur (geodetiska nät, referenssta-

tioner m.m.) samt tillräckligt detaljerad information om bl.a. trafikplaneringar, trafik och transporter och otillräcklig informationskvalitet samt brister i lagstiftningen.

Regeringen anser att en offentlig infrastruktur för transportinformatik, bestående av grundläggande information om vägar och trafik samt annan information som krävs för ett effektivt transportsystem bör byggas upp. Som ett led i en sådan uppbyggnad beslutade regeringen år 1996 att inrätta en nationell digital vägdatabas och Vägverket har nu i uppdrag att i samråd med bl.a. Lantmäteriverket att etablera vägdatabasen före utgången av år 1999.

Förutom ansvaret kring den grundläggande infrastrukturen bedömer regeringen att i statens roll även ingår att ta initiativ till och påskynda standardisering samt att satsa på forskning och utbildning. I detta sammanhang erinras om att regeringen i sin budgetproposition under utgiftsområde 18 redovisat en satsning på bl.a. standardiseringsarbete inom landskapsinformationsområdet och på GIS-utbildning riktad till bl.a. landets länsstyrelser och kommuner.

Anpassningen av IT-system för år 2000

Vägverket har inventerat samtliga IT-system och "inbäddade system" i verket och funnit ett antal som är mer eller mindre kritiska för verksamhetens genomförande vilka samtliga skall åtgärdas och provas. Målet är att samtliga system skall ha provats och åtgärdats under år 1998. Vägverket håller i stort denna tidsplan och kommer därför att i god tid före millennieskiftet ha alla de inventerade systemen driftsäkrade. Sammanfattningsvis bedöms omfattningen av 2000-problemen och riskerna för störning av verksamheten som små. Vägverket bedöms ha läget under kontroll. Anpassningsarbetet har kommit en bra bit på väg. Uppföljning och kontroll av anpassningsarbetet är omsorgsfullt och väl dokumenterat med en strikt ansvarsfördelning och återrapporteringsrutin. I Statskontorets rapport den 31 mars 1998 fick Vägverkets omställningsarbete underkänt. Vid en närmare analys visade sig detta ogrundat. Statskontoret har senare nyanserat sin bedömning efter att ha kompletterat med ytterligare information om Vägverkets anpassningsarbete.

Vägverket har ett tillsynsansvar över verksamheter inom vägtransportsystemet där Vägverket inte är huvudman, t.ex. för vägar där staten inte

är väghållare, inom transportföretag m.m. Inom dessa verksamheter finns också IT-system och "inbäddade system" som behöver åtgärdas. Vägverkets insatser här är att i kontakter med berörda inom tillsynsområdet påpeka problemen och begära rapportering av åtgärdsarbetet.

Regeringens bedömning med anledning av revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse för år 1997 avseende granskningen av årsredovisningen, räkenskaperna och ledningens förvaltning innehåller inga anmärkningar mot Vägverket som helhet. Årsboksluten för de olika resultatenheterna produktion, konsult och färjerederiet granskas av externa revisorer som utfärdar separata revisorsintyg för respektive resultatenheter. Granskningen av Vägverket Produktion och Vägverket Konsult innehåller inga anmärkningar. Vägverket Färjerederiet har dock erhållit en revisionsanmärkning för att man, i strid mot Vägverkets instruktion, tagit över driften av viss passagerartrafik i Karlskrona skärgård. Vägverket har därför beslutat avveckla verksamheten.

Regeringens slutsatser med anledning av utfallet år 1997

Regeringen konstaterar att Vägverkets verksamhet under år 1997, med några undantag, bidragit till att uppnå de trafikpolitiska målen. Ett viktigt undantag är utvecklingen av trafiksäkerheten i vägtransportsystemet, som inte har förbättrats under år 1997. Genomförda trafiksäkerhetsåtgärder inom sektorsuppgiften har hittills inte gett de förväntade effekterna på trafiksäkerheten. Vägverket har därför förändrat inriktning och utformning på sina insatser inom ramen för sektorsuppgifterna. Den nya inriktningen innebär bl.a. olika pådrivande och stödjande insatser som kommer att få effekt först på lite längre sikt. Regeringen har förtroende för Vägverkets bedömning i denna del. För att förstärka trafiksäkerhetsarbetet på kort sikt och för att påskynda arbetet med nollvisionen är det dock regeringens bedömning att insatser i fysiska åtgärder i vägmiljön som direkt kan ge trafiksäkerhetseffekt nu måste prioriteras framför sektorsuppgifter. Regeringen har därför uppdragit åt Vägverket att inom ramen för givna ekonomiska planeringsramar för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder presentera

en plan för de kommande fem åren som särskilt lyfter fram fysiska åtgärder med hög trafiksäkerhetseffekt. Det är också regeringens uppfattning att innan medlen till reformer inom sektorsuppgifterna utökas bör sambanden mellan åtgärder och trafiksäkerhetseffekt klarläggas.

Ett område där måluppfyllelsen är osäker rör tillgängligheten för funktionshindrade. Där har Vägverket inte kunnat redovisa om och hur situationen har förändrats under år 1997. Regeringen anser att det är positivt att Vägverket nu påbörjat ett arbete med att följa upp situationen för de funktionshindrade med avseende på tillgängligheten i vägtransportsystemet. Det är dock angeläget att Vägverket fördjupar sin analys och utvecklar sin resultatredovisning så att regering och riksdag kan följa såväl situationen för olika grupper av funktionshindrade som hur tillgängligheten till transportsystemet varierar geografiskt mellan olika regioner i landet. Regeringen avser att fortsättningsvis återkomma till riksdagen med en redovisning av hur tillgängligheten för funktionshindrade utvecklas.

Vägverket har utarbetat ett nationellt program för kollektivtrafik på väg. Regeringen ser positivt på detta arbete, som bör utmynna i en strategi med prioriterade åtgärder.

Regeringen konstaterar att samtliga Vägverkets resultatenheter uppvisar ett positivt resultat under år 1997 men att Vägverkets interna avkastningskrav inte har uppnåtts. De åtgärder som vidtagits för att stärka enheternas konkurrenskraft har förbättrat resultaten jämfört med år 1996. År 1998 bedöms dock bli ett svagt år inom anläggningsbranschen. Detta innebär ökade krav på att resultatenheter, och då särskilt Vägverket Produktion, fortsätter effektiviseringen av den egna verksamheten. Vägverket Produktion arbetar nu på en till 90 % konkurrensutsatt marknad. Konkurrensutsättningen har naturligt lett till en minskad volym för Vägverket Produktion såsom entreprenör åt Vägverket. Detta har delvis kompenseras genom en utökad extern verksamhet, dvs. uppdrag utförda åt utomstående, bl.a. åt Banverket, kommunerna och enskilda.

Anslag för budgetåret 1999

A1 Vägverket: Administration

Utgift

Tusental kronor

			Anslags- sparande	31 401 ¹
1998	Anslag	1 146 781 ²	Utgifts- prognos	1 157 328
1999	Förslag	1 125 242		
2000	Beräknat	1 144 794 ³		
2001	Beräknat	1 165 579 ³		

¹ Avser anslagssparande på anslaget A1 för år 1997.

² Anslaget minskades med 63 000 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen år 1998.

³ Motsvarar 1 125 242 tkr 1999 års prisnivå.

Med anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, expertstöd internt, intern utveckling samt övriga kostnader som ej är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster.

Beräkning av anslaget för år 1999

Tusental kronor

Anslag 1998	1 146 781
Pris- och löneomräkning	19 706
Justering av premier	242
Ändrat resursbehov	-41 487
Förslag 1999	1 125 242

Vid anslagsberäkningen har en teknisk justering gjorts av anslaget. Justeringen är en korrigerings av den tidigare justeringen som genomfördes av anslagen år 1998 när sättet att finansiera avtalsförsäkringar på det statliga området förändrades (se bilaga 1, avsnitt 4).

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Vägverkets årsredovisning för år 1997 innehåller en redovisning av Vägverkets inre effektivitet. Redovisningen redovisar samlat Vägverkets kostnader för förvaltningen av Vägverket exklusive resultatenheter. Det framgår av redovisningen att förvaltningskostnaderna har ökat med 39 % (292 mkr) mellan åren 1994–1997. Ökningen beror bl.a. på en utökning av antalet anställda i myndighetsdelen och därav följande kringkostnader som lokaler, ADB och kompe-

tensutveckling, verkets utökade ansvar för myndighetsuppgifter och ett fördjupat arbete med beställning och uppföljning av statlig väghållning.

Inriktning för år 1999

Regeringen anser att Vägverket fortsättningsvis skall försöka begränsa sina kostnader för administration och förvaltning. Regeringen beräknar därför att Vägverkets administrationsanslag skall kunna minskas såväl reellt som nominellt för år 1999. Regeringen beräknar därför anslaget till 1 125 242 000 kronor för år 1999. Regeringen förutsätter att Vägverket även för åren 2000 och 2001 kan fortsätta besparingarna i den egna administrationen.

A2 Väghållning och statsbidrag

Utgift

Tusental kronor

			Anslags- sparande	1 190 038 ¹
1998	Anslag	11 857 173 ²	Utgifts- prognos	11 785 000
1999	Förslag	12 479 738		
2000	Beräknat	13 662 386 ³		
2001	Beräknat	13 828 702 ⁴		

¹ Avser anslagssparande på äldre anslagen A2–A6 för år 1997 och A15 och A16 för år 1995/96.

² Varav 21 300 tkr på tillägsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen år 1998.

³ Motsvarar 13 439 414 tkr i 1999 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 13 366 932 tkr i 1999 års prisnivå.

Anslaget bekostar

- sektorsuppgifter (samlande, stödjande och pådrivande insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, fordon, yrkesmässig trafik, väginformatik, sektors-FoU, bidrag till ideella organisationer som utför sektorsuppgifter),
- myndighetsuppgifter (trafikregister, föreskrifter, m.m.),
- statlig väghållning (vägplanering, byggande, drift, underhåll och fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet samt räntor och amortering på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor, tidigare lagda väginvesteringar, anläggningstillgångar och omsättningstillgångar),

- de statsbidrag som Vägverket administrerar (statsbidrag till kollektivtrafik inklusive handikappanpassningsbidrag och särskilda bidrag till storstädernas trafiksystem, enskilda vägar, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar, kompensation för kommunerna för lokal och regional busstrafik).

Vägverket får använda anslaget för kostnader för att finansiellt stödja utvecklings- och demonstrationsprojekt som är av principiell eller strategisk betydelse för vägtransportsystemets utveckling, för informationsverksamhet inom ramen för Vägverkets sektorsansvar, för åtgärder som är av betydande samhällsintresse även då annan huvudman finns samt för att i vissa fall finansiellt stödja åtgärder inom vägtransportsystemet som är av betydande samhällsintresse även då annan huvudman finns. Vägverket får också använda medel under anslaget för att finansiera merkostnader som uppstår för polisen vid kvalitetskontroll av trafiken och liknande uppgifter.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Anslaget bekostar huvuddelen av Vägverkets verksamhet, dvs. sektorsuppgifter, myndighetsuppgifter, statlig väghållning och de statsbidrag som Vägverket administrerar till andra huvudmän inom vägtransportsystemet (kommuner, trafikhuvudmän och enskilda).

Av riksdagen anvisade medel för budgetåret 1998 har av regeringen fördelats på anslags- och delposter enligt nedanstående tabell. I tabellen redovisas också det beräknade utfallet per anslagspost.

I samband med indelningen av anslaget i poster har också en översyn gjorts av Vägverkets egen indelning i verksamhetsgrenar. Den renodling som blev följden har t.ex. medfört att anslagsposten för statsbidraget till enskild väg numera enbart omfattar det aktuella transfereringsbeloppet, dvs. det som utbetalas till bidragstagarna. Kostnaden för administration belastar däremot posten myndighetsuppgifter medan kostnaderna för rådgivning belastar anslagsposten sektorsuppgifter.

Fördelning av anslaget Vaghållning och statsbidrag på anslagsposter år 1998

Tusental kronor

Anslagspost	Anvisat i RB-98	Prognosutfall 1998
Sektorsuppgifter	776 000 ¹	875 000
Myndighetsuppgifter	430 000	430 000
Statlig vaghållning		
Investeringar i nationell plan	2 334 000	2 254 000
Investeringar i länsplaner	1 900 000	1 800 000
Drift och underhåll	5 279 000	5 279 000
Bidrag		
Drift och byggande av enskilda vägar	566 000	566 000
Storstadsöverenskommelser	200 000	200 000
Kollektivtrafikanläggningar	151 000	186 000
Förbättring av miljö och trafiksäkerhet	139 000	119 000
Ökad tillgänglighet för kollektivtrafiken	81 873	76 000
Summa	11 857 173	11 785 000

¹ Varav 21 300 tkr på tilläggsbudget år 1998.**Beräkning av anslaget för år 1999**

Anslaget har beräknats enligt nedanstående tabell. Pris- och löneomräkningen baseras på index för år 1997.

Beräkning av anslaget för år 1999

Tusental kronor

Anslag 1998	11 857 173
Pris- och löneomräkning	-169 864
Justering av premier	394
Ändrat resursbehov	792 035
Förslag 1999	12 479 738

Vid anslagsberäkningen har en teknisk justering gjorts av anslaget. Justeringen är en korrigerings av den tidigare justeringen som genomfördes av anslagen år 1998 när sättet att finansiera avtalsförsäkringar på det statliga området förändrades (se bilaga 1, avsnitt 4).

Ändrat resursbehov avser dels medel för Södra länken, dels en anpassning av resursbehovet i Vägverket för genomförandet av riksdagens beslut om infrastrukturinriktning.

Utgångspunkten för hur medlen under anslaget Vaghållning och statsbidrag för år 1999 skall användas är främst riksdagens beslut om infrastrukturinriktning för framtida transporter (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) och riksdagens beslut om det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11).

Under våren 1998 har regeringen fastställt den nationella planen för vägtransportsystemet åren 1998–2007 medan länsstyrelserna har fastställt länsplaner för regional trafikinfrastruktur för perioden 1998–2007. De delar av planerna som Vägverket har ett genomförandansvar för är dels åtgärder på det statliga vägnätet, dels de statsbidrag till regionala trafikinvesteringar som ingår i länsplanerna. Under tioårsperioden 1998 till 2007 omfattar planerna följande insatser.

Miljarder kronor

Åtgärd	10-årsram
Investeringar i nationella stamvägar inkl. fysiska ts-åtgärder	30,5
Drift/underhåll av statliga vägar	56,0
Miljö- och trafiksäkerhetsreformer	8,5
Investeringar/Förbättring regionala vägar inkl. fysiska trafiksäkerhetsåtgärder	21,6
Statsbidrag regionala trafikanläggningar	4,0

Den del av Vägverkets produkter och tjänster som inte omfattas av planerna eller riksdagens beslut om infrastrukturinriktning för framtida transporter är Sektorsuppgifter utöver den särskilda planen för miljö och trafiksäkerhet ca 450 miljoner kronor, Myndighetsutövning ca 430 miljoner kronor per år, bidrag till byggande och drift av enskilda vägar ca 600 miljoner kronor per år samt de särskilda statsbidragen till storstädernas trafiksystem ca 658 miljoner kronor för år 1999. Vägverkets genomsnittliga behov av medel för verksamheten för att uppfylla av riksdagen

beslutade ambitioner kan således skattas till ca 14,2 miljarder kronor per år under en tioårsperiod.

Inriktning för år 1999

Inom utgiftsområdet kan ca 12,5 miljarder kronor avsättas för Vägverkets produkter och tjänster. Stora åtaganden finns inom övriga delar av utgiftsområdet, bl.a. till följd av riksdagens beslut om en ny transportpolitik. Den omställning av inriktningen av infrastrukturplaneringen som riksdagen beslutade under år 1998 kommer inte att kunna vara fullt genomförd förrän under år 2001. Med anledning främst av försenade plan- och tillståndsprocesser bedömer regeringen att det för närvarande råder stor osäkerhet om hur mycket medel som erfordras för byggande av järnvägar under år 1999 (se avsnitt 4.4). Banverket har redovisat ett stort anslagsbehov men beräknar samtidigt ett visst anslagssparande för år 1998. Regeringen anser att 500 miljoner kronor av de medel som är beräknade för Vägverket tills vidare bör ställas till regeringens disposition. Om Banverket visar sig ha behov av ytterligare medel än vad regeringen nu bedömer kommer detta att underställas riksdagens prövning i samband med vårpropositionen år 1999. I annat fall bör dispositionsrätten övergå till Vägverket. Regeringen bedömer att de åtgärder som för Vägverkets del kan komma att beröras av ett sådant innehållande av medel är främst åtgärder med en relativt kort planerings- och genomförandetid, exempelvis vissa typer av underhållsåtgärder. Det ankommer på regeringen att i samband med beslut om fördelning av anslaget på anslagsposter även besluta om hur innehållandet av de 500 miljonerna skall fördelas som neddragningar på anslagsposterna.

I den trafikpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56) föreslås att fordonsskatten för bussar höjs den 1 januari 1999. Kommuner och landsting föreslås kompenseras för höjningen av skatten för bussar i lokal och regional trafik genom en höjning av det generella statsbidraget till kommunerna. Den närmare utformningen av ett nytt system för fordonsskatt på bussar utreds nu inom Regeringskansliet. I avvaktan på att skatten för bussarna höjs bör de medel som skall överföras till kommunerna tills vidare stå till regeringens disposition inom ramen för Vägverkets anslag för väghållning och statsbidrag.

Den nedan redovisade bedömda konsekvensen av anslaget för år 1999 bygger på att Vägver-

ket disponerar alla medel som anvisas under anslaget för år 1999, dvs. även de medel som tills vidare ställs till regeringens disposition.

Det är regeringens uppfattning att Vägverket skall upprätthålla en hög transportkvalitet och säkerhet på det befintliga statliga vägnätet. Därför bör medel till *drift och underhåll* av statens vägar även prioriteras högt under år 1999. Regeringen bedömer att medel för att vidmakthålla standarden på vägnätet och dessutom återta ca 10 % av eftersläpat underhåll kan avsättas under perioden 1999–2001. Regeringens bedömning är att medel för drift och underhåll bör utökas med ca 50 miljoner kronor för år 1999 jämfört med år 1998.

Det är vidare regeringens uppfattning att medel till verkets *myndighetsutövning* måste tillhandahållas i erforderlig omfattning. Allmänheten erlägger avgifter för olika tjänster som Vägverket tillhandahåller, men dessa inbetalas till inkomstitel på statsbudgeten. Vägverket måste därför erhålla tillräckliga anslagsmedel för att kunna tillhandahålla dessa tjänster. Regeringens bedömning är att anslagsposten för myndighetsutövning behöver förstärkas med 65 miljoner kronor för verksamhetsåret 1999 jämfört med år 1998. Under år 1998 använde Vägverket, utöver anvisade medel, ett anslagssparande som nu är förbrukat. Verksamheten finansierades således för år 1998 med 430 miljoner kronor från 1998 års anslag och med 67 miljoner kronor från ett äldre anslag. Medelsökningen år 1999 innebär således ingen ökad verksamhetsvolym.

När det gäller *investeringar och förbättringsåtgärder* i statens vägnät är det regeringens uppfattning att medel måste prioriteras dels för att fullfölja pågående vägutbyggnadsprojekt på stamvägnätet, dels för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder i början av planperioden 1998–2007. Regeringen har givit Vägverket i uppdrag att redovisa hur ett sådant förstärkt trafiksäkerhetsarbete skall utformas. Uppdraget skall redovisas redan under hösten 1998. Medel för ett sådant förstärkt trafiksäkerhetsarbete måste ställas till förfogande med start redan år 1999. Regeringen bedömer dock att den större delen av medelsökningen på anslaget Väghållning och statsbidrag kommer att tillfalla anslagsposten investeringar i nationella vägar för fullföljande av pågående vägutbyggnadsprojekt och endast en mindre del för påbörjande av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Regeringen beräknar en anslagsökning till 201 miljoner kronor för år 1999, vilket skulle innebära att det totala anslaget för investeringarna i nationella vägar

under år 1999 skulle uppgå till 2 535 miljoner kronor, vilket är ca 515 miljoner kronor, eller 17 %, under den genomsnittliga nivån för perioden 1998–2007.

När det gäller *regionala planer* är det regeringens uppfattning att dessa skall genomföras i ungefär samma takt som de nationella planerna. Det innebär att dessa kan genomföras till ca 85 % år 1999 vilket innebär ett minskat anslag med ca 97 miljoner kronor för år 1999 jämfört med år 1998. Under år 1998 har dock en tidigareläggning med medel från Banverket (749 miljoner kronor) medfört vissa tidigareläggningar.

Sektorsuppgifterna har som regeringen tidigare redovisat hittills inte uppvisat önskvärt resultat inom trafiksäkerhetsområdet. Regeringen bedömer därför att medlen för s.k. reformarbete inte bör utökas under år 1999. Hittills genomförda åtgärder måste utvärderas och effektsamband klarläggas innan en höjd anslagsnivå beviljas för detta ändamål. Däremot anser regeringen att den pådrivande och demonstrerande verksamheten inom sektorsuppgiften bör fördjupas. Regeringen avser därför besluta om en något förstärkt budget för detta. Regeringen bedömer behovet av medelsökning för sektorsuppgifter totalt till 9 miljoner kronor. Vägverket har under år 1998 valt att tidigarelägga viss verksamhet inom sektorsuppgifterna. Vägverket beräknar att ha utnyttjat en kredit om ca 120 miljoner kronor av 1999 års anslag. Trots regeringens anslagsökning år 1999 kan således verksamheten i Vägverket inom sektorsuppgifter komma att minska under år 1999.

Såvitt avser statsbidragen till *byggande och drift av enskilda vägar* kommer det under år 1999 att göras en teknisk omläggning, innebärande att anslagsavräkningen fortsättningsvis skall ske i takt med utbetalningen av bidraget. För år 1999 krävs därför rent tekniskt ett mindre anslag än under år 1998 och år 2000. Regeringen bedömer att anslaget bör uppgå till ca 100 miljoner kronor, vilket är en engångsinbesparing med 466 miljoner kronor för år 1999. Besparingen har i stället fördelats på övriga anslagsposter. Det är regeringens ambition att anslagsposten skall återställas till en oförändrad nivå år 2000. I detta sammanhang vill regeringen erinra om att administrations- och rådgivningskostnaderna för hanteringen av de enskilda vägarna numera bekostas via anslagsposterna myndighetsuppgifter respektive sektorsuppgifter.

Det särskilda statsbidraget till *storstädernas trafiksystem* beräknas under år 1999 uppgå till 658

miljoner kronor och avser statsbidrag till utbyggnaden av kollektivtrafiksystemet i enlighet med de s.k. storstadsöverenskommelserna.

Nytt för i år är en särskild anslagspost för *Södra länken*. Anslagsposten avser en del i finansieringen av Södra länken. Regeringen redovisade i propositionen om finansiering av vissa trafikaneläggningar i Stockholms län (prop. 1997/98:123) att en del av finansieringen av Södra länken skulle bestå i att Stockholms stad skulle bidra med 827 miljoner kronor och att staten skulle bidra med lika mycket i form av en anslagsökning inom utgiftsområde 22. Regeringen beräknar att statens insats skall ske med ca 400 miljoner kronor under år 1999 och resterande medel under år 2000. För år 2001 finns 146 miljoner kronor avsatta för ränta och amortering på lån. Se vidare anslaget A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling.

Av de ovan anförda prioriteringarna följer i nedanstående tabell regeringens bedömning av hur anslaget Vaghållning och statsbidrag skall fördelas på olika anslagsposter. Fördelningen mellan statsbidrag och medel för förbättringar av statliga vägar kommer i princip att följa de länsplaner som länsstyrelserna/regeringen fastställt. Det åvilar dock Vägverket att i genomförandet av planerna verka för att detta sker så effektivt och produktionstekniskt rationellt som möjligt, vilket temporärt kan innebära vissa avvikelser från länsplanernas fördelning mellan olika ändamål. Inom fyra år skall dock samtliga planer ha kommit lika långt i sitt genomförande.

När det gäller bidrag till handikappanpassning av terminaler och fordon är det dock så att länsplanerna inte kunnat nå upp till den ambitionsnivå som riksdagen beslutat. De fastställda länsplanerna visar att ca 400 miljoner kronor inte har avsatts för det ändamål som riksdagen beslutat. Planeringsramarna har i stället fyllts upp med andra åtgärder. För att justera detta kommer regeringen särskilt att reservera en del av medelutrymmet de kommande åren för statsbidrag till åtgärder för särskilda handikappåtgärder utöver det som finns avsatt i länsplanerna. Vägverket kommer att få i uppgift att fördela medlen till trafikhuvudmän etc.

I nedanstående tabell framgår en preliminär fördelning på olika anslagsposter för åren 1999–2001. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Väghållning och statsbidrag*Miljoner kronor*

Väghållning och statsbidrag	Planer/år	1998	1999	2000	2001
Sektorsuppgifter	1 300	776	785	788	845
Inv. nationell plan	3 050	2 334	2 535	2 843	2 904
Södra länken/Övriga Stockholmsprojekt	0	0	400	400	146
Inv. regional plan ¹	2 568	2 272	2 175	2 350	2 572
Drift och underhåll ²	5 600	5 279	5 331	5 600	5 600
Myndighetsutövning	495	430	495	495	495
Enskilda vägar	566	566	100	566	566
Storstad	–	200	658	620	700
Medel från Banverkets anslag A4	–	749	0	0	0
Summa anslag A2		12 606	12 479²	13 662	13 828

¹ Innehåll i länsplanerna framgår av tabell nedan.² Varav 585 miljoner kronor står till regeringens disposition under år 1999.**Innehåll i länsplanerna, genomsnitt per år***Miljoner kronor*

Investeringar i regionala vägar	822
Fysisk miljö	180
Fysisk TS	279
Bärrighet, rekonstruktion, tjälsäkring	880
Väginformatik	10
Summa åtgärder statens vägar	2 171
Bidrag kommuner TS och miljö	89
Bidrag trafikhuvudman handikapp	109
Inv. bidrag till THM:s kollektivtrafikanl.	199
Summa statsbidrag	397
Summa statsbidrag + regional väg	2 568

- Försäljning av informationsuttag ur nationell vägdata
- Försäljning av bygg- och anläggningsarbeten (Vägverket Produktion)
- Försäljning av konsulttjänster (Vägverket Konsult)
- Försäljning av vägfärjetjänster (Vägverket Färjerederiet)
- Försäljning av utbildning (Vägsektorns utbildningscentrum VUC)
- Försäljning av Trafikdata (Vägverket Trafikdata)

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Vägverket bedriver uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. Vägverket utför också uppdrag inom mark och anläggningsområdet. Utgångspunkten är att full kostnadstäckning skall uppnås i uppdragsverksamheten. Vägverket beslutar själv – efter samråd med RRV om beräkningsgrunderna – om prissättningen för uppdragsverksamheten. Vägverkets uppdragsverksamhet omfattar följande tjänster.

- Försäljning av informationsuttag ur bilregistret
- Administration av felparkeringsavgifter
- Försäljning av personliga skyltar

Budget för avgiftsbelagd verksamhet åren 1999–2001

Intäkter som Vägverket disponerar

	1999	2000	2001
Summa Vägverket Produktion, Konsult och Färjerederiet			
Intäkter	997	1 092	1 196
Kostnader efter finansnetto	986	1 080	1 184
Resultat efter finansnetto	11	12	12
Kostnadstäckning i %	101	101	101
Summa VUC och Trafikdata			
Intäkter	7,0	8,0	8,0
Kostnader efter finansnetto	6,1	7,1	7,1
Resultat efter finansnetto	0,9	0,9	0,9
Kostnadstäckning i %	115	113	113
Övriga avgifter			
Intäkter	71,9	85,4	94,4
Kostnader	58,4	71,9	80,9
Resultat	13,5	13,5	13,5

Intäkter som Vägverket inte disponerar

Miljoner kronor

Verksamhet	1999	2000	2001
Offentligrättsliga avgifter 1999 (medel som VV inte disponerar)	532	520	520
Kostnader offentligrättsliga avgifter	-501	-484	-485
Beräknat resultat 1999	31	36	35

Investeringsplan

Vägverkets verksamhetsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Vägverket tar upp och de tillskott som erhålls via externa bidrag. Investeringsverksamheten omfattar i princip de investeringar som fastställts av regeringen i nationell väghållningsplan och av länsstyrelserna i länsplanerna. Därutöver omfattar Vägverkets investeringar broar som ersätter färjor, tidigare lagda vägprojekt och andra särskilt godkända vägprojekt som helt eller delvis finansieras med lån och/eller externa bidrag. Vägverket beräknar under år 1999 att genomföra följande investeringar:

Miljoner kronor

Investeringar	Anslag	Lån	Externa bidrag	Förskotteringar
Statliga vägar	4 431	2 408	837	60

De lån som Vägverket tar upp för investeringar i anläggningstillgångar och omsättningstillgångar för den egna verksamheten i myndighetsdelen och de olika resultatenheter ingår inte i ovanstående investeringsplan.

Den lånefinansierade verksamheten kommer huvudsakligen att ske genom upplåning via Vägverkets Investeringsaktiebolag Väginvests dotterbolag Stockholmsleder AB och Göteborgs trafikleder AB. När det gäller Vägverkets upplåning i Riksgäldskontoret beräknas lånebehovet till ca 500 miljoner kronor. Upplåningen avser huvudsakligen investeringar i tidigare lagda väginvesteringar enligt särskilda bemyndiganden. Regeringen bedömer inte att låneramen därutöver behöver utökas utöver vad som gällde för år 1998. Regeringen föreslår därför en oförändrad låneram på 800 miljoner kronor för Vägverket.

Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

Regeringen bedömer inte att Vägverket behöver några särskilda bemyndiganden för ekonomiska förpliktelser. Investeringsverksamheten är reglerad genom riksdagens inriktningsbeslut samt särskilt fastställda och lagakraftvunna investeringsplaner. Den verksamhet som Vägverket bedriver innebär ofta att Vägverket ingår långsiktiga avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll av vägnätet. Drift- och underhållsverksamheten har till följd av statsmakternas önskemål om konkurrensutsättning kommit att bli reglerad i långsiktiga entreprenörsavtal.

Särskilda frågor

Regeringen föreslog i vårpropositionen att broavgiften för passage av Rödöbron skall tas bort fr.o.m. år 1999. Regeringen beräknar att lösen av lån samt avvecklingskostnader för betalstation och personal totalt kostar ca 18 miljoner kronor. Någon ersättning till medverkande kommuner och näringsliv på grund av utebliven avkastning på förlagslånet eller aktiekapitalet skall inte utgå.

Berörda kommuner och näringslivet erhåller en fri nyttighet som får anses stå för ett värde som väl motsvarar utebliven avkastning. Anslaget Vaghållning och statsbidrag bör belastas för att bekosta lösen av lån samt kostnaderna för avveckling av avgiftsanläggningen på Rödösundsbron.

Ett nytt system för statens garantier har etablerats sedan ett par år. Såvitt gäller Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB) har Vägverket och Banverket utställt dels kreditgarantier för SVEDABs lån i Riksgäldskontoret, dels en kapitaltäckningsgaranti till skydd för SVEDABs egna kapital. Omläggningen av garantiverksamheten bör för redan utställda garantier lösas så att dispositionsrätten till myndighetens anslag för infriande av gamla garantier flyttas från myndigheten till Riksgäldskontoret. Riksgäldskontoret föreslås därför ges dispositionsrätt till anslag hos Vägverket och Banverket för att täcka dels förluster vid ett infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB, dels eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB.

4.3 Banverket

Banverket är en central förvaltningsmyndighet som har ett helhetsansvar för Sveriges järnvägstrafik. Statens övergripande mål för Banverkets verksamhet är att tillhandahålla en konkurrenskraftig, kundanpassad och trafiksäker infrastruktur för järnvägens operatörer med hänsyn till miljö och regional balans. Verket skall tillgodose samhällets och kundernas krav på ett järnvägstransportsystem som är effektivt, tillgängligt, framkomligt, trafiksäkert och miljöanpassat. I uppdraget ingår att ansvara för statens spåranläggningar, ca 10 000 km järnväg. Verket har dessutom ansvaret för trafikledning liksom fördelning av spårkapacitet till järnvägens operatörer.

Banverkets verksamhet kan delas upp i tre verksamhetsgrenar; sektorsuppgifter, banhållning samt produktion.

Sektorsuppgifterna består i att ta ansvar för svensk järnvägstrafik i vid mening. I detta ligger bland annat att ta aktiv del i samhällsplaneringen, att aktivt driva och följa utvecklingen inom järnvägssektorn samt att bistå regering och riksdag i frågor som rör järnvägstransportsystemet såväl inom landet som internationellt. Sektorsuppgif-

ten innebär också att ansvara för forskning och utveckling och trafiksäkerhet inom spårtrafikområdet.

Inom verksamheten banhållning ligger förvaltningen av banan, dvs. drift och underhåll av bannätet samt ny- och ombyggnader av järnvägsanläggningar. Här ingår också drift av Banverkets telenät och försäljning av teletjänster.

Verksamhetsgrenen produktion innefattar dels projektering och konstruktion av tekniska utrustningar och anläggningar, dels underhålls- och byggproduktion inom de järnvägstekniska områdena. Produktionsverksamheten utförs främst på uppdrag av verkets förvaltande del, men också i begränsad omfattning på uppdrag av externa kunder.

Organisation

En ny organisation trädde i kraft den 1 januari 1998. I den nya organisationen har gränsen mellan Banverkets förvaltning och produktion förtydligats.

Den förvaltande organisationen är uppdelad i fem banregioner. Regionerna ansvarar för bannätet och kontakterna med järnvägens kunder. De arbeten som behöver utföras på banan beställer banregionerna. I den förvaltande organisationen ingår även Banverkets Telenät.

Den producerande organisationen består av enheterna Banverket Produktion, Banverket Projektering, Industridivisionen, Banskolan och Banverket Data.

I Banverket ingår också de självständiga enheterna Järnvägsinspektionen, Tågtrafikledningen och Delegationen för köp av viss kollektivtrafik.

Från och med år 1999 övergår det nu delade ansvaret för försvarsfrågor mellan SJ och Banverket helt till Banverket.

Aktieinnehav

Banverket förvaltar 50 % av statens aktier i Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB) och i A-Banan Projekt AB och 25 % av aktierna i Tunnelpersonalen i Malmö AB.

Personal

Antalet anställda i Banverket exklusive projektanställda uppgick vid utgången av år 1997 till 7 340 personer. Antalet män uppgick till 6 530 (89 %) och kvinnor till 810 (11 %).

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Under år 1997 har tillgängligheten för järnvägs-transportsystemet ökat. Svealandsbanan har in- vigts och delar av Nordlänken är färdigbyggd. Antalet personresor ökade under år 1997 med 3,4 % medan persontransportarbetet har ökat med 1,2 %. Det innebär att personresorna på järnväg i genomsnitt har blivit fler och något kortare. Den transporterade mängden gods på järnväg ökade under år 1997 med 2,5 % och transportarbetet ökade med 1,5 %. Andelen dubbelspår i förhållande till det totala bannätet har ökat och uppgår nu till 23 %. Högsta skyltade hastighet för snabbtåg på stomnätet har ökat med knappt 3 %.

Miljöolyckan i samband med tunnelbygget genom Hallandsåsen inträffade under hösten 1997. Inte minst denna händelse har medfört att Banverket intensifierat sitt miljöarbete under året. Miljöledningssystemet ISO 14001 har införts.

Tågtrafikledningen har arbetat för en neutral behandling av tågoperatörer samt för en effektiv och trafiksäker tågtrafik. Antalet operatörer på statens spåranläggningar har ökat, SJ har dock en marknadsandel på 98 %. Konkurrenten mellan godsoperatörerna har medfört lägre transportpriser.

Antalet dödade i plankorsningsolyckor har minskat från 14 till 8, medan antalet olyckor däremot har ökat från 5 till 35.

Banverkets verksamhet finansieras i huvudsak genom anslag. Dessa uppgick under år 1997 sammanlagt till drygt 10 miljarder kronor. Därutöver erhöll verket under år 1997 intäkter av avgifter och ersättningar av olika slag på 917 miljoner kronor. Banverket har inte fullt ut tagit i anspråk de anslagsmedel som myndigheten haft tillgång till. Anslagssparandet uppgick vid utgången av år 1997 till 2 miljarder kronor. Huvuddelen av anslagssparandet hänförs till anslaget Nyinvesteringar i stomjärnvägar samt ersättning för vissa kapitalkostnader (1,8 miljarder kronor). Den huvudsakliga orsaken till anslagssparandet är att flera större projekt drabbats av förseningar av planbeslut och tillstånd, exempelvis Väst kustbanan och arbetena i Stockholmsregionen.

Måluppfyllelse år 1997

Banverket har uppfyllt de flesta verksamhetsmål som regeringen ställt upp för år 1997. De mål som inte har uppfyllts fullt ut är relaterade till driftsäkerhet, miljö samt trafikstörningar.

De totala funktionsstörningarna för hela bannätet under år 1997 var ca 5 % högre än för år 1996. Denna ökning förklaras bl.a. av hög sommarvärme, skogsbränder och åsknedslag. Åsknedslag orsakade flera ställverksfel.

Miljömålet för Banverket har varit att antalet fastigheter som utsätts för buller orsakat av järnvägstrafik på över 55 dB(A) vid fler än fem tillfällen per natt skall minska samt att antalet fastigheter som utsätts för vibrationer orsakade av järnvägstrafik på över 2,5 mm/s skall minska. Under år 1997 har antalet bullerstörda fastigheter ökat något till följd av ökad trafikering och högre tåghastigheter. Under år 1998 har Banverket löst in fem fastigheter som utsatts för höga vibrationsnivåer. Banverket har under året inte byggt spår på vibrationskänsliga områden.

Trafikstörningar kan delas upp i infrastruktur- fel, störningar som orsakas av operatörerna och störningar orsakade av tågtrafikledningen. Antalet trafikstörningar som orsakas av fel i infrastrukturen har ökat något under år 1998. Vad gäller trafikstörningar som beror på tågtrafikledningen har antalet störningar minskat med 20 %.

2000-problematiken

Banverket har erhållit "gult ljus" från Statskontoret vad gäller myndighetens arbete med år 2000-anpassningen av IT-systemen. Gult ljus innebär att anpassningen förväntas gå planenligt.

Miljöarbete

Banverkets styrelse fastställde i maj 1997 en miljöpolicy för Banverket och beslutade att miljöledningssystemet ISO 14001 skall tillämpas. Detta innebar att Banverkets miljöarbete systematiseras och får tydliga riktlinjer och mål, klargjorda ansvarsförhållanden och rutiner för uppföljning och redovisning.

Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket (RRV) har i revisionsberättelsen för Banverket bedömt att årsredovisningen i allt väsentligt är rättvisande.

RRV anger i sin årliga rapport till regeringen att Banverket har haft svårt att beräkna kostna-

terna för stora investeringar. Generellt har kostnaderna underskattats med följd att projekten har framstått som mer lönsamma än vad de egentligen var, eller har projekt som man förväntade sig skulle ge ett samhällsekonomiskt överskott visat sig gå med underskott. Banverket har inte gjort känslighetsanalyser vid beräkningarna.

RRV har granskat Banverkets delårsrapport och i revisionsrapporten angivit att betydande avvikelser föreligger beträffande Banverkets lokala enheters efterlevnad av interna instruktioner för arbetet med delårsrapporterna. Den övervägande delen av de iakttagna bristerna är interna och påverkar därför ej Banverkets totala kostnader och intäkter och ekonomiska ställning.

RRV har givit EA-värdet AB till Banverket vilket är omdömet Fullt tillfredsställande på skalan Fullt tillfredsställande, Tillfredsställande och Ej tillfredsställande.

Anslag för budgetåret 1999

A3 Banverket: Sektorsuppgifter

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall	729 690	Anslags-sparande	145 175
1998	Anslag	755 694	Utgifts-prognos	823 000
1999	Förslag	786 593		
2000	Beräknat	799 653 ¹		
2001	Beräknat	813 603 ¹		

¹ Motsvarar 786 593 tkr i 1999 års prisnivå.

Anslaget finansierar Tågtrafikledningens och Järnvägsinspektionens kostnader, statligt bidrag till banhållningen av Inlandsbanan samt verksamhet som bedrivs inom ramen för Banverkets sektorsansvar, exempelvis forskning och utveckling, internationellt arbete, samhälls- och transportplanering samt trafiksäkerhetsfrågor. Från anslaget finansieras även Banverkets administrationskostnader, dvs. sådan verksamhet som inte direkt kan hänföras till en slutprestation. Administrationskostnaderna består huvudsakligen av kostnader för central ledning, information, verksamhetsplanering, personal- och ekonomiadministration och service. Under år 1997 uppgick Banverkets administrationskostnader till 309 miljoner kronor, vilket var en minskning med ca

2 % jämfört med år 1996. Vid utgången av år 1997 fanns ett stort anslagssparande som främst var att hänföra till Tågtrafikledningens verksamhet. Banverket planerar att använda anslagssparandet till utbyggnad av fjärrstyrda trafikledningssystem (fjärrblockering) samt för system som stödjer en effektivisering av Tågtrafikledningen. Anslagssparandet beräknas minska till 78 miljoner kronor vid utgången av år 1998 och resterande del beräknas förbrukas under år 1999.

Regeringens överväganden

Från och med den 1 januari 1997 har Banverket ett sektorsansvar för hela järnvägstransportssystemet, vilket bl.a. innebär att Banverket ansvarar för statens myndighetsutövning inom järnvägssektorn och för förvaltningen av statliga järnvägsanläggningar. I syfte att förstärka Banverkets sektorsroll och mot bakgrund av att Banverket under innevarande år från SJ övertagit ansvaret för vissa forskningsprojekt, föreslår regeringen en resursförstärkning av anslaget för att öka Banverkets insatser rörande forskning och utveckling, internationellt arbete, miljöfrågor samt planering och uppföljning inom järnvägssektorn. Jämfört med innevarande år beräknar regeringen en ökning av det statliga bidraget till banhållning på Inlandsbanan med 7 miljoner kronor, till 56 miljoner kronor, mot bakgrund av dels ökad godstrafik på Inlandsbanan och dels intäktsbortfall på grund av det transportpolitiska beslutet. Bidraget till Inlandsbanan delfinansieras från anslaget A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling. Intäktsbortfallet beror på att IBAB enligt avtal med staten är bunden vid att inte ha högre trafikavgifter på Inlandsbanan än på det statliga järnvägsnätet och att banavgifterna på statens spåranläggningar kommer att sänkas fr.o.m. den 1 januari 1999.

Regeringen föreslår ett ramanslag för Banverket: Sektorsuppgifter uppgående till 786 593 000 kronor.

Beräkning av anslaget för år 1999

Tusental kronor	
Anslag 1998	755 694
Pris- och löneomräkning	15 290
Justering av premier	3 593
Ändrat resursbehov	12 016
Förslag 1999	786 593

Vid anslagsberäkningen har en teknisk justering gjorts av anslaget. Justeringen är en korrigering av den tidigare justeringen som genomfördes av anslagen år 1998 när sättet att finansiera avtalsförsäkringar på det statliga området förändrades (se bilaga 1, avsnitt 4).

A4 Banverket: Banhållning

(Nuvarande benämning: Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar)

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall	7 406 295	Anslags- sparande	1 874 790
1998	Anslag	7 418 204 ¹	Utgifts- prognos	7 750 000
1999	Förslag	6 689 600		
2000	Beräknat	6 475 368 ²		
2001	Beräknat	6 677 886 ³		

¹ Anslaget minskades 72 200 tkr i tilläggsbudgeten i samband med den ekonomiska vårpropositionen 1998.

² Motsvarar 6 367 284 tkr i 1999 års prisnivå.

³ Motsvarar 6 449 307 tkr i 1999 års prisnivå.

Anslaget finansierar drift och underhåll av de järnvägar Banverket förvaltar, investeringsåtgärder på stombanjärnvägar, regionala järnvägsinvesteringar samt kapital-, ränte-, amorterings- och avskrivningskostnader som är förknippade med lån som avser investeringar i järnvägsanläggningar. Det stora anslagssparandet vid utgången av år 1997 beror i huvudsak på ett stort antal försenade byggstarter. Regeringen har beslutat överföra 749 miljoner kronor av detta anslagssparande till Vägverket. Vid utgången av år 1998 beräknas anslagssparandet vad gäller anslagsposten Investeringar i stombanjärnvägar uppgå till 500 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Anslaget benämns fr.o.m. år 1999 Banverket: Banhållning och innefattar anslagsposterna Drift och underhåll av statliga järnvägar, Investeringar i stombanjärnvägar, Regionala järnvägsinvesteringar samt den nya anslagsposten Kostnader för lån avseende järnvägsinvesteringar. Innevarande budgetår finansieras räntekostnader för investeringar i eldriftsanläggningar och kapitalkostnader för investeringar i teleanläggningar från anslags-

posten Drift och underhåll. Indelningen av anslagsposterna förändras så att alla kapital-, ränte-, amorterings- och avskrivningskostnader som är förknippade med lån som avser investeringar i järnvägens infrastruktur finansieras från anslagsposten Kostnader för lån avseende infrastrukturinvesteringar. Regeringen beräknar denna anslagspost till 895 miljoner kronor för år 1999. Regeringen beräknar att en förstärkning av anslagsposten Drift och underhåll av statliga järnvägar bör ske med anledning av Banverkets övertagande av vissa anläggningar från SJ enligt det transportpolitiska beslutet (kapillärt bannät, planskilda plattformsförbindelser, anläggningar på plattformar samt trafikinformationsanläggningar). Regeringen beräknar en anslagspost för Drift och underhåll av statliga järnvägar på 2 250 miljoner kronor. I beräkningen av anslaget har hänsyn tagits till att Banverket i enlighet med det transportpolitiska beslutet kommer att disponera en större andel av banavgifterna för drift- och underhållsåtgärder. I länsplanerna för regional transportinfrastruktur finns järnvägsinvesteringarna till övervägande delen i början av tioårsperioden. Regeringen konstaterar att detta ökar anslagsbehovet de närmaste åren, men att detta behov måste vägas mot genomförandetakten vad gäller övriga investeringar i länsplanerna och mot det tillgängliga budgetutrymmet för övriga anslag. Regeringen beräknar ett anslag på 450 miljoner kronor för regionala järnvägsinvesteringar, vilket motsvarar ca 80 % av de järnvägsinvesteringar som ingår i länsplanerna år 1999.

Banverket har under tidsperioden 1991–1998 erhållit anslag som överstiger den genomsnittliga nivån i stomnätplanerna. Detta har inneburit att Banverket kunnat genomföra investeringar i stomnätet i en hög takt. Regeringen bedömer att målsättningen bör vara att nivån på anslagsposten Investeringar i stombanjärnvägar anpassas till den genomsnittliga nivån i stomnätplanen under tidsperioden 1998–2007, vilken är 3 600 miljoner kronor, exklusive lånefinansierade objekt. En extern finansiering på 400 miljoner kronor förutsätts ske år 1999 och år 2000, enligt överenskommelse mellan staten och Stockholms läns landsting angående finansieringen av bl.a. nya Årstabron i Stockholm. Regeringen beräknar för år 1999 en anslagspost för investeringar i stombanjärnvägar på 3 094 miljoner kronor, vilket med hänsyn till den externa finansieringen motsvarar en anslagsnivå på 3 494 miljoner kronor. Denna anslagsnivå motsvarar ca 97 % av den genomsnittliga nivån i stomnätplanen.

Regeringen föreslår ett ramanslag för Banverket: Banhållning uppgående till 6 689 600 000 kronor.

Med anledning av osäkerheten kring ett antal större järnvägsprojekt som ingår i stomnätplanen vad gäller bl.a. tidsåtgång för plan- och tillståndsprocesser som påverkar tidpunkter för byggstartar, bedömer regeringen att det under år 1999 råder en stor osäkerhet om anslagsbehovet. För att öka handlingsutrymmet föreslår regeringen därför att 500 miljoner kronor av Vägverkets anslag A2 Vaghållning och statsbidrag, tills vidare disponeras av regeringen (se avsnitt om Vägverket).

Beräkning av anslaget för år 1999

Tusental kronor

Anslag 1998	7 418 204
Pris- och löneomräkning	-67 418
Ändrat resursbehov	-661 186
Förslag 1999	6 689 600

Lån i Riksgäldskontoret

År	Årsredovisning 1997	Prognos 1998	Förslag 1999	Beräknat 2000	Beräknat 2001
Upplåning	900	450	1 115	2 000	1 385
Amortering	545	100	800	1 900	1 335
Utnyttjad låneram	7 385	7 735			
Låneram	7 575	7 735	8 050	8 150	8 200

Regeringens överväganden

Banverket finansierar en viss del av sin verksamhet med lån i Riksgäldskontoret. Den lånefinansierade verksamheten består av investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, de s.k. SL-investeringarna, produktionsutrustning, rörelsekapital, omsättningstillgångar samt tidigareläggningsskostnader som finansieras med bidrag från Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS). Lånen återbetalas med anslagsmedel i enlighet med anläggningarnas ekonomiska livslängd som varierar mellan 10 och 50 år. För år 1999 föreslår regeringen en låneram för dessa ändamål uppgående till 8 050 miljoner kronor.

Riksdagen har tillkännagivit (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10 s. 97, rskr. 1997/98:266) att det är angeläget att regeringen i budgetpropositionen redovisar i vilken utsträck-

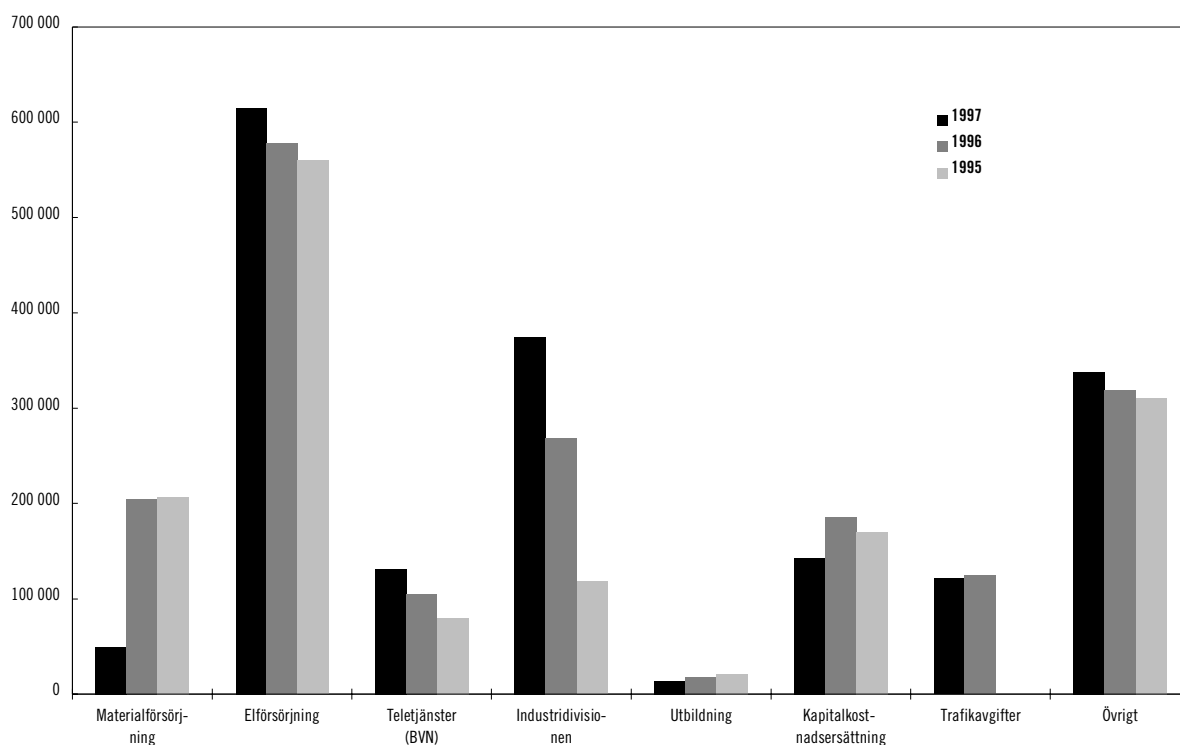
ning anslagsramarna är intecknade av lånefinansierade projekt. Av nedanstående tabell framgår bl.a. att kostnaden för räntor, amorteringar m.m. under år 1999 beräknas uppgå till 895 miljoner kronor, vilket motsvarar ca 20 % av de anslagsmedel regeringen föreslagit för infrastrukturinvesteringar i järnvägar, inklusive extern finansiering. Anslagsbehovet påverkas bl.a. av den framtida räntenivån.

Anslagsbehov för räntor, amorteringar m.m. för lånefinansierade projekt

År	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Elinvesteringar	403	434	454	475	495	511	525	539	553	566
Teleinvesteringar	190	203	215	222	228	234	239	245	251	257
SL-investeringar och Grödingebanan	233	225	216	207	198	189	181	172	163	154
Villkorslån, Arlanda	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Botniabanan	0	0	0	42	83	83	83	525	525	525
Totalt	895	928	952	1 014	1 072	1 085	1 096	1 549	1 560	1 570

Avgiftsbelagd verksamhet

Trafikutövare som trafikerar de järnvägar Banverket förvaltar erlägger banavgifter enligt förordning om avgifter på statens spåranläggningar. Därutöver säljer Banverket tele-, el- och övriga banhållningstjänster till externa kunder. Intäkterna använder Banverket för att till en del finansiera sin verksamhet. Följande figur visar intäkterna under tidsperioden 1995 till 1997.

Intäkter av avgifter och övriga ersättningar**Budget för Banverkets avgiftsbelagda verksamhet**

Verksamhet	Intäkter 1997	Kostnader 1997	Intäkter 1998	Kostnader 1998	Intäkter 1999	Kostnader 1999
Disponerade banavgifter	121		125		275	
Teletjänster	131	122	147	127	165	145
Elförsäljning	616	616	615	615	615	615
Industridivisionen	375	353	160	145	250	230
Bandistrikt m.m.	387	371	226	233	264	267
Utbildning	14	14	8	8	9	9
Summa	1 644	1 476	1 281	1 128	1 578	1 266

A5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transporteuropeiska nätverk**Utgift**

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	År	Slagslag	Belopp
1997	Utfall	117 103	1997	Anslags-sparande	0
1998	Anslag	200 000	1998	Utgifts-prognos	188 542
1999	Förslag	200 000			
2000	Beräknat	200 000			
2001	Beräknat	200 000			

Anslaget bekostar utbetalning av finansiellt stöd från Europeiska gemenskapen till svenska projekt inom området transeuropeiska nät (TEN) för infrastrukturerna inom transport och telekommunikationer.

Sveriges medlemskap i EU innebär bl.a. möjlighet för Sverige att ansöka om gemenskapens finansiella stöd för projekt av gemensamt intresse på området för transeuropeiska nät för infrastrukturerna inom transport- och telekommunikationer. Finansiellt stöd har hittills beviljats för bl.a. följande svenska projekt; Öresundsförbindelsen, väg- och järnvägsprojekt in-

om den Nordiska triangeln samt för vissa investeringar inom sjöfartens och luftfartens infrastruktur. Gemenskapens stöd inbetalas på inkomstitel i statsbudgeten. I likhet med övriga utgifter och inkomster på statsbudgeten bör bidrag från EU bruttoredovisas, vilket innebär att bidraget inbetalas till statsbudgetens inkomstsida och motsvaras av anslag på statsbudgetens utgiftssida. Utgifterna för stöd till de projekt som erhållit finansiellt stöd får inte överstiga vad som inbetalats av gemenskapen på inkomstitel i statsbudgeten.

Regeringens överväganden

Storleken på anslaget har beräknats utifrån en bedömning av det finansiella stödet till svenska TEN-projekt under år 1999.

Regeringen bedömer att anslaget för stöd från EU år 1999 högst behöver uppgå till 200 000 000 kronor.

A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling

Utgift

Tusental kronor

1999	Förslag	1 650 000
2000	Beräknat	1 617 647
2001	Beräknat	0 ¹

¹ 146 000 tkr ligger i anslag A2 Vägverket för år 2001.

Anslaget bekostar återbetalningen av vissa skulder och andra åtaganden staten har inom ramen för de särskilda storstadsöverenskommelserna i Stockholm och Göteborg samt för Inlandsbanan.

Regeringens överväganden

Riksdagen har under våren 1998 bl.a. godkänt finansieringslösningen för Södra länken och Årstabron samt godkänt att återbetalning av redan upptagna lån skall ske med anslag på statsbudgeten (prop. 1997/98:123, bet. 1997/98:TU5, rskr. 1997/98:213). Riksdagen instämde i regeringens

bedömning att Vägverkets lån för projekt i Dennisöverenskommelsen skyndsamt bör betalas tillbaka. Staten skall också ersätta Nacka, Stockholms, Solna och Sundbybergs kommuner samt Stockholms läns landsting för nedlagda kostnader för vissa väganknutna miljöinvesteringar. Av anslaget kommer 1 100 miljoner kronor att användas för att återbetala skulder och andra åtaganden som staten har till följd av det avbrutna genomförandet av Dennisöverenskommelsen.

Riksdagen har vidare godkänt en förändrad överenskommelse för Göteborgsregionen (prop. 1997/98:150, bet. 1997/98:FiU127, rskr. 1997/98:310). För återbetalning av lån m.m. i Göteborgsregionen föreslås 500 miljoner kronor att användas. Resterande 50 miljoner kronor föreslås att nyttjas för Inlandsbanan.

För den tidigare Göteborgsöverenskommelsen har de berörda kommunerna genom Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län den 3 oktober 1994 redovisat det uppdraget regeringen den 20 januari 1994 gav dem med stöd av 6 kap. 2 § lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. (NRL). Av uppdraget framgår att kommunerna skall visa hur de i sin planering enligt plan- och bygglagen (1987:10) avser att tillgodose intressen som rör hushållningen med naturresurser i de områden som berörs av överenskommelsen. I sin redovisning bedömer länsstyrelsen att berörda riksintressen kan tillgodoses under förutsättning att den fortsatta planeringen bedrivs med stor hänsyn till hushållningsintressena. Vidare redovisas Göteborgsregionens miljökonsekvensbeskrivning av överenskommelsen som godkänts av de berörda kommunerna. Länsstyrelsens redovisning av uppdraget har remitterats.

Miljöstyrande vägavgifter

Regeringen beslöt i augusti 1997 att tillkalla en särskild utredare med uppdraget att lämna ett förslag till lagstiftning för miljöstyrande vägavgifter i tätort. Som en viktig utgångspunkt för arbetet angavs att ett sådant avgiftssystem skulle kunna styra vägtrafiken till gagn för miljö och framkomlighet. Uppdraget skall redovisas senast den 1 februari 1999. Regeringen kommer att överväga de förslag som utredaren lämnar för att, om kommuner så begär, kunna gå vidare i frågan.

5 Sjö- och luftfart

5.1 Omfattning och utgiftsutveckling

Verksamhetsområdet omfattar Sjöfartsverket, Handelsflottans kultur- och fritidsråd och Luftfartsverket. Vidare omfattas transportstöd till Gotland, bidrag till sjöfarten för att skapa långsiktighet och rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelssjöfarten samt stöd till kommunala flygplatser.

Sjöfartsverket har till uppgift att se till att sjöfart kan bedrivas året runt i svenska farvatten och på samtliga svenska hamnar av betydelse under säkra, miljöanpassade och effektiva former. Handelsflottans kultur- och fritidsråd har i uppdrag att tillhandahålla sjöfolk ett attraktivt fritids- och kulturliv.

Luftfartsverket har i uppdrag att skapa förutsättningar för ett säkert, effektivt och miljöanpassat flyg som kan tillgodose människors och näringslivets behov av resor och godstransporter, bl.a. genom att tillhandahålla, driva och utveckla statens flygtrafikjänst och flygplatser.

Utgiftsutvecklingen

Miljoner kronor (löpande priser)

Utfall 1997	Anslag 1998 ¹	Utgifts- prognos 1998	Förslag anslag 1999	Beräknat anslag 2000	Beräknat anslag 2001
711,2	807,3	802,1	807,1	633,7	633,7

¹ Inklusivt beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1998 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

Sjöfartsverkets resultat år 1997 före bokslutsdispositioner var 20,8 miljoner kronor, en försämring med 21,9 miljoner kronor jämfört med föregående år. Budgeterat motsvarande resultat för år 1998 är 82,6 miljoner kronor. För år 1997 inle-

vereras 32,9 miljoner kronor till staten. Sjöfartsverket uppfyllde inte räntabilitetsmålet. Sjöfartsverkets verksamhet har till stor del präglats av arbetet med att förbättra sjösäkerheten och att miljöanpassa sjöfarten.

Luftfartsverkskoncernens resultat år 1997 före bokslutsdispositioner var 361 miljoner kronor, en förbättring med 71 miljoner kronor jämfört med föregående år. Budgeterat motsvarande resultat för år 1998 är 510 miljoner kronor. För år 1997 inlevereras 12 miljoner kronor till staten. Regeringen konstaterar att Luftfartsverket för år 1997 uppfyllde räntabilitetsmålet och utdelningskravet. Verksamhetsmålen för säkerhet och luftfartspolitik kan anses uppfyllda i huvudsak.

Förändringar

För närvarande genomför Sjöfartsverket ett arbete för att rationalisera sin verksamhet. Rationaliseringen syftar bl.a. till att minska utgiftsnivån med ca 65 miljoner kronor år 2000 jämfört med innevarande år.

Luftfartsverket har under år 1997 påbörjat ett effektiviseringsprojekt, Uppdrag 2000, för att förhindra långsiktigt bestående resultatförsämringsringar.

Prioriteringar för år 1999

Sjösäkerhets- och miljöfrågorna ges fortsatt hög prioritet. Arbetet inom EU och det internationella arbetet, företrädesvis inom sjöfartsorganisationen International Maritime Organisation, IMO, är för dessa frågor av särskild betydelse.

Också inom flyget ges säkerhets- och miljöfrågor fortsatt hög prioritet.

Resultatbedömning

De av statsmakterna övergripande målen samt verksamhetsmålen inom verksamhetsområdet har i allt väsentligt uppfyllts. Regeringen konstaterar att Sjöfartsverket såvitt avser i regleringsbrevet för år 1997 uppställda mål har uppfyllt utdelningskravet och soliditetsmålet. Regeringen konstaterar vidare att räntabilitetsmålet på 10 % inte uppfyllts. Avkastningen på eget kapital blev 7,6 %. Räntabilitetsmålet har dock ändrats till 7 % för år 1998.

Regeringen konstaterar att Luftfartsverket såvitt avser i regleringsbrevet för år 1997 uppställda mål har uppfyllt räntabilitetsmålet och utdelningskravet. Regeringen konstaterar vidare att det långsiktiga soliditetsmålet på 25 % ännu inte uppfyllts, även om soliditeten steg något till 23 %.

Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverkets revisionsberättelser innehåller inga anmärkningar mot de under verksamhetsområdet ingående myndigheterna.

5.2 Sjöfart

Sjöfartsmarknaden

Sveriges geografiska läge och vårt stora beroende av utrikeshandeln ger sjöfarten en viktig roll i det svenska transportsystemet. Den sjöledes transporterade utrikes godsvolymen uppgick till 131,6 miljoner ton år 1997. Även för transportererna inom Sverige är sjöfarten av stor betydelse. Nästan 40 % av det totala inrikes transportarbetet utgörs av sjötransporter.

Färjetrafiken är den sektor inom sjöfarten som under senare år utvecklats starkast. Cirka 33 miljoner ton lastbils- och järnvägs gods transporterades år 1997 med färjor. Det totala antalet

passagerare till Sverige ökade med 720 000 till 19,2 miljoner.

Den svenska handelsflottan minskade under år 1997 med 32 fartyg. Denna utveckling beror främst på den ökade konkurrensen från andra länders handelsflottor. Sjöfarten har en stor betydelse för den svenska utrikeshandeln och för det svenska näringslivet.

Sjöfartsverket

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

Sjöfartsverkets resultat år 1997 före bokslutsdispositioner var 20,8 miljoner kronor, en försämring med 21,9 miljoner kronor jämfört med föregående år. Budgeterat motsvarande resultat för år 1998 är 82,6 miljoner kronor. För år 1997 har 32,9 miljoner kronor inlevererats till staten. Regeringen konstaterar att Sjöfartsverket för år 1997 på grund av nya grunder för beräkning av pensionsskulden inte har uppfyllt räntabilitetsmålet. Sjöfartsverkets verksamhet har till stor del präglats av arbetet med att förbättra sjösäkerheten och att miljöanpassa sjöfarten.

Större förändringar

För närvarande genomför verket ett rationaliseringsprogram som syftar till att minska utgiftsnivån med ca 65 miljoner kronor fram till år 2000 jämfört med innevarande år.

Mål

- Det övergripande målet för Sjöfartsverket föreslås ligga fast.
- Målet för räntabilitet på eget kapital föreslås ligga kvar på nuvarande nivå, 7 %.
- Utdelningskravet, en tredjedel av resultat efter skatttemotsvarighet, föreslås oförändrat.
- Det långsiktiga målet är att soliditeten bör uppgå till lägst 30 %.
- Prisrestriktionen föreslås ligga fast; farledsavgifterna får öka med högst nettoprisindex.

Prioriteringar

Sjösäkerhets- och miljöfrågorna ges fortsatt hög prioritet. Arbetet inom EU och inom FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organisation, IMO, är för dessa frågor av särskild betydelse.

En investeringsnivå på 337,6 miljoner kronor föreslås för planperioden 1999–2001. Investeringarna avser till stor del återanskaffningar. En låneram på 110 miljoner kronor föreslås. Det kan samtidigt noteras att Sjöfartsverket kommer att ersätta de två äldsta isbrytarna – TOR och NJORD – med tre nya fartyg. Dessa tre nya fartyg kommer inte att ägas av Sjöfartsverket. Ett samarbetsavtal har ingåtts med Bylock & Nord-sjöfrakt och Viking Supply A/S vilket ger Sjöfartsverket tillgång till fartygen under tre vintermånader. Under övrig tid används de som s.k. supply-fartyg.

Resultatbedömning och slutsatser

Sjöfartsverket redovisade för år 1997 ett resultat före bokslutsdispositioner på 20,8 miljoner kronor, en försämring med 21,9 miljoner kronor jämfört med föregående år. Resultatförsämringen har sin grund i de nya försäkringstekniska grunder som införts vid beräkningen av Sjöfartsverkets pensionsskuld. Den nya principen påverkar Sjöfartsverkets resultat med en engångskostnad på 88,2 miljoner kronor. Investeringarna uppgick under år 1997 till 62,9 miljoner kronor.

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse innehåller inte några invändningar mot Sjöfartsverkets årsredovisning för år 1997.

Sjöfartsverkets arbete har präglats av arbete i internationella organ med att öka sjösäkerheten och vidare att fortsätta att miljöanpassa sjöfarten. Arbetet bedrivs inom ramen för EU samt FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organisation, IMO.

Regeringen konstaterar att Sjöfartsverket uppfyllt uppställda mål avseende utdelning och soliditet. Räntabilitetsmålet på 10 % har däremot inte uppfyllts. Avkastningen på eget kapital blev 7,6 %. Räntabilitetsmålet har dock ändrats till 7 % för år 1998.

Verksamhetens inriktning m.m.

Sjöfartsverkets treårsplan

Sjöfartsverket föreslår inte någon förändring av nu gällande övergripande mål för verksamheten. Verket föreslår inte heller några förändringar av verksamhetsmålen för farledshållning och lotsning, sjöräddning, sjökarteverksamhet eller miljö.

Sjösäkerhet och miljö

I december 1997 lämnade den internationella haverikommissionen med anledning av M/S Estonias förlisning sin slutrapport. Regeringen gav Sjöfartsverket i uppdrag att lämna förslag om vilka åtgärder rapportens förslag bör föranleda. Detta redovisades i mars 1998. Haverikommissionens förslag behandlades också vid en internationell sjösäkerhetskonferens i Stockholm i april 1998. En sammanställning av konferensens slutsatser skall överlämnas till den internationella sjöfartsorganisationen IMO för övervägande.

I september 1997 antogs i IMO det s.k. luftföroreningsannexet genom ett tilläggsprotokoll till konventionen om förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78). Annexet innehåller regler som begränsar utsläpp av bl.a. svavel och kväveoxider. För Östersjöområdet gäller krav på särskilt låga utsläppsnivåer av svavel. Sverige har undertecknat protokollet.

Den 1 januari 1998 infördes miljödifferentierade sjöfartsavgifter. Systemet har fått ett gott gensvar och över 1 000 fartyg har anmält att de använder lågsvavligt bränsle. Sjöfartsverket arbetar nu aktivt för att i olika internationella fora få gehör för liknande åtgärder i andra länder, framför allt i vårt närområde. Regeringen avser att ge Sjöfartsverket i uppdrag att utvärdera miljödifferentieringen av sjöfartsavgiftssystemet.

Sjöfartsverket och Naturvårdsverket träffade under år 1997 ett samarbetsavtal på miljöområdet. Sjöfartsverket fick i december år 1996 i uppdrag att utreda hur det nuvarande systemet med mottagningsanläggningar för oljehaltigt avfall m.m. från fartyg fungerar samt hur förbudet mot avgifter efterlevs. Sjöfartsverket redovisade uppdraget i juni 1998.

Regeringens överväganden

Regeringen ser med tillfredsställelse på Sjöfartsverkets aktiva arbete inom sjösäkerhets- och

miljöområdet, nationellt såväl som internationellt. Sverige bör även fortsättningsvis vara pådrivande inom dessa områden. Arbetet inom EU får allt större betydelse, men arbetet inom IMO och Helcom är också av stor vikt.

Det är angeläget att rekommendationerna föranledda av Haverikommissionens rapport efter M/S Estonias förlisning följs upp och så långt möjligt förankras internationellt. Regeringen lägger därför stor vikt vid uppföljningen av den internationella sjösäkerhetskonferensens slutsatser.

Regeringens avsikt med att ge Sjöfartsverket i uppdrag att utreda systemet med mottagningsanläggningar var att Oljeutsläppsutredningen (K 1996:05) skulle ta del av resultatet och på grundval av detta föreslå sådana ändringar i systemet som kan medföra att de olagliga oljeutsläppen minskar. I syfte att ge Oljeutsläppsutredningen tillräcklig tid att behandla Sjöfartsverkets försenade redovisning har regeringen förlängt utredningstiden till den 31 december 1998.

Ekonomiska mål och resurser

Sjöfartsverkets treårsplan

Som regeringen nämnde i förra årets budgetproposition genomför Sjöfartsverket ett rationaliseringsprogram under en treårsperiod som beräknas ge en besparing på ca 65 miljoner kronor.

Treårsplanen innebär beräknade resultat efter skattemotsvarighet på 96, 103 respektive 108 miljoner kronor för åren 1999–2001. Sjöfartsverket föreslår ingen förändring av målet för *räntabiliteten* men påpekar att miljödifferenteringen av farledsavgifterna innebär vissa svårigheter att bedöma hur resultatet påverkas. Anledningen är att det i systemet finns inbyggt återbetalning (restitution) för kväveoxidreducerande investeringar. Nuvarande mål är att resultatet efter skattemotsvarighet skall uppgå till motsvarande 7 % av eget kapital. I den ekonomiska planen beräknas räntabiliteten till 6,5 % för år 1999 samt 7 % för de följande två åren.

Sjöfartsverket föreslår vidare att *soliditeten* inte sänks. I budgetpropositionen för år 1998 anförde regeringen att soliditeten på sikt bör sänkas från dagens nivå på 50 %. Som skäl för att inte sänka soliditeten anger Sjöfartsverket den nya försäkringsmodell som kan komma att införas vid beräkningen av Sjöfartsverkets pensionsskuld.

Sjöfartsverket föreslår ingen förändring av nuvarande *utdelningsmål* som är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Den totala inleveransen, utdelning och skattemotsvarighet, beräknas för år 1998 till 142,9 miljoner kronor och för de följande tre åren till 49,6, 53,4 respektive 56 miljoner kronor.

Sjöfartsverket föreslår ingen förändring av nuvarande restriktion för prishöjningar som innebär att farledsavgifterna får höjas med högst nettoprisindex. Sjöfartsverket påpekar dock att det miljödifferenterade avgiftssystemet kan leda till minskade intäkter från farledsavgifterna.

Sjöfartsverket föreslår en *investeringsnivå* under perioden 1999–2001 på sammanlagt 337,6 miljoner kronor. Investeringarna avser till stor del återanskaffningar. Vad beträffar *farleder* och *utmärkning* ligger investeringsnivån under treårsperioden på ca 34 miljoner kronor per år. Vidare planeras en återanskaffning av 18 *lotsbåtar* under treårsperioden till en kostnad av ca 140 miljoner kronor. Samtliga lotsbåtar förses med avgaskatalysatorer. Investeringarna inom *sjökartläggning* uppgår under perioden till ca 42 miljoner kronor och avser utrustning för sjömätning. De två äldsta isbrytarna – TOR och NJORD – kommer att ersättas med tre nya fartyg. Dessa kommer inte att ägas av verket. Sjöfartsverket har i stället slutit ett samarbetsavtal med Bylock & Nordsjöfrakt och Viking Supply A/S som ger verket tillgång till fartygen under tre vintermånader. Under övrig tid används de som s.k. supply-fartyg.

Investeringarna fördelas på verksamhetsområden enligt följande:

Miljoner kronor

	1999	2000	2001
Farleder	38 965	37 310	26 700
Lotsning	71 435	43 200	31 000
Sjöräddning	2 400	1 100	600
Sjökartläggning	24 660	10 645	6 390
Isbrytning	17 000	17 000	4 000
Tekniska avdelningen	3 080	1 080	1 080
Summa investeringar	157 540	110 335	69 770

Regeringens överväganden

I budgetpropositionen för år 1998 föreslog regeringen att *soliditeten* på sikt skall sänkas. Regeringen anser fortfarande att soliditeten är för hög och att den på sikt bör understiga nuvarande nivå på 50 % och tillstyrker därmed inte Sjöfartsverkets förslag om att bibehålla soliditeten på 50 %. I enlighet med de principer som regeringen numera allmänt tillämpar för ägarkrav på affärsdrivande verksamhet bör det långsiktiga målet för soliditeten uppgå till lägst 30 %. Regeringen avser därför besluta om en extra inleverans under hösten 1998. Vad gäller *räntabilitetsmålet* bör det, i enlighet med Sjöfartsverkets förslag, ligga fast på 7 % av eget kapital.

Regeringen föreslår i likhet med Sjöfartsverket att utdelningskravet bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemot-svarighet. Utdelning och skattemot-svarighet bör även fortsättningsvis slutligt fastställas av rege- ringen i samband med årsbokslutet.

Regeringen föreslår vidare att den nu gällande *prisrestriktionen* skall vara oförändrad vilket in- nebär att höjningar av farledsavgifterna inte får överstiga nettoprisindex räknat från och med år 1995.

Regeringen har ingen erinran mot investe- ringsplanens nivå eller inriktning. Mot bakgrund av regeringens överväganden redovisas följande prognoser över resultat m.m. under treårsperi- oden 1999–2001.

Miljoner kronor

	1998	1999	2000	2001
Resultat efter skatt och skattemot- sv.	59,5	68,8	73,9	77,5
Räntabilitet på eget kapital (%)	5,6	6,5	7,0	7,0
Soliditet (%)	51,3	45,0	46,0	47,0
Beräknad skattemot- sv.	23,1	26,7	28,8	30,2
Beräknad utdelning	119,8	22,9	24,6	25,8

Finansiella befogenheter

Sjöfartsverkets treårsplan

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för när- varande helt med egna medel. Därutöver har Sjöfartsverket bemyndigande att inom en given ram ta upp lån i Riksgäldskontoret.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar re- geringen att under år 1999 låta Sjöfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskon- toret inom en total ram på 110 miljoner kronor. Sjöfartsverket får placera kassamässigt överskott i bank och på räntebärande konto i Riksgälds- kontoret.

Anslag för budgetåret 1999

B1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall	44 454	Anslags- sparande	0
1998	Anslag	44 415	Utgifts- prognos	44 415
1999	Förslag	44 415		
2000	Beräknat	61 000		
2001	Beräknat	61 000		

Från anslaget finansieras tjänster inom Sjöfarts- verkets verksamhetsområde, bl.a. för fritidsbåts- sektorn, som inte finansieras via handelssjöfar- ten.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Sjöfartsverket anför att handelssjöfartens betal- ningsansvar ökat markant de senaste åren och att anslaget inte täcker de kostnader som främst fritidsbåtssektorn åsamkar Sjöfartsverket. Sjöfarts- verket beräknar att kostnaderna för fritids- båtsverksamheten uppgår till totalt 87,1 miljoner kronor och föreslår att en första uppjustering av anslaget görs för år 1999 med 16,6 miljoner kro- nor till 61 miljoner kronor.

Slutsats

Sjöfartsverket har även i tidigare treårsplaner re- dovisat att handelssjöfartens betalningsansvar ökat markant de senaste åren och att anslaget inte täcker de kostnader som främst fritidsbåts-

sektorn åsamkar Sjöfartsverket. I budgetpropositionen för år 1998 redovisade regeringen att den med anledning av det statsfinansiella läget inte kunde tillstyrka någon anslagshöjning. Av samma skäl tillstyrker regeringen inte någon höjning av anslaget för år 1999.

I budgetpropositionen för år 1998 anförde regeringen att den avsåg återkomma till riksdagen med ett konkret förslag till hur en allmän registrering av fritidsbåtar skall genomföras. Regeringen bedömer att frågan behöver beredas vidare innan ett förslag föreläggs riksdagen. Regeringen avser därför att under år 1999 återkomma till riksdagen med ett konkret förslag hur registrering av fritidsbåtar bör genomföras.

B2 Transportstöd till Gotland

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall	165 361	Anslags-sparande	16 639
1998	Anslag	175 000	Utgifts-prognos	190 000
1999	Förslag	190 000		
2000	Beräknat	0 ¹		
2001	Beräknat	0		

¹ År 2000 överförs anslaget B2 Transportstöd till Gotland till anslaget D6 Rikstrafiken.

Sjöfartsverket har inkommit med en hemställan om ökat anslag för transportstödet till Gotland. Enligt avtalet om Gotlandstrafiken förutsätts basutbudet omfatta två konventionella färjor, m/s VISBY och m/s THJELVAR, och ett enskrovs höghastighetsfartyg i stål. Med hänsyn till den ökande godsvolymen och förväntade förändringar i tillämpningen av reglerna för farligt gods kommer inte de tre fartygen i basutbudet att klara godstrafiken på ett tillfredsställande sätt under högttrafikperioden juni–augusti 1999. Sjöfartsverket föreslår därför att m/s GUTE bibehålls i trafiken under tre månader även under år 1999.

Sjöfartsverket beräknar att merkostnaderna för statens del kommer att uppgå till 15 miljoner kronor för att utnyttja m/s GUTE under perioden juni–augusti 1999.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Antalet passagerare i Gotlandstrafiken har ökat under senare år och ett nytt rekord uppnåddes år 1997 med drygt 1,1 miljoner passagerare. Lastvolymen har till följd av lågkonjunkturen under senare år haft en något vikande utveckling. Den gynnsamma resandeutvecklingen kan bl.a. förklaras med ökat intresse för turism i Sverige. Regeringen anser, i likhet med Sjöfartsverket, att det är angeläget att klara godstrafiken på ett tillfredsställande sätt under högttrafikperioden juni–augusti 1999 och tillstyrker en höjning av anslaget med 15 miljoner kronor till 190 miljoner kronor.

Gotlandstillägget

Regeringens förslag: Avvecklingen av Gotlandstillägget skall skjutas upp ett år.

Skälen för regeringens förslag: I budgetpropositionen för år 1998 redovisade regeringen att transportförmedlingsföretagen, som en följd av Gotlandstilläggets avveckling, i enlighet med riksdagens beslut (prop. 1995/96:44, bet. 1995/96:TU7, rskr. 1995/96:99), höjt sina fraktpriiser till och från Gotland, vilket ledde till starka negativa reaktioner från bl.a. Gotlands näringsliv. Sjöfartsverket beslutade därför den 19 juni 1997 att sänka längdmetertaxan för transportstödsberättigade transporter till och från Gotland till 52 kronor. Transportförmedlingsföretagen sänkte därefter sina fraktpriiser.

Regeringen har vidare gett NUTEK i uppdrag att i samråd med berörda intressenter utarbeta förslag till en modell för stöd till godstransporter till och från Gotland. NUTEK:s förslag går i korthet ut på ett nolltaxesystem, som innebär att statens kostnader ökar med 40 miljoner kronor. Förslaget har remissbehandlats. Vissa remissinstanser oroas av att ett stöd av den föreslagna typen kan leda till snedvridna konkurrensförhållanden och ge felaktiga incitament för transportföretagen att utveckla kostnadseffektiva transportlösningar. Regeringen bad därför Sjöfartsverket om ett kompletterande remissvar i vilket verket särskilt skulle belysa vilka risker som finns med införandet av en s.k. nolltaxa. Vi-

dare skulle utformningen av ett s.k. Norrlandsstöd utvecklas.

Sjöfartsverket lämnade sitt kompletterande remissvar till regeringen den 25 augusti 1998. Av svaret framgår att stödet bör göras mer effektivt och samtidigt kunna stimulera till en effektivisering av transporterna. Verket konstaterar att detta kräver ytterligare analyser och att ett transportstöd i linje med det s.k. Norrlandsstödet därvid kommer att behandlas närmare. Regeringen bedömer, i likhet med Sjöfartsverket, att frågan behöver beredas vidare och avser därför att återkomma i frågan till riksdagen i budgetpropositionen för år 2000. I avvaktan på denna beredning föreslår regeringen att den fortsatta avvecklingen av Gotlandstillägget bör avvakta och tillägget bör vara 0,4 % även under år 1999. Regeringen har därför i denna proposition lämnat förslag till lag om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter (avsnitt 2.1).

Avtalet med Nordström & Thulin AB

Som framgick av förra årets budgetproposition upphörde avtalet med Nordström & Thulin AB om linjetrafiken på Gotland den 31 december 1997. I samband med avvecklingen av avtalet uppkom vissa icke oväsentliga kapitalkostnader och kostnader för tillsyn av fartygen i avvaktan på försäljning. Sjöfartsverket har redovisat den slutliga kostnaden till ca 322 miljoner kronor. Regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av finansieringen.

B3 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall	62 660	Anslags-sparande	0
1998	Anslag	62 660	Utgifts-prognos	62 660
1999	Förslag	62 660		
2000	Beräknat	62 660		
2001	Beräknat	62 660		

Under anslaget utgår bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler samt ersättning till Vänerens Seglationsstyrelse.

Regeringens överväganden

Regeringen beräknar anslaget för budgetåret 1999 till 62 660 000 kronor.

B4 Bidrag till sjöfarten

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall	403 657	Anslags-sparande	-3 657
1998	Anslag	510 000 ¹	Utgifts-prognos	489 797
1999	Förslag	405 000		
2000	Beräknat	405 000		
2001	Beräknat	405 000		

¹Varav 110 000 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 1998.

I december 1996 antog riksdagen ett sjöfartspolitiskt beslut (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115) som innebär att staten är beredd att skapa långsiktighet och rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelsjöfarten för åren 1997–2001. Statligt stöd skall lämnas till arbetsgivarens kostnader för skatt och sociala avgifter.

Konkurrenssituationen för den svenska handelsflottan har dock stegvis försämrats sedan dess. I den ekonomiska vårpropositionen (prop. 1997/98:150) anförde regeringen följande: ”I budgetpropositionen för 1998 redovisade regeringen sina bedömningar av konkurrenssituationen för den svenska sjöfartsnäringen. Regeringen utvecklade sin syn i en särskild skrivelse till Sveriges Redareförening den 6 november 1997. I skrivelsen angavs att inriktningen av regeringens sjöfartspolitiska arbete skulle vara att snabbt pröva förutsättningarna för att kunna reducera bemanningskostnaderna. Regeringen har nu prövat dessa frågor och gör bedömningen att det finns behov av ett visst ytterligare beredningsarbete bl.a. mot bakgrund av det nya pensionssystemet. En interdepartemental arbetsgrupp kommer därför att tillsättas.”

Regeringen har beslutat att från den 1 juli 1998 tillfälligt öka bidraget till sjöfarten genom att höja bidraget till kostnader för socialavgifter från

29 000 till 45 000 kronor per kalenderår och årsarbetskraft i enlighet med den av riksdagen beslutade reviderade budgeten avseende andra halvåret 1998 för Rederinämnden. Beslutet fattades i avvaktan på att ett förslag till mer långsiktiga lösningar av dessa frågor skulle presenteras av regeringen i budgetpropositionen för år 1999.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Flera länder inom EU bl.a. Nederländerna och Tyskland har inom ramen för EG-kommissionens nya riktlinjer för statsstöd till sjöfarten (från maj 1997) förstärkt sina näringspolitiska insatser på sjöfartsområdet. Detta har påverkat den svenska handelsflottans konkurrenskraft negativt. Flera statliga studier och utredningar har bekräftat detta.

Regeringen gör den bedömningen att det nuvarande riksdagsbeslutet från december 1996 bör förstärkas för att man skall kunna bryta trenden vad gäller utflaggning. Utgångspunkten för regeringens förslag är att genom en kombination av statliga åtgärder och åtgärder som sjöfartsnäringen själv vidtar kunna minska kostnadsgapet gentemot våra närmaste konkurrentländer. En sådan möjlighet kan skapas genom att staten höjer bidraget till kostnader för de sociala avgifterna till 48 000 kronor per kalenderår och årsarbetskraft. Sjöarbetsmarknadens parter behöver för sin del träffa avtal om löner och anställningsvillkor för vissa grupper av tillfälligt anställt sjöfolk för att förstärka den svenska handelsflottans konkurrenskraft.

Sjöarbetsmarknadens parter har utvecklat denna tanke i särskilda principöverenskommelser och ramavtal vilka innebär möjligheter att i väsentlig grad minska bemanningskostnaderna. Dessa möjligheter bör kunna utnyttjas. Möjligheten att anställa sjömän bosatta utanför EES för kortare tid, högst sex månader, är det moment som är mest betydelsefullt för bemanningskostnaderna. Parterna har därvid förutsatt att befrielse från inkomstskatt och sociala avgifter skulle kunna medges liksom att i Sverige obligatoriska krav på sociala trygghetsersättningar skulle kunna ersättas med avtalsbundna sådana.

Regeringen har granskat parternas förslag i de två sistnämnda avseendena och funnit att de utgör ett avsteg från grundläggande principer för beskattningen av arbetsinkomster. Att slopa ar-

betsgivaravgifterna för dessa sjöinkomster strider mot principerna för och finansieringen av socialförsäkringsförmånerna och inte minst den nyligen beslutade inkomstgrundade ålderspensionen. Avgifterna kan inte avskaffas utan justeringar i pensionsreformen. När det gäller ersättning vid arbetsskada får det anses strida mot försäkringens principer att frånta vissa grupper denna trygghet.

Regeringen har i sin granskning också funnit att konkurrensförbättringen för den svenska handelssjöfarten i huvudsak är densamma med regeringens förslag som med parternas, under förutsättning att parterna utnyttjar den möjlighet att träffa avtal om löner och vissa anställningsvillkor för tillfälligt anställda bosatta utanför EES-området som gällande lagstiftning medger.

Slutsats

Konkurrensförutsättningarna för den svenska handelssjöfarten bör enligt regeringens mening förbättras genom en kombination av statliga åtgärder och åtgärder som sjöfartsnäringen själv vidtar. Det är enligt regeringens mening särskilt viktigt att besluten präglas av långsiktighet.

Regeringen avser därför att höja bidraget till sjöfarten för sociala avgifter till 48 000 kronor per kalenderår och årsarbetskraft när sjöarbetsmarknadens parter kommit överens om åtgärder som påtagligt förbättrar den svenska handelssjöfartens konkurrenskraft. Om sådan överenskommelse inte träffas kommer regeringen att besluta att bidraget till socialavgifter skall återgå till 29 000 kronor. Tills vidare föreslår regeringen att anslaget ligger kvar på nivån 405 000 000 kronor. Regeringen är vidare beredd att höja anslaget för kommande år om det visar sig motiverat med hänsyn till handelsflottans storlek.

Dala Kanal

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Under år 1996 framfördes önskemål bl.a. från företrädare för näringslivet och de fackliga organisationerna i Dalarna om att en farled borde inrättas mellan Siljan och Östersjön.

Kommunikationsdepartementet begärde i mars 1997 av Sjöfartsverket underlag avseende förutsättningarna att göra Dalälven tillgänglig för handelssjöfarten. Sjöfartsverket lämnade i början av år 1998 en rapport som visar att det är tekniskt möjligt att göra älven farbar för handelsfartyg av s.k. europastandard och tillgänglig också vintertid. Verket påpekar att ett sådant projekt är för- enat med intressekonflikter både inom miljö- och vattenkraftsområdet. Två tänkbara farled- salternativ redovisas, ett med in- och utfart i Gävlebukten och ett genom Mälaren. Kostna- derna kan i båda fallen uppskattas till drygt 12 miljarder kronor.

Området utmed Nedre Dalälven – från Avesta till Skutskär – är i sin helhet av riksintresse enligt 1 och 2 kap. lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. Riksdagen beslöt den 7 maj 1998 att i enlighet med regeringens förslag av- sätta området som nationalpark.

Slutsats

Regeringen kommer mot den redovisade bak- grunden inte att aktualisera frågan om att inrätta en farled mellan Siljan och Östersjön.

Vänersjöfarten

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Regeringen har i det transportpolitiska arbetet uppmärksammat frågan om Vänersjöfartens spe- ciella situation men frågan berördes inte explicit i den transportpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56). Av Trafikuskottets betänkande 1997/98:TU10 framgår att det finns en oro för att sjöfarten till och från Vänern skulle kunna påverkas av lägre avgifter för järnvägens godstra- fik från den 1 januari 1999 och att det därför finns skäl att följa utvecklingen med uppmärk- samhet genom bl.a. Sjöfartsverket och genom Godstransportdelegationen.

Slutsats

Regeringen anser i likhet med riksdagen att det är angeläget att bl.a. Sjöfartsverket följer trafikut- vecklingen i Vänerområdet.

Regeringen har den 25 juni 1998 fattat beslut om att inrätta en särskild Godstransportdelega- tion. I dess uppgifter ingår bl.a. att följa godstra- fikutvecklingen och därmed också sjöfarten till och från Vänern. Regeringen förutsätter i likhet med riksdagen att också delegationen följer ut- vecklingen och vid behov föreslår regeringen lämpliga åtgärder för att trygga en god gods- transportförsörjning.

Färjetrafiken

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Den 1 juli 1999 upphör möjligheten att köpa och ta i land varor skattefritt från de färjor som går i trafik mellan EU:s länder, med undantag för Åland. År 1996 fanns det 50 olika färjelinjer med 31 olika linjesträckningar till och från Sverige. Nästan 40 miljoner passagerare, 4,4 miljoner per- sonbilar och 1,4 miljoner lastbilar/trailers frakta- des på 52 olika fartyg varav 16 stycken förde svensk flagg.

Sverige har, liksom flera andra EU-stater, ge- nomfört utredningar, bl.a. genom Sjöfartsverket, som visar de effekter i olika avseenden avveck- lingen av taxfreeförsäljningen kan få. Regeringen tillsatte den 15 maj 1997 en särskild sjöfartsutred- dare vars uppgift bl.a. var att belysa taxfree- effekterna främst med avseende på de trafikala effekterna inom sjöfarten. Utredaren lämnade sitt betänkande SOU 1998:49 ”Konsekvenser av att taxfreeförsäljningen avvecklas inom EU” i mars 1998. Utredarens slutsatser är att färjetrafi- ken till och från Sverige, precis som i andra EU- stater, avsevärt kommer att påverkas genom omläggning av linjer, minskad sysselsättning och turism, men att Sveriges transportförsörjning inte hotas. Utredaren menar att det knappast finns anledning för staten att vidta några särskil- da åtgärder utom avseende trafiken mellan Umeå och Vasa – den s.k. Kvarkenrafiken. Kvarkenrå- det och andra intressenter har i ett flertal kon- takter med såväl företrädare för det svenska Kommunikationsdepartementet som det finska

Trafikministeriet kommit med samma förslag och betonat vikten av att trafiken kan upprätthållas året runt.

Utöver detta påpekar utredaren att det även efter avvecklingen kommer att finnas väsentliga skatteskillnader mellan EU:s medlemsstater och att dessa frågor ytterligare bör belysas. Inom Finansdepartementets område utreds därför för närvarande punktskattefrågorna i anslutning till taxfreeavvecklingen – Dir. 1997:152 – ”Översyn av förfarandereglerna för punktskatter m.m.”

EG-kommissionen bedriver också ett med medlemsstaterna samordnat arbete för att bedöma om det finns behov av gemensamma regler på detta område fr.o.m. den 1 juli 1999. Utredaren skall redovisa sitt uppdrag i oktober 1998.

Flertalet remissinstanser ansluter sig till sjöfartsutredarens allmänna bedömningar. Ett par instanser – däribland Rederinämnden – menar att det är angeläget att följa utvecklingen. Sjöfartsverket samt Sveriges Hamn- och Stuveriförbund lyfter även fram svårigheten att kunna bedöma vilka färjelinjer som skall anses samhällsmotiverade om trafiken skulle upphöra. En fullständig remissammanställning finns tillgänglig hos Kommunikationsdepartementet (K98/1168/2).

Slutsats

Färjetrafiken till och från Sverige liksom förutsättningarna för den svenska färjesjöfarten kommer att förändras men förändringarna kommer sannolikt inte att leda till att den svenska transportförsörjningen hotas. Regeringen anser att en anpassning till den nya marknadssituationen generellt sett måste ske genom åtgärder som marknadens aktörer själva vidtar. Det gäller även Kvarcentrafiken som är viktig ur en rad olika aspekter.

Regeringen anser att det finns anledning att följa utvecklingen inom färjesjöfarten. En sådan uppföljning ligger väl i linje med Sjöfartsverkets bevakningsuppgifter. Den nyligen tillsatta Godstransportdelegationen skall också särskilt uppmärksamma eventuella brister i transportförsörjningen, bl.a. när det gäller färjetrafiken över Kvarken.

Åtgärder mot förorening från fartyg

Efter beslut av regeringen kan kostnader betalas som uppkommit till följd av förelägganden eller förbud som Sjöfartsverket föreskriver med stöd av lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

5.3 Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) har till uppgift att tillhandahålla sjöfolk ett attraktivt fritids- och kulturliv. HKF:s verksamhet finansieras genom en avräkning på Sjöfartsverkets farledsavgifter samt av egna avgiftsintäkter. Avräkningen på farledsavgifterna för år 1998 är 20 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

HKF föreslår att 18,5 miljoner kronor av rådets totala kostnader skall finansieras genom avräkning av farledsavgifterna. Med anledning av att HKF har medgivits en nettobudget i momshänseende blir årets avräkning mindre jämfört med år 1998. Vidare beräknar HKF att de egna avgiftsintäkterna uppgår till 7,3 miljoner kronor. Regeringen tillstyrker HKF:s förslag till avräkning av farledsavgifter för rådets kostnader. Riksrevisionverkets revisionsberättelse för verksamhetsåret 1997 innehåller inga invändningar.

5.4 Luftfart

Flygmarknaden

Antalet flygpassagerare i linjefart och chartertrafik ökade under år 1997 med 8 % till 19,2 miljoner vid de statliga flygplatserna. Detta är den högsta siffran någonsin. Utrikestrafiken svarade för den övervägande delen av ökningen. Utrikes ökade antalet passagerare med 11 % till 12,8 miljoner och inrikes med 4 % till 6,4 miljoner. Utrikes passagerare har ökat under flera år, men efter ett hittills svagt nittiotal har även inrikesflyget ökat. Detta speglar i huvudsak den svenska ekonomin med en fortsatt god export-

utveckling samt en svagare ökning av inhemsk efterfrågan.

Antalet landningar i linjefart och chartertrafik ökade med 9 % under år 1997 till 241 000. Taxi- och allmänflyget fortsatte att minska och antalet landningar under året minskade med 5 % till 105 000. Antalet överflygningar i svenskt kontrollerat luftrum ökade med 6 % till 153 000, vilket är en fjärdedel av det totala antalet luftrumsrörelser. Ökningen beror bl.a. på öppnandet av nya flygvägar genom Östeuropa som medfört fortsatt ökning av den överflygande trafiken. Flygfrakten uppvisade även för år 1997 en ökning, dock svagare än under de närmast föregående åren, med ca 3 % till 158 000 ton. Den flygbefordrade posten ökade med 11 % under året till 35 000 ton.

Den huvudprognos som redovisas av Luftfartsverket innebär för hela perioden 1999–2001 en total ökning av passagerare i inrikestrafik med 17,2 %, en total ökning av landningar i inrikes trafik med 5,3 %, en total ökning av passagerare i utrikes trafik med 18,7 %, en total ökning av landningar i utrikes trafik med 17,0 % samt en total ökning av överflygningar med 24,8 %. Den nya prognosen innebär genomgående uppskrivningar av huvudalternativet jämfört med föregående år utom beträffande överflygningar.

Flyget har en särskilt stor betydelse för trafikförsörjningen i de delar av Sverige där stora avstånd gör att alternativa transportformer är svåra att använda. I juni 1998 beslutade riksdagen (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) att ett nytt statligt stöd till kommunala flygplatser skall införas från och med budgetåret 1999. Stödet skall ersätta dels det nuvarande driftbidraget till kommunala flygplatser i skogslän, dels resultatutjämningsbidraget mellan statliga och kommunala flygplatser.

Luftfartsverket

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

Luftfartsverkskoncernens resultat år 1997 efter finansiella poster var 361 miljoner kronor, en förbättring med 71 miljoner kronor jämfört med föregående år. Uppskattat motsvarande resultat för år 1998 är 510 miljoner kronor. För år 1997 inlevereras 12 miljoner kronor till staten. Regeringen konstaterar att Luftfartsverket uppfyllt uppställda mål avseende utdelning och soliditet.

Också räntabilitetsmålet är uppfyllt. Verksamhetsmålen för säkerhet och luftfartspolitik kan anses uppfyllda i huvudsak.

Större förändringar

Luftfartsverket har under år 1997 påbörjat ett effektiviseringsprojekt, Uppdrag 2000, för att förhindra långsiktigt bestående resultatförsämringar. Målet med projektet är att genomföra åtgärder som förbättrar resultatet med totalt 300 miljoner kronor under två år.

Mål

- Målet för räntabilitet på eget kapital föreslås ligga kvar på nuvarande nivå, 8 %.
- Det långsiktiga soliditetsmålet på 25 % föreslås oförändrat.
- Utdelningskravet, en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet, föreslås oförändrat.
- Prisrestriktionen, som innebär att trafikavgifterna, exklusive undervägsavgifter, securityavgifter och bulleravgifter, i genomsnitt över åren får öka med högst nettoprisindex, mätt från år 1993, föreslås oförändrad.

Prioriteringar

Flygsäkerhets- och miljöfrågor ges fortsatt hög prioritet.

En investeringsnivå på 4 800 miljoner kronor föreslås för planperioden 1999–2001. I planen ingår därvid anpassningsåtgärder vid de svenska flygplatserna för ett svenskt operativt deltagande i Schengensamarbetet. Investeringarna avser i övrigt främst utbyggnad av Arlandas tredje rullbana och modernisering av flygtrafikledningssystemet. Luftfartsverket utreder för närvarande behovet av terminalkapacitet på Arlanda. Behovet kommer att medföra investeringar som kommer att uppgå till väsentliga belopp. Luftfartsverket avser snarast att återkomma till regeringen i ärendet. En låneram på 5 500 miljoner kronor föreslås, samt ramar för borgensåtaganden och säkerheter vid utställande av derivatinstrument.

Resultatbedömning och slutsatser

Luftfartsverkskoncernen redovisade för år 1997 ett resultat efter finansiella poster på 361 miljoner kronor, en förbättring med 71 miljoner kronor jämfört med år 1996. Resultatförbättringen har till stor del sin grund i en kraftig tillväxt av flyget som transportmedel. Flyget har för närvarande en tillväxt som inte haft sin motsvarighet sedan 1980-talet. Det är framför allt utrikestrafiken som växer kraftigt men även inrikestrafiken visar nu tecken på en uthållig tillväxt. Detta innebär inte med automatik att branschen har en lång period av tillväxt framför sig. Trafikprognosen kan slå fel och prognosen bör därmed betraktas som relativt känslig. Resultatet efter finansiella poster för år 1998 uppgår enligt nu gällande bedömning till 510 miljoner kronor.

Luftfartsverket anser i årsredovisningen för år 1997 att gällande verksamhetsmål för säkerhetsarbetet (safety och security) och luftfartspolitikerna har uppfyllts. Investeringarna uppgick under år 1997 till 763 miljoner kronor. Investeringarna under året utgjordes bl.a. av färdigställandet av en ny flygplats i Karlstad, ny terminal på Sundsvall/Härnösand flygplats samt förberedelser för den tredje banan på Arlanda flygplats.

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse innehåller inte några invändningar mot Luftfartsverkets årsredovisning för år 1997.

Regeringen konstaterar att Luftfartsverket uppfyllt uppställda mål avseende utdelning och räntabilitet. Regeringen konstaterar vidare att soliditeten steg till 23 %. Regeringen delar synen att de uppställda verksamhetsmålen i huvudsak uppfyllts.

Verksamhetens inriktning m.m.

Luftfartsverket

Luftfartsverket redogör i treårsplanen för perioden 1999–2001 för det arbete som föregått omorganisationen som genomfördes den 1 mars 1998. Arbetet har varit en fortsättning på den analys av Luftfartsverkets roller och problem med dessa som Kommunikationsdepartementet genomförde tillsammans med Luftfartsverket under åren 1996–97. Den nya organisationen innebär att en tydlig intern skillnad görs mellan *säkerhetsrollen* som omfattar både flygsäkerhet (safety) och skyddet mot brottsliga handlingar (security), dvs. Luftfartsinspektionens verksam-

hetsområden, *sektorsrollen* som nu har en egen enhet Luftfart och samhälle samt *produktionsrollen* (flygplatshållning, flygtrafikledning, Brand- och räddningsskolan samt den kommersiella verksamheten).

Luftfartsverket föreslår följande mål för verksamheten:

Som övergripande mål för verksamheten föreslår Luftfartsverket ingen förändring av nu gällande mål. Luftfartsverket föreslår inte heller några förändringar av verksamhetsmålen för sektorsansvarsrollen. Som verksamhetsmål för flygsäkerhetsstandarden föreslås en precisering av nu gällande mål

- Flygsäkerhetsstandarden skall vara lägst i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. Flygsäkerhetsarbetet skall bedrivas på sådant sätt att antalet haverier i absoluta tal inte ökar trots ökad trafik.

Motsvarande förslag till verksamhetsmål för securityverksamheten är att

- Skyddet mot brottsliga handlingar som äventyrar säkerheten för den civila luftfarten (security) skall vara i nivå med det som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer.

Den inriktning (strategi) som Luftfartsverket anger för att uppfylla sitt övergripande mål bygger på följande nyckelord: säkerhet, lyhördhet, tillgänglighet, miljöhänsyn samt affärsmässighet i affärsverksamheten och opartiskhet och rättvisa i övrig verksamhet.

Säkerhet och miljö

En allt större del av flygsäkerhetsarbetet bedrivs internationellt och inom internationella fora, däribland EU, ICAO (FN:s flygorganisation) och JAA (samarbetsorgan för flygsäkerhetsmyndigheterna i ett antal europeiska länder). Sverige medverkar aktivt i detta arbete främst genom Luftfartsinspektionens försorg. I juni 1998 antog EU:s ministerråd det mandat som bemyndigar kommissionen att, tillsammans med medlemsstaterna, inleda förhandlingar om etablerandet av en europeisk myndighet med ansvar för flygsäkerheten inom den civila luftfarten (EASA). De reella förhandlingarna kommer även i fortsättningen att utgöra en mycket viktig del i Luftfartsinspektionens arbete i syfte att

främja och höja den internationella flygsäkerhetsstandarderna.

Arbetet med att minska flygtrafikens miljöpåverkan har fortsatt hög prioritet. Den ekonomiska styrningen genom miljörelaterade luftfartsavgifter som infördes av Luftfartsverket år 1994 har skärpts. Bullerrelateringen har kompletterats med avgasrelaterade avgifter, vilket ökar de ekonomiska incitamenten för flygbolagen att investera i flygplan med bättre miljöegenskaper. Sverige är, tillsammans med Schweiz, först i världen med denna typ av avgifter. Miljöarbetet måste också fortsättningsvis bedrivas i olika internationella fora, t.ex. ICAO, ECAC (europeiska civila luftfartsorganisationen) och EU. Samarbetet mellan Luftfartsverket och Statens naturvårdsverk fortsätter.

Regeringens överväganden

Regeringen konstaterar att arbetet med att tydliggöra Luftfartsverkets roller fortsatt internt efter att regeringen i budgetpropositionen för år 1998 beslöt att inte dela verket organisatoriskt. Regeringen anser att den nya organisationen verksamt bidrar till att tydliggöra Luftfartsverkets olika roller, både internt och externt.

Regeringen ser med tillfredsställelse på Luftfartsverkets aktiva internationella arbete och engagemang för en ökad och enhetlig flygsäkerhetsstandard. Sverige bör även i fortsättningen vara pådrivande inom flygsäkerhetsområdet och med kraft bl.a. verka för ett snabbt etablerande av den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten, EASA. Regeringen anser vidare att det är viktigt att miljöarbetet även fortsättningsvis bedrivs med hög prioritet.

Ekonomiska mål och resurser

Luftfartsverkets treårsplan

Som framgick i föregående års budgetproposition gjorde Luftfartsverket en djupare analys av verkets ekonomiska situation för perioden fram till år 2005. Av analysen framgick att den sammantagna ekonomiska effekten av främst yttre faktorer som kan komma att påverka Luftfartsverket innebär en risk för dagens goda ekonomiska resultat. Trots positiv trafikutveckling visade huvudscenariot i analysen på kraftigt försämrade lönsamhet och ekonomisk ställning

för Luftfartsverket. Mot bakgrund av detta utformade Luftfartsverket ett åtgärdsprogram – Uppdrag 2000. Målet är att genomföra åtgärder som förbättrar resultatet med 300 miljoner kronor under två år. Den ekonomiska planen för perioden 1999–2001 är framtagen med ambitionen att hålla tillbaka kostnaderna samtidigt som intäkterna ökar. Planen bygger på Luftfartsverkets prognos över trafikutvecklingen som är något gynnsammare än den prognos som låg till grund för den finansiella analysen fram till år 2005.

Den ekonomiska planen innebär beräknade resultat efter skattemotsvarighet på 385, 226 och 282 miljoner kronor för åren 1999–2001. Luftfartsverket föreslår ingen förändring av målet för *räntabiliteten* i Luftfartsverkets affärsdrivande verksamhet. Nuvarande mål är att resultatet efter skattemotsvarighet skall uppgå till 8 % av eget kapital. I den ekonomiska planen beräknas *räntabiliteten* till 15 %, 8 % respektive 9 % för åren 1999–2001. Luftfartsverket föreslår inte heller någon förändring av målet för *soliditeten*, som är 25 %. I den ekonomiska planen beräknas *soliditeten* till 27, 27 respektive 28 % för åren 1999–2001.

Nu gällande *utdelningskrav* är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Luftfartsverket föreslår i treårsplanen att målet ändras enligt följande

- Utdelningen över en konjunkturcykel bör normalt vara en tredjedel av resultatet efter schablonskatt. Utdelning och skattemotsvarighet bör fastställas slutligt av regeringen årligen med beaktande av det kapitalbehov som verksamheten vid varje tillfälle har.

För perioden 1998–2000 har Luftfartsverket i den ekonomiska planen förutsatt en nedsättning av den samlade inleveransen i enlighet med riksdagens beslut (prop. 1997/98:1, bet. 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104) avseende anpassning av flygplatserna till Schengensamarbetets krav. Den totala inleveransen (utdelning + skattemotsvarighet) efter nedsättning beräknas för år 1998 till 90 miljoner kronor och för åren 1999–2001 till 121, 43 respektive 190 miljoner kronor.

Luftfartsverkets nuvarande prisrestriktion är att

- trafikavgifterna, exklusive undervägsavgifter, securityavgifter och bulleravgifter, i genomsnitt över åren får öka med högst nettoprisindex, mätt från och med år 1993.

Luftfartsverket har genomfört en utvärdering av prissystemet och föreslår att nuvarande prisrestriktion ligger fast. Verket föreslår att nuvarande undantag av avgifter bibehålls på grund av att dessa redovisas mot brukarna separat och avgifterna är strikt kostnadsbaserade.

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 1999–2001 på sammanlagt 4 800 miljoner kronor (perioden 1998–2000 4 600 miljoner kronor). Budget för investeringar år 1998 är oförändrat 1 300 miljoner kronor, även den totala investeringsramen för åren 1999–2000 är densamma som i treårsplanen enligt budgetpropositionen för år 1998. De två enskilt största projekten under perioden 1999–2001 är Arlandas tredje bana, 1 700 miljoner kronor, samt nytt flygtrafikledningssystem, 875 miljoner kronor. Även andra om- och tillbyggnader på Arlanda är omfattande, sammanlagt 925 miljoner kronor under treårsperioden. I investeringsplanen ingår också de kostnader på ca 600 miljoner kronor för de ombyggnader av Arlanda, Landvetter och Sturup som blir följden av ett svenskt deltagande i Schengensamarbetet. Luftfartsverket utreder för närvarande behovet av terminalkapacitet på Arlanda. Behovet kommer att medföra investeringar som kommer att uppgå till väsentligt högre belopp än i föreliggande treårsplan. Luftfartsverket avser snarast att återkomma till regeringen i ärendet.

Investeringarna fördelas på Luftfartsverkets verksamhetsområden enligt följande:

Miljoner kronor

	1998	1999	2000	2001
Investeringar Arlanda	300	775	900	950
Övriga flygplatser	190	200	150	175
Flygtrafiktjänst	220	375	425	275
Övriga inkl. Schengen-åtgärder	140	350	125	100
Summa investeringar	850	1 700	1 600	1 500
Intern finansiering (%)	90	62	66	67
Extern finansiering (%)	10	38	34	33

Regeringens överväganden

Luftfartsverket presenterar en positiv treårsplan. Den nya prognosen innebär genomgående uppskrivningar av huvudalternativet jämfört med föregående år (utom beträffande överflygningar). Om prognosen infrias kommer Luftfartsverket enligt plan att klara både ett tungt investerings-

program och ägarens mål för räntabilitet och soliditet. Inleveranserna till statskassan blir också enligt planen betydligt större än vad som förutsågs så sent som i budgetpropositionen för år 1997. Den kraftiga tillväxten får positiva effekter för Luftfartsverkets ekonomiska plan under perioden jämfört med förväntningarna föregående år. Regeringen konstaterar att prognosen därmed bör betraktas som relativt känslig.

Det långsiktiga målet för *soliditet* bör, i enlighet med Luftfartsverkets förslag, ligga fast på 25 %. Vad gäller *räntabilitetsmålet* bör även det, i enlighet med Luftfartsverkets förslag, ligga fast på 8 % av eget kapital. Beträffande *utdelningskravet* anser regeringen att detta, i enlighet med numera allmänt tillämpade principer för ägarkrav på affärsdrivande verksamhet, fortfarande bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter schablonskatt. Utdelning och skattemotsvårighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen.

Vad gäller *prisrestriktionen* för Luftfartsverkets trafikavgifter bör den, i enlighet med Luftfartsverkets förslag, vara oförändrad.

Regeringen har ingen erinran mot investeringsplanens nivå eller inriktning, som i allt väsentligt innebär en fortsättning av inriktningen i nu gällande treårsplan. Som tidigare nämnts har Luftfartsverket i den ekonomiska planen förutsatt en nedsättning av den samlade inleveransen i enlighet med riksdagens beslut (prop. 1997/98:1, bet. 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104) avseende anpassning av flygplatserna till Schengensamarbetets krav. Beräkningarna i den ekonomiska planen utgick från en anslutningstidpunkt årsskiftet 1998/99. De planeringsförutsättningar som nu gäller är att Sverige kommer att anslutas till Schengensamarbetet i samband med flygbolagens tidtabellsskifte i oktober år 2000. Regeringen bedömer, i likhet med Luftfartsverket, att denna tidsförskjutning inte nämnvärt påverkar Luftfartsverkets kostnader för Schengenanpassningen.

Mot bakgrund av regeringens överväganden redovisas följande prognoser över resultat m.m. under treårsperioden 1999–2001.

Miljoner kronor

	1998	1999	2000	2001
Årets vinst efter skatt och skattemotsv.	367	385	226	282
Räntabilitet på eget kapital (%)	17	15	8	9
Soliditet (%)	25	27	27	28
Beräknad skattemotsv.	81	101	43	104
Beräknad utdelning	14	20	0	86

Regeringen har noterat att Luftfartsverket för närvarande utreder behovet av terminalkapacitet på Arlanda. Behovet kan komma att medföra investeringar av väsentligt högre belopp än i föreliggande treårsplan.

Finansiella befogenheter

Luftfartsverkets treårsplan

Drygt 61 % av investeringarna under planperioden 1999–2001 beräknas av Luftfartsverket finansierade med egna medel (52 % i gällande plan). Av återstoden beräknas 31 % finansieras med lån och 8 % med övrig extern finansiering. Luftfartsverket har, i enlighet med det beslut riksdagen fattade tidigare i år (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266), en total låneram på 5 500 miljoner kronor.

Luftfartsverket begär i treårsplanen att den kapitaltäckningsgaranti till förmån för dotterbolaget LFV AirportCenter AB som verket har rätt att ställa ut för perioden 1994–1998 nu förlängs för perioden 1999–2003. Luftfartsverket konstaterar att de förutsättningar som gällde år 1994 i allt väsentligt fortfarande gäller vilket motiverar förlängningen.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 1999 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 5 500 miljoner kronor. Luftfartsverket föreslås vidare få rätt att teckna borgensförbindelser till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 60 miljoner kronor samt placera kassamässigt överskott i bank, i statsgaranterade skuldebrev och hos motpart med kreditvärdighet motsvarande kategori K1 enligt Nordisk Ratings system samt på

räntebärande konto i Riksgäldskontoret. Luftfartsverket skall även kunna lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram även för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för år 1999.

Beträffande kapitaltäckningsgarantin till förmån för dotterbolaget LFV AirportCenter AB föreslår regeringen, i likhet med Luftfartsverket, att den förlängs och bör gälla för perioden 1999–2003.

Anslag för budgetåret 1999

B5 Driftbidrag till kommunala flygplatser

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall	15 200	Anslags-sparande	0
1998	Anslag	15 200	Utgifts-prognos	15 200
1999	Förslag	105 000		
2000	Beräknat	105 000		
2001	Beräknat	105 000		

Anslaget är nytt och utgörs av driftbidrag till kommunala flygplatser. Vad gäller trafikunderlaget ingår de flygplatser som har en icke säsongsbunden reguljär passagerartrafik och härutöver även de befintliga flygplatser som har en sådan reguljär passagerartrafik som kan anses ha särskild betydelse för uppfyllandet av de transportpolitiska målen vilka beslutats av regering och riksdag (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266).

Regeringens överväganden

Frågan om statens ansvar för de kommunala flygplatserna har diskuterats under lång tid och lett till ett antal tids- eller geografiskt begränsade dellösningar. Riksdagen beslutade (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) att staten, inom ramen för ett oförändrat delat huvudmannaskap för luftfartens infrastruktur, skulle ta ett större ansvar för driften vid kommunala flygplatser än vad man hittills gjort. Det nya statliga stödet till de kommunala trafikflygplatserna införs från och med budgetåret 1999 och ersätter dels nuvarande driftbidrag

till kommunala flygplatser i skogslän, dels det provisoriska resultatutjämningsbidraget från Luftfartsverket till de största kommunala flygplatserna. Regeringen föreslår att stödet bör omfatta totalt 115 miljoner kronor varav 105 miljoner kronor finansieras över statsbudgeten och återstående 10 miljoner kronor av Luftfartsverket som sektorsmyndighet.

Vad gäller trafikunderlaget bör de flygplatser ingå som har icke säsongsbunden reguljär passagerartrafik. Härutöver bör de befintliga flygplatser ingå som har en sådan reguljär passagerartrafik som kan anses ha särskild betydelse för uppfyllande av de transportpolitiska målen. Eventuella nytillkommande flygplatser bör uppfylla kriterierna under minst två år för att få ingå i driftbidragssystemet. På samma sätt bör en flygplats som inte uppfyller kriterierna under två år i rad ej längre omfattas av bidragssystemet.

Stödet skall baseras på dels kostnadsdrivande faktorer som flygtrafikledning, krav på brand- och räddningstjänst samt klimatförhållanden, dels en regionalpolitisk faktor som innebär att långt avstånd till någon av flygplatserna Arlanda, Landvetter eller Sturup ger ökat stöd. Vidare baseras stödet på intäktpåverkande faktorer – som passagerarvolym på inrikes respektive utrikes fart samt frakt- och postvolym. En årlig minskning av stödet skall vidare ske med hänsyn till sådana intäktpåverkande faktorer samt med hänsyn till en produktivitetfaktor beräknad till 2 % per år av det totala stödbehovet.

Stödet föreslås upphöra vid en trafikvolym som beror på trafikens sammansättning vid respektive flygplats men som i de flesta fall motsvarar ca 300 000 årspassagerare. En begränsad del av stödet bör även kunna tilldelas projekt för utveckling och effektivisering av verksamheten vid de kommunala flygplatserna. Administrationen av stödet skall skötas av Luftfartsverket i egenskap av sektorsmyndighet.

5.5 Statens haverikommission

Statens haverikommission (SHK) utreder från säkerhetssynpunkt allvarliga olyckor inom luftfarten, inom sjöfarten, i järnvägstrafik och i annan verksamhet i enlighet med lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Haverikommissionen skall följa den nationella och internationella utvecklingen på de områden som omfattas av kommissionens verksamhet samt samarbeta

med berörda säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet.

En jämförelse mellan budget och utfall för budgetåret 1997 visar en negativ avvikelse på 605 000 miljoner kronor avseende de fasta kostnaderna. Dessa uppgick år 1997 till 8 100 000 kronor mot budgeterade 7 500 000 kronor och de rörliga kostnaderna till ca 4 800 000 kronor.

Förklaringen till avvikelsen vad gäller de fasta kostnaderna år 1997 är främst vissa merkostnader i samband med bytet av generaldirektör sommaren 1997. Även den faktiska kostnaden för lokalerna översteg de från början antagna beloppen. Vissa kostnader för att följa utvecklingen på Haverikommissionens verksamhetsområde och kostnader för kompetensutveckling av personalen har också börjat bokföras som fasta kostnader. Av hävd har de betraktats som rörliga kostnader, även om de formellt borde ha betraktats som fasta kostnader.

Denna renodling av den faktiska kostnadsfördelningen inom Haverikommissionen i kombination med renodlingen av begrepp från fasta kostnader till förvaltningskostnader och från rörliga kostnader till särskilda utredningskostnader som gäller fr.o.m. budgetåret 1998 har medfört en ytterligare omfördelning av kostnader inom Haverikommissionen. Denna omfördelning har skett i syfte att skapa en bättre transparens i den totala kostnadsmassan. En stor del av den till synes kraftiga ökningen av de fasta kostnaderna kan förklaras av detta. De berörda myndigheterna har därmed knappast fått ökade kostnader vad berör Haverikommissionen, utan bara en mer rättvisande fördelning mellan förvaltningskostnader och särskilda utredningskostnader.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Handläggningstiden för utredningar är ett av de effektivitetsmått som används för Haverikommissionens arbete. För år 1997 har handläggningstiderna för den civila luftfarten i stort sett uppnått målen och för annan verksamhet väl uppnått målen. För den militära luftfarten har handläggningstiden kraftigt förbättrats jämfört med år 1996 och uppfyller nu i stort sett de uppsatta målen. Vad gäller sjöfarten avviker handläggningstiden från de uppsatta målen på ett markant sätt. Detta förklaras huvudsakligen av att ett utredningsarbete varit mycket omfattande

och har tagit lång tid samt att resurserna för sjöfartsolyckor till stor del varit uppknutna till utredningen med anledning av M/S Estonias förklaring. Inga undersökningar vad beträffar järnväg har avslutats under år 1997. En viktig förklaring till målavvikelse är också att det är ett fåtal utredningar det är fråga om. En förse- ning i en utredning kan därför få ett stort utslag när det gäller måluppfyllelsen totalt sett.

I Haverikommissionens budgetunderlag för åren 1999–2001 samt i den mål- och resultatdialog som regeringen genomfört med Haverikommissionen har framkommit att de åtgärder som föranleds av de rekommendationer som Haverikommissionen lämnar till respektive berörd myndighet inte i tillfredsställande utsträckning återrapporteras till Haverikommissionen. Haverikommissionen har nu infört rutiner som skall säkerställa en effektivare uppföljning av rekommendationerna. Även regeringen undersöker vilka åtgärder som kan krävas för att ytterligare förbättra återrapporteringen.

Det har från Haverikommissionens och Riksrevisionsverkets sida framkommit att begreppen förvaltningskostnader och särskilda utredningskostnader vilka introducerades från den 1 januari 1998 ställer till vissa ekonomiadministrativa problem som bl.a. får effekter på Haverikommissionens periodisering under året. Som ett exempel kan nämnas att om kostnadsbegreppet används så innefattar det också t.ex. upplupna semesterkulder som ju ännu inte blivit en utgift för myndigheten. För att undvika dessa problem föreslår regeringen att hädanefter termerna förvaltningsutgifter och särskilda utredningsutgifter används.

Slutsatser

Mot bakgrund av vad Haverikommissionen anför i sitt budgetunderlag, anser regeringen att Haverikommissionens förvaltningsutgifter för budgetåret 1999 får uppgå till högst 9 262 000 kronor att fördelas enligt nedan:

Försvarmakten	20 %
Statens räddningsverk	15 %
Banverket	5 %
Sjöfartsverket	10 %
Luftfartsverket	50 %

Regeringen anser att denna fördelning bör gälla om inte annat kan överenskommas mellan de berörda myndigheterna.

6 Post- och telekommunikation samt informationsteknik

6.1 Omfattning och utgiftsutveckling

Verksamhetsområdet omfattar post- och telekommunikation samt informationsteknik. Post- och telestyrelsen (PTS) är sektorsmyndighet inom post- och teleområdet. Myndighetens uppgift är att utöva tillsyn över operatörerna på post- och telemarknaderna. Antalet anställda uppgår till ca 160 personer.

Utgiftsutvecklingen

Miljoner kronor (löpande priser)

Utfall 1997	Anslag 1998	Utgifts- prognos 1998	Förslag anslag 1999	Beräknat anslag 2000	Beräknat anslag 2001
806,3	679,4	678,1	694,9	712,8	715,5

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

PTS har i allt väsentligt uppfyllt verksamhetsmålen. Ett undantag är målet för handläggningstiden för tillståndsärenden på postområdet. Den långa handläggningstiden beror på den oväntat stora tillströmningen av postoperatörer. PTS utgifter hänförliga till anslag under utgiftsområde 22 har varit mindre än tilldelade anslag.

Förändringar

Riksdagen har beslutat om ändringar i postlagen (1993:1684). Dessa syftar dels till att på ett bättre sätt uppnå de postpolitiska målen, dels till att anpassa lagstiftningen till ett nyligen beslutat EG-direktiv (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304). Det innebär bl.a. att det tidi-

gare begreppet grundläggande postservice i postlagen ändrats till samhällsomfattande posttjänst. Förslagen i propositionen innebär ökade uppgifter för PTS. Bland annat får myndigheten sektorsansvar även inom postområdet.

Riksdagen har beslutat om vissa ändringar i telelagen innebärande att nummerportabilitet, förval och lika tillträde införs (prop. 1997/98:126, bet. 1997/98:TU14, rskr. 1997/98:305). Nummerportabilitet innebär att abonnenten kan behålla sitt telefonnummer vid byte av teleoperatör. Lika tillträde och förval innebär att abonnenten med hjälp av likvärdiga prefix vid enstaka samtal eller på permanent basis kan få sina samtal kopplade via en vald operatörs nät. Lagen träder i kraft den 1 juli 1999.

Prioriteringar för år 1999

Regeringen överlämnade den 1 mars 1996 propositionen Åtgärder för att bredda och utveckla användningen av informationsteknik (prop. 1995/96:125). Förslag till mål för en nationell IT-strategi, ett handlingsprogram och prioriterade statliga uppgifter lades fram. Riksdagen har godkänt regeringens förslag (bet. 1995/96:TU19, rskr. 1995/96:282). Riksdagen ansåg det angeläget att den parlamentariska förankringen stärks genom en årlig avrapportering av utvecklingen på IT-området. Den första skrivelsen överlämnades till riksdagen den 11 september 1997 (skr. 1997/98:19). Årets skrivelse utgör den andra avrapporteringen (skr. 1998/99:2) och överlämnades till riksdagen den 10 september 1998.

Givet den mycket snabba utvecklingen på området avser regeringen att under år 1999 fortsätta utvecklingsarbetet med en kraftfull och långsiktig strategi på IT-området.

Arbetet med datoromställningen inför skiftet till år 2000 kommer att intensifieras. 2000-delegationen (K 1998:02) kommer med början under år 1998 och sedan under år 1999 att genomföra informationsinsatser riktade till små- och medelstora företag samt till allmänheten. I slutet av år 1998 kommer en lägesrapport angående datoromställningen inför skiftet till år 2000 att lämnas till riksdagen. Den sammanfattande analys som görs där kommer att avgöra inom vilka samhällsområden arbetet bör koncentreras under år 1999.

Säkerhetsfrågorna i ett bredare perspektiv kommer också att prioriteras under år 1998. Statskontoret har i rapporten Sammanhållen strategi för samhällets IT-säkerhet (1998:18) givit förslag till en nationell IT-strategi vilken för närvarande remissbehandlas. Regeringen avser att återkomma till riksdagen under år 1999 med förslag till en samlad IT-säkerhetsstrategi.

En utredare har tillsatts med uppdrag att utreda tillgången till avancerad informations- och kommunikationsteknisk infrastruktur ur ett regionalt och socialt perspektiv (K 1998:07). Utredaren skall lämna sitt betänkande den 1 mars 1999.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har fått regeringens uppdrag att utreda uppbyggnaden av ett samlat system för statistik om modern informations- och kommunikationsteknik. Uppdraget skall redovisas i tre steg med början i september 1998. Nästa delrapportering kommer att ske i september 1999 och slutredovisning föreslås att ske i juni 2001.

Regeringen har den 23 juli 1998 överlämnat skrivelsen Elektronisk handel (skr. 1997/98:190) till riksdagen. Syftet med skrivelsen är att ge en sammanhållen översikt över de olika frågor som berörs av utvecklingen av elektronisk handel samt redogöra för regeringens principiella inställning.

En särskild utredare har tillkallats med uppdrag att utreda hur domännamn skall behandlas inom den svenska delen av Internet (dir. 1998:71). Utredaren skall undersöka hur domännamnsinnehavarnas och andra användares behov av effektivitet, rättssäkerhet, teknisk funktionalitet, driftssäkerhet och kostnadseffektivitet på bästa sätt tillgodoses. Utredaren skall lämna sitt betänkande den 15 juli 1999.

Anslaget Informationsteknik: Telekommunikation m.m. föreslås omfatta 50 miljoner kronor från och med år 1999. Anslaget kommer att användas till åtgärder för att förverkliga regeringens IT-politik.

Resultatbedömning

De av statsmakterna fastlagda övergripande målen samt verksamhetsmålen inom verksamhetsområdet har i allt väsentligt uppfyllts. Avvikelse från budget inom verksamhetsområdet post- och telekommunikation kan förklaras med att vissa anslag används till upphandling samt projektstöd vilket leder till att utbetalningarna blir ojämnt fördelade över tiden. Den övergripande inriktningen för PTS bör ligga fast. I enlighet med vad riksdagen förordat (prop. 1993/94:38, bet. 1993/94:TU11, rskr. 1993/94:119 och prop. 1996/97:61, bet. 1996/97:TU5, rskr. 1996/97:201) samt i enlighet med Riksdagens revisorers förslag (1995/96:RR10) lämnas här en redovisning av utvecklingen inom post- och telekommunikationsområdet samt hur de grundläggande målen enligt postlagen respektive telelagen uppnåtts.

6.2 Utvecklingen på teleområdet

Marknadsutveckling

Utvecklingen på telemarknaden har varit fortsatt dynamisk. Betecknande för utvecklingen under åren 1997 och 1998 har varit den snabba utvecklingen av mobila teletjänster samt att det för första gången kan noteras en viss konkurrens på marknaden för lokaltelefoni.

Konsultföretaget Stelacon har på PTS uppdrag gjort en undersökning av telemarknaden avseende år 1997. I maj 1998 presenterades rapporten "En kartläggning av konkurrenssituationen och utvecklingen av den svenska marknaden för telekommunikation år 1997". Uppgifterna i detta avsnitt är i huvudsak hämtade från denna rapport.

I Sverige fanns det under år 1997 ungefär 40 företag som erbjöd fasta och mobila telefonitjänster. Denna marknad växte i värde under

året med ca 10 %, dvs. från 29 miljarder kronor till 32 miljarder kronor varav ca 74 % är hänförligt till fast telefoni. Den procentuella tillväxten på marknaden för fasta telefonitjänster var nästan i nivå med tillväxten på marknaden för mobila telefonitjänster, dvs. 9 % respektive 13 % i ökad tillväxt. En väsentlig del av ökningen inom fasta telefonitjänster är en direkt effekt av en stark ökning av samtal från det fasta till det mobila nätet. Telias höjningar av öppningsavgiften är också en orsak till ökningen, samt att den växande Internettrafiken genererar allt större trafikvolymer i det fasta nätet.

Värdet för fasta telefonitjänster till slutkund, dvs. exklusive teleoperatörernas samtrafikintäkter, uppgår till drygt 23 miljarder kronor år 1997. På de områden som är mest konkurrensutsatta, dvs. fjärrsamtal och internationella samtal, har priserna pressats nedåt. För internationella samtal har detta medfört att marknads värde totalt sett har minskat.

Vad beträffar fast telefoni är Telia AB fortfarande den dominerande aktören med 92 % av marknaden. Under år 1997 har bolaget tappat två procentenheter. Näst störst är fortfarande Tele2 AB med 6 % av marknaden. Tele2 har dock 22 % av marknaden för internationell telefoni och 14 % av marknaden för fjärrsamtal. På marknaden för närsamtal var konkurrensen i stort sett obefintlig under år 1997. De prisförändringar som Telia genomförde i slutet av år 1997 och i april 1998 har dock resulterat i att det numera råder viss konkurrens även på denna marknad. Både Tele2 och Telenordia AB har under år 1998 börjat erbjuda konkurrenskraftiga priser också på närsamtal/lokalsamtal – både till företag och hushåll.

Marknaden för mobila telefonitjänster har under år 1997 vuxit i ungefär samma takt som under år 1996. Även marknaden för mobila telefonitjänster domineras av Telia som har en marknadsandel om 66 %. På den totala marknaden för mobiltelefoni tappar dock Telia andelar till sina konkurrenter Comviq AB och Europolitan AB. Om däremot enbart intäkter på GSM-marknaden tas i beaktande utökar emellertid Telia sina marknadsandelar relativt gentemot konkurrenterna. Under år 1997 har utbudet av antalet abonnemangsformer och tjänster ökat, genom med exempelvis lanseringen av kontantkort, utvecklingen av textmeddelanden m.m. Vad gäller priserna på mobila telefonitjänster har inga stora förändringar skett under året.

I slutet av året togs det nya systemet GSM 1800, som utnyttjar frekvensbandet 1800 MHz, i drift av Telia. De övriga operatörerna har byggt upp nät för GSM 1800 och förväntas ta dessa i drift vid halvårsskiftet 1998. Genom detta frekvensutrymme har operatörerna möjlighet att öka antalet kunder och utveckla nya tjänster.

Även inom marknaden för nätkapacitet är Telia den dominerande aktören. Konkurrensen på denna marknad är hårdast från Banverket, TeraCom och STOKAB. De aktörer som hyr nätkapacitet och förädlar den till hyrda förbindelser, t.ex. Tele2 och Telenordia, har haft betydligt svårare att konkurrera med Telia. Den främsta anledningen till detta är att de i motsats till Telia i stort sett saknar tillgång till egen nätinfrastuktur i kombination med Telias förhållandevis låga priser på uthyrning av nätkapacitet. För att bli ett fullvärdigt alternativ till Telia måste dessa teleoperatörer ha tillgång till kostnadseffektiv nätkapacitet. Nuvarande alternativa nät utgör inte fullständiga komplement då de brister antingen i bandbredd, geografisk täckning eller spridning. Det finns dock framtida möjligheter för teleoperatörerna att utnyttja andra tekniker såsom kabel-TV, satellit, elnät samt radiobaserade accessnät.

Med den utveckling som sker inom ny teknik, konvergensen mellan marknader såsom fast telefoni, mobil telefoni och datakommunikation samt införande av t.ex. förval kommer den närmaste framtiden sannolikt att innebära en utveckling av nya tjänster och en allt hårdare konkurrens.

Regionala konsekvenser av avregleringen på telemarknaden

PTS har regeringens uppdrag följa upp regionala konsekvenser av avregleringen på telemarknaderna. PTS har till regeringen redovisat detta i rapporten Regionala konsekvenser av avregleringen på telemarknaden (mars 1998). Rapporten belyser tjänsteutbud, servicekvalitet samt prisutveckling.

Tillgången till tjänster, AXE och ISDN

Cirka 99,7 % av landets alla hushåll har telefon. Vidare är drygt 99 % av abonnenterna anslutna till AXE-växel. Telia räknar med att före oktober månads utgång år 1998 ha digitaliserat samtliga

abonnenter och att de därmed skall kunna erbjuda hela Sveriges befolkning tillgång till AXE-tjänster.

Antalet ISDN-kanaler har ökat kraftigt de senaste åren, och vid årsskiftet hade Telia 220 000 etablerade kanaler. ISDN-accesser erbjuds numera också av flera andra operatörer, bl.a. Sonera (tidigare Telecom Finland) och Global One. Vad gäller priser kan enligt Telia 85 % av kunderna erbjudas en anslutning till s.k. listpris, övriga erbjuds anslutning enligt offert. Telias priser har sjunkit stadigt under år 1997.

Servicekvalitet

Enligt tillståndsvillkoren för fast telefoni skall tillståndshavare tillgodose vissa minimikrav bl.a. vad avser leveranstid, felavhjälpning och driftsäkerhet.

För leveranstid gäller att ett nytt abonnemang skall vara levererat inom 17 dagar från mottagen beställning. PTS rapport visar att målet har nåtts för 99 % av hushållen i tätort, vilket för tätortshushåll innebär en klar förbättring sedan föregående år, då målet uppfylldes för 95 % av abonnenterna.

För felavhjälpning gäller att tiden mellan det att ett fel anmäls och att det avhjälpas endast i särskilda fall får överskrida två arbetsdagar och att 55 % av felen skall vara avhjälpna inom åtta arbetstimmar. Under år 1997 uppgick andelen hushåll i tätort respektive glesbygd som anmält fel utanför bostad till 4,3 % respektive 8,2 %. I tätort lyckades operatörerna avhjälpa 42 % av felen inom åtta timmar medan motsvarande siffra för glesbygd var 32 %. Detta är klart under kravet på 55 %. Vidare visar PTS rapport att 77 % av felen avhjälpas inom två arbetsdagar medan motsvarande siffra för glesbygd är 81 %. Även detta ligger klart under kraven enligt tillståndsvillkoren.

För driftsäkerhet gäller att antalet kundanmälda fel per 1 000 terminalpunkter skall uppgå till högst 160. Detta krav uppnås såväl i glesbygd som i tätort. I glesbygd anmäldes under år 1997 totalt 131 fel utanför bostaden per tusen hushåll. För tätort var motsvarande siffra 59 anmälda fel.

Prisutveckling

Den 7 november 1997 ändrade Telia sin prisstruktur för samtal inom Sverige. Föränd-

ringen innebar att priserna på samtal till närliggande riktnummerområde mer än fördubblades (en höjning med 150 %) medan priserna för nationella långdistanssamtal (tidigare fjärrsamtal, numera Sverigesamtal) sänktes. Efter en hel del kritik, gjorde Telia en ny ändring den 21 april 1998. Denna ändring innebar delvis en återgång till den tidigare prisstrukturen, bl.a. blev det åter möjligt att ringa till lokalsamtalstaxa till intilliggande riktnummerområden.

PTS rapport visade att samtliga undersökta kundgrupper fick kostnadsökningar till följd av förändringen den 7 november 1997. Den genomsnittliga ökningen uppgick till 34 kronor. Vad gäller ändringarna i april 1998 är det ännu för tidigt att bedöma dess effekter.

I samband med Telias taxeändringar i november 1997 diskuterades även frågan om sammanslagning av riktnummerområden för att på så sätt utvidga de områden inom vilka lokalsamtalstaxa skall gälla. Indelningen i riktnummer har emellertid rent tekniskt inte något samband med taxesättningen. Regeringen har oavsett detta ansett att riktnummerindelningen behöver moderniseras. PTS har därför givits i uppdrag att under år 1998 presentera förslag till principer för en ny nummerplan.

För fasta avgifter (abonnemangsavgift, flytning m.m.) finns det sedan den 1 juli 1997 ett pristak, enligt vilket avgifterna inte får förändras med mer än förändringen i nettoprisindex under närmast föregående år. Regleringen återfinns i förordningen (SFS 1997:400) om taxor för telefonitjänst mellan fasta nätanslutningspunkter. Med rådande marknadsförhållanden är det endast Telia som berörs av förordningen.

Allmänhetens klagomål på teleområdet

Enligt sin instruktion skall PTS årligen rapportera till regeringen arten och omfattningen av de klagomål som allmänheten framfört till teleoperatörer och myndigheten. PTS har redovisat detta i rapporten Allmänhetens klagomål på teleområdet (mars 1998).

Flertalet klagomål som inkommer till PTS faller dock inte inom ramen för PTS tillsynsuppdrag. Vid principfrågor angående abonnemangsvillkor, marknadsföring, prisinformation m.m. hänvisar PTS till Konsumentverket. Vid rena tvister mellan privatperson och näringsidkare hänvisas till Allmänna reklamationsnämnden.

Vid tvister mellan näringsidkare hänvisas till allmän domstol.

Av de klagomål som under år 1997 inkommit till PTS per telefon har majoriteten av klagomålen berört Telias taxeomläggning under november 1997. Antalet skriftliga klagomål som inkommit till PTS under år 1997 uppgår till ett 50-tal. Klagomålen har även i detta fall mest handlat om Telias taxeomläggning. Andra områden gäller GSM-operatörernas täckning, felaktiga fakturor, höjda öppningsavgifter på samtal i det fasta nätet, abonnemangskostnad för fritidshusabonnemang etc.

Konsumentverket har under år 1997 fått in ca 60 skriftliga klagomål eller förfrågningar rörande teleområdet. Ungefär dubbelt så många förfrågningar har inkommit per telefon. Majoriteten av de inkomna ärendena har rört bristande marknadsföring. Vidare orsakade Telias prisomläggning många klagomål. Klagomålen har även gällt felaktiga fakturor, bristande information vid tecknandet av olika former av abonnemang, prisättning och marknadsföring av Internettjänster etc.

Konsumentverket får många frågor som gäller tvister om höga telefonräkningar, även om antalet har minskat. Konsumentverket efterlyser att operatörerna inför en för abonnenterna valfri kreditgräns. För närvarande måste den enskilde spärra sin telefon för vissa nummer (t.ex. 071-nummer) för att telefonräkningen inte plötsligt skall skjuta i höjden.

Allmänna reklamationsnämnden fick under år 1997 totalt 206 anmälningar rörande telefoni. Huvuddelen har gällt köp av utrustning (mobiltelefon, trådlös telefon etc.). Avseende tvister om mobiltelefonabonnemang har 19 anmälningar gjorts och 7 anmälningar har gällt tvister rörande telefonkort respektive tvister om telefonräkningar.

Vad gäller klagomål som framförts till teleoperatörerna konstaterar PTS att operatörerna inte har några etablerade rutiner för hantering och registrering av klagomål. PTS har dock under sommaren 1998 utarbetat rekommendationer för hur klagomål i fortsättningen skall rapporteras från operatörerna.

6.3 Utvecklingen på postmarknaden

Fram till den 1 januari 1993 hade Postverket ensamrätt på befordran av brev. Den 1 mars 1994

bolagiserades Postverket och blev Posten AB (Posten) samtidigt som postlagen (1993:1684) trädde i kraft. I postlagen klargjordes att det blev fritt att starta postverksamhet under förutsättning att det anmäldes till Post- och telestyrelsen (PTS) som utsetts till tillsynsmyndighet inom postområdet.

Från och med den 1 januari 1997 krävs det tillstånd från PTS för att få bedriva postverksamhet (prop. 1995/96:218, bet. 1996/97:TU6, rskr. 1996/97:34). Vid införandet av tillståndskravet fanns det 12 anmälda operatörer i landet. Under år 1997 har ett stort antal nya företag sökt tillstånd. Den portohöjning för s.k. enstycksförsändelser som Posten genomförde den 1 mars 1997 samt ett vägledande utslag från Konkurrentverket rörande Postens möjligheter att priskonkurrera lokalt, har tillsammans troligen haft en avgörande betydelse för viljan att etablera sig i branschen.

I december 1997 hade drygt 100 företag fått tillstånd och sedan dess har något fler tillstånd återkallats än det utfärdats nya. Av de 83 företag som för närvarande har tillstånd bedömer PTS att drygt 70 verkligen bedriver någon verksamhet.

Utvecklingen under år 1997 visar att av Posten distribuerade volymer sjunkit något jämfört med föregående år (från ca 3 360 miljoner försändelser år 1996 till 3 310 miljoner försändelser år 1997). En bidragande orsak till detta torde vara Postens portohöjning under år 1997. Det finns därför anledning att anta att minskningen i första hand drabbat just enstaka försändelser, medan den totala volymen brev i storsändningar t.o.m. kan ha ökat. Tendensen är att kontorsposten minskar medan marknadskommunikationen ökar.

CityMail har bl.a. tack vare sin expansion till Göteborg och Malmö mer än fördubblat sina volymer (från 55,5 miljoner försändelser till 123,7 miljoner försändelser) och ökat sin andel av den totala marknaden från ca 1,5 % till ca 3,5 %. CityMail är fortfarande endast verksamma på marknaden för industriellt försorterade brev. I juni 1998 introducerades företaget på börsen. SDR Gruppen (f.d. Svenska Direktreklam AB) och övriga operatörer har sannolikt tillsammans mindre än 1 % av den totala brevvolymen, medan Posten fortfarande torde ha över 95 %.

Av den totala brevmarknaden utgörs knappt 50 % av enstaka brev (enstycksförsändelser) och drygt 50 % av storsändningar. Privatbrevens andel av den totala brevmarknaden brukar anges till

drygt 10 % vilket innebär att knappt 80 % av enstycksförsändelserna utgörs av kontorspost.

På delmarknaden för industriellt försorterade brev har Posten en huvudsaklig konkurrent, CityMail. Konkurrensen mellan företagen är begränsad till utdelning i Storstockholm, Göteborg och Malmö och omfattar närmare 30 % av landets hushåll. I övriga delar av landet är Posten i princip den enda aktören. PTS bedömer att CityMail under år 1997 kan ha haft 20–25 % och Posten 75–80 % av delmarknaden i storstadsområdena. Omräknat till hela delmarknaden för industriellt försorterade brev motsvarar CityMails marknadsandel för år 1997 ca 7 %.

Delmarknaden enstaka brev delas lämpligen upp i riksbrev och lokalbrev. Posten är den enda aktören på marknaden som erbjuder rikstäckande postservice. Enligt uppgift är ca 85 % av all post "riksbrev". I denna mängd ingår också stora sändningar. Brev som lämnas in för att delas ut på samma ort betecknas som "lokalbrev" och utgör ca 15 % av all post. Nästan alla lokalbrev torde vara enstycksförsändelser och bör inte förväxlas med lokalt inlämnade sändningar, även om dessa i något fall också kan utgöras av lokalbrev.

Av de ca 70 verk samma postföretagen som vuxit fram, främst under år 1997, är de flesta mycket små och lokala. Dessa företag distribuerar vanligtvis mellan 150 till 700 brev vardera per dag. Ett 10-tal lokalpostföretag är något större med en daglig volym om 1 000–2 500 brev var. De tre-fyra största lokalpostföretagen, av vilka ett par kan sägas ha regional täckning, distribuerar upp till 5 000 brev dagligen.

Det finns inga säkra uppgifter om hur stor del av respektive lokal marknad dessa nya företag har. På några orter har de varit förhållandevis framgångsrika. Totalt sett torde Postens marknadsandel ändå vara över 99 % av delmarknaden för enstaka brev.

Riksdagen har beslutat om ändringar i postlagen (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304) varigenom det fastställts vad statens krav för den samhällsomfattande posttjänsten skall omfatta och hur dessa skall säkerställas för att de postpolitiska målen skall uppnås. Dessutom anpassades lagen till Europaparlamentets och rådets direktiv 97/67/EG av den 15 december 1997 om gemensamma regler för utvecklingen av gemenskapens inre marknad för posttjänster och för förbättring av kvaliteten på tjänsterna. I regeringens proposition redovisas att regeringen under våren 1998 tillsatt en utredning om statens ansvar för en grundläggande

betaltjänst och kontantförsörjning (Fi 1998:04). Utredningen skall vara slutförd senast den 31 december 1998.

Den huvudsakliga förändringen enligt riksdagens beslut är att tillstånd för att bedriva postverksamhet får förenas med tidsbegränsade villkor, vilket tidigare inte varit möjligt. PTS, som ansvarar för tillståndsgivning, har nu även ansvar för precisering av villkor för respektive postoperatör. Villkoren kan t.ex. innefatta en skyldighet att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst, att på ett visst sätt uppfylla krav på tillförlitlighet och integritetsskydd, att ta hänsyn till handikappades behov av posttjänster eller att beakta totalförsvarets behov under höjd beredskap.

I postlagen har vidare införts ett bemyndigande för regeringen att föreskriva att priser för tjänster som ingår i postverksamhet inte får överstiga vissa nivåer. Regeringen har i förordning också föreskrivit ett pristak för enstaka försändelser som ingår i den samhällsomfattande posttjänsten. Detta ersätter den tidigare prisregleringen i avtal mellan staten och Posten. Samtidigt har statens tidigare krav i avtalet på att Posten måste erbjuda rabattfrimärken till privatpersoner slopats.

Förändringar av servicenivån i post- och kassaservice

PTS har i sin rapport Service och konkurrens från februari 1998 lämnat en redovisning till regeringen om 1997 års förändringar av servicenivån samt konkurrenssituationen i landet.

Postservice

Enligt det avtal som var gällande t.o.m. den 30 juni 1998 mellan staten och posten skulle företaget tillhandahålla daglig service, i normalfallet fem dagar i veckan, för alla fasta hushåll, företag och organisationer. Ett antal avlägset belägna hushåll, företrädesvis i skärgårdarna och i fjällvärlden, hade inte daglig postutdelning. Dessa fick i stället sin post två till fyra dagar i veckan med postväska. Enligt avtalet fick inte antalet hushåll som saknar daglig postservice öka. Vid utgången av år 1996 var antalet hushåll som saknar daglig postservice 1 209 st. Enligt Posten är denna nivå i princip oförändrad och enligt PTS finns det inga andra omständigheter som pekar

på att antalet skulle ha ökat under år 1997. Från den 1 juli 1998 har Postens tillstånd förenats med villkor. Dessa villkor omfattar i huvudsak de krav som ställdes på Posten i det tidigare avtalet.

Ett internationellt mått på servicenivån är hur stor andel av de brev som postats för utdelning nästa vardag som verkligen kommer fram inom ett dygn. Under år 1997 har Posten förbättrat sitt system för att mäta denna kvalitet i brevbefordran. PTS har tagit del av systemets uppbyggnad och funnit det tillförlitligt. De servicemått som Posten redovisat bekräftas också av en undersökning som PTS genomfört tillsammans med Konsumentverket och Glesbygdverket, Konsumentverkets rapport 1998:1 Brevbefordran inom Sverige. Undersökningen omfattade drygt 6 700 försändelser varav 97 % kom fram över natten.

Enligt den information som PTS har kunnat inhämta under år 1997 har inte Posten vidtagit några åtgärder i övrigt beträffande brevdistributionen som har gett några generella effekter på servicenivån, utan den får anses vara åtminstone lika hög som föregående år.

Kassaservice

Enligt nu gällande avtal mellan staten och Posten skall kassaservice tillhandahållas fem dagar i veckan. Kassatjänsterna utförs dels vid Postens fasta kassaställen (Postkontor, Post i butik etc.) och dels av lantbrevbärarna. Den genomgående trenden de senaste tio åren har varit att antalet kassatransaktioner minskat. Antalet transaktioner har under denna period halverats och minskningen fortsätter med en takt av ca 7–8 % om året. Den helt dominerande orsaken till detta är att hushållen och företagen väljer andra, billigare och bekvämare former för sina transaktioner.

För att möta den vikande efterfrågan på kassatjänster har Posten de senaste åren omstrukturerat sitt servicenät. De förändringar som genomförts under år 1997 har främst bestått av övergång från postkontor till annan serviceform (t.ex. Post i butik), samt en viss utglesning av kontorsnätet i större städer med förorter. Enligt PTS bedömning påverkar denna typ av förändring i mycket begränsad omfattning "rikstäckningen". PTS menar vidare att en indragning eller flyttning av ett kontor i en större stad visserligen påverkar tillgängligheten till kassaservicen för de närmast berörda, men att de al-

ternativ som dessa hänvisas till finns inom ett från rikstäckningssynpunkt acceptabelt avstånd.

Enligt avtalet mellan staten och Posten bör antalet hushåll som saknar daglig kassaservice inte öka. I slutet av år 1996 var antalet hushåll utan fem dagars service 1 630. Antalet har de senaste åren minskat något, huvudsakligen beroende på utflyttning från glesbefolkade områden. Enligt PTS bedömning har antalet inte ökat under år 1997.

För att närmare undersöka allmänhetens vanor när det gäller kassaärenden samt hur av Posten genomförda förändringar i servicenätet upplevs har TEMO på uppdrag av PTS gjort en telefonenkät. Den genomfördes i februari 1998 och omfattade ett riksrepresentativt urval av 1 000 svenskar i åldern 15 år och uppåt.

Undersökningen visar bl.a. att över 80 % av de tillfrågade utnyttjar post- eller bankgiro för att betala sina räkningar, medan under 10 % betalar sina räkningar "över-disk" hos Posten.

En försiktig slutsats av undersökningen är, enligt PTS, att de förändringar som genomförts i Postens servicenät försämrar servicenivån för dem som bor i närheten av de servicepunkter som läggs ner eller flyttas. Förändringarna är nödvändiga för att begränsa effekterna av den sjunkande efterfrågan på kassatjänster. Det är emellertid ett förhållandevis begränsat antal hushåll som berörs och de alternativ som erbjuds innebär ändå en acceptabel servicenivå.

Revisionens iakttagelser beträffande PTS årsredovisning

Riksrevisionsverket (RRV) har granskat PTS årsredovisning (K98/762/1), underliggande redovisning och ledningens förvaltning för räkenskapsåret 1997. RRV har lämnat en revisionsberättelse utan invändningar.

Anslag för budgetåret 1999

C1 Post- och telestyrelsen

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall	134 376	Anslags-sparande	26 968
1998	Anslag	156 924	Utgifts-prognos	149 800
1999	Förslag	147 391		
2000	Beräknat	165 275 ¹		
2001	Beräknat	168 049 ¹		

¹ Motsvarar 162 391 tkr i 1999 års prisnivå.

Verksamheten inom PTS finansieras med avgifter som inlevereras på särskild inkomsttitel med undantag för förvaltningskostnader för verksamheterna samhällsåtaganden och totalförsvaret. Anslaget C1 Post- och telestyrelsen, är bruttofinansierat på statsbudgetens utgiftssida.

Avgifter tas ut från dem som berörs av myndighetens verksamhet. Sådana offentlighetsrättsliga avgifter får inte disponeras av myndigheten. Även förvaltningskostnader för verksamheterna Totalförsvaret samt samhällsåtaganden finansieras från detta anslag. Denna del av anslaget finansieras dock inte med avgifter. En jämförelse mellan utfall och budget visar på ett anslagssparande om 26 968 000 kronor.

Vid anslagsberäkningen har en teknisk justering gjorts av anslaget. Justeringen är en korrigerande av den tidigare justeringen som genomfördes av anslagen 1998 när sättet att finansiera avtalsförsäkringar på det statliga området förändrades (se bilaga 1, avsnitt 4).

I tabellen redovisas justeringen enligt nedanstående:

Beräkning av anslaget för år 1999	
Tusental kronor	
Anslag 1998	156 924
Pris- och löneomräkning	5 371
Justering av premier	96
Minskat resursbehov	15 000
Förslag 1999	147 391

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Myndigheten beräknar att de årliga avgiftsintäkterna skall motsvara den årliga självkostnaden år

2001. Detta skall i första hand uppnås genom avgiftsändringar åren 1998 och 1999 och innebär att PTS inleverans mot inkomsttitel år 1999 kommer att underskrida begärt förvaltningsanslag enligt regeringsbeslut (K96/4207/1). Beräknad inleverans till inkomsttitel för år 1999 uppgår till 113 300 000 kronor. De samhällsåtaganden som upphandlas (handikapp, totalförsvaret till viss del) finansieras med medel från statsbudgeten.

På tele- och radioområdet har samtliga mål uppfyllts. Ett av verksamhetsmålen på postområdet har inte uppfyllts – den genomsnittliga handläggningstiden för tillståndsärenden har varit för lång. Detta beror främst på den oväntat stora tillströmningen av postoperatörer.

Det utgående anslagssparandet om 26 968 000 kronor från budgetåret 1997 disponeras av myndigheten.

Slutsatser

PTS har i stort sett uppfyllt verksamhetsmålen. Regeringen anser att anslagssparandet om 26 968 000 kronor även fortsättningsvis disponeras av myndigheten och bl.a. bör utnyttjas för myndighetens åtgärder beträffande myndighetens eget datorstöd inför skiftet till år 2000. Åtgärder och verksamhet inom ramen för sektorsansvaret kommer att krävas på grund av den ökade komplexiteten på post- och telemarknaderna. Ordförandeskapet ställer också ökade krav på verksamheten i form av kompetensutveckling och resursförstärkning. Myndigheten beräknar att de årliga avgiftsintäkterna bör motsvara självkostnaden år 2001.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet			
Offentlighetsrättslig verksamhet (tkr)	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras) ¹	Kostnader	Resultat
Utfall 1997	126 437	136 188	-9 751
Prognos 1998	113 000	156 924	-43 924
Budget 1998	113 000	156 900	-43 900

¹ Avser avgifter som tas ut under utgiftsområde 22.

C2 Upphandling av samhällsåtaganden

Utgift

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags- sparande	
1997	Utfall	88 949		68 535
1998	Anslag	157 484	Utgifts- prognos	151 900
1999	Förslag	157 484		
2000	Beräknat	157 484		
2001	Beräknat	157 484		

Anslaget används till att trygga funktionshindrades behov av effektiva telekommunikationer och posttjänster genom upphandling. En jämförelse mellan budget och utfall visar på ett anslagssparande om 68 535 000 kronor. Från äldre anslaget D2 Upphandling av särskilda samhällsåtaganden finns en ingående reservation om 9 964 000 kronor. Handikappåtgärderna är relaterade till volym, dvs. antalet funktionshindrade som är i behov av tjänsten samt utnyttjandegraden. Detta innebär svårigheter att i förhand skatta utfallet. I anslagsberäkningen finns därför inlagd en reservation för eventuell volymökning. Kostnaderna för förmedling av texttelefoni och blindskriftsförsändelser är också beroende av antalet personer som har behov av åtgärderna. Eftersom tjänsterna upphandlas är utbetalningstillfällena ojämna.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Ett flertal tjänster har upphandlats och drivs enligt avtal, bl.a. nummerupplysning för synskadade, befordran av blindskriftsförsändelser mellan

synskadade och från institutioner, utsträckt lantbrevbärarservice för äldre och handikappade samt drift av en databas med samhällsinformation för personer med funktionshinder.

För närvarande pågår försöksverksamhet med teckentolkning via bildtelefoni. Tjänsten är mycket efterfrågad och kommer efter upphandling att permanentas. Regeringens bedömning är att den ingående reservationen och anslagssparandet kommer att behövas för att finansiera blindskriftsförsändelser samt utsträckt lantbrevbärarservice. Vidare behöver den fortsatta försöksverksamheten med bildtelefoni finansieras. En del av anslagssparandet beror på att utbetalningar kommer att ske under år 1998.

Slutsatser

Regeringen anser det vara av största vikt att de tjänster som PTS upphandlar för funktionshindrade personer säkras. Uppkommet anslagssparande och utgående reservation bör användas till finansiering av blindskriftsförsändelser, utsträckt lantbrevbärarservice samt fortsatt försöksverksamhet med bildtelefoni.

Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser

	1997	1998	1999
Utestående förpliktelser	0	62 000	230 000
Nya förpliktelser	62 000 ¹	230 000	121 500
Infriade förpliktelser	0	62 000	168 000
Utestående förpliktelser	62 000	230 000	183 500
Erhållet/föreslaget bemyndigande	50 000	75 000²	200 000

¹ Hänför sig till bemyndigande i enlighet med övertagna avtal från Socialstyrelsen.

² Föreslagen bemyndiganderam 230 000 tkr i tilläggsbudget för år 1998.

C3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall	200 000	Anslags-sparande	0
1998	Anslag	200 000	Utgifts-prognos	200 000
1999	Förslag	200 000		
2000	Beräknat	200 000		
2001	Beräknat	200 000		

Anslaget används till att trygga den rikstäckande betalnings- och kassaservicen. En tolfedel av anslaget utbetalas månatligen till Posten AB (publ). En jämförelse mellan budget och utfall visar att det inte finns något anslagssparande.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Den grundläggande kassaservicen skulle enligt riksdagens beslut (prop. 1995/96:218, bet. 1996/97:TU6, rskr. 1996/97:34) från och med den 1 januari 1998 upphandlas av Post- och telestyrelsen. Upphandlingen skulle omfatta den olönsamma delen av kassaservicen, dvs. den del till vilken alternativ kassaservice saknas och som inte är kommersiellt motiverad. Med anledning av att regeringen under våren 1998 avsåg att presentera ytterligare förslag till ändringar på postområdet, har riksdagen genom beslut (prop. 1997/98:1, utg.omr. 22, bet. 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104) upphävt det tidigare beslutet. I proposition 1997/98:127 Statens ansvar på postområdet gör regeringen bedömningen att, mot bakgrund av att marknaden för betaltjänster genomgått betydande förändringar under senare år, statens ansvar för området bör ses över. Regeringen har därför, den 12 mars 1998, beslutat att tillsätta en utredning med uppgift att utreda statens ansvar för den grundläggande betaltjänsten och kontantförsörjningen (Fi 1998:04). Ett avtal mellan staten och Posten AB (publ) gäller till och med den 31 december 1999 där den tidigare ordningen med ersättning till Posten AB (publ) för den rikstäckande kassaservicen bibehållits.

Slutsatser

Regeringen har tillsatt en utredning med uppgift att se över statens ansvar för den grundläggande betaltjänsten och kontantförsörjningen. Den nuvarande ordningen med ersättning till Posten AB (publ) bör tills vidare bibehållas i väntan på resultatet av utredningen. Ersättningen till Posten AB (publ) bibehålls på nuvarande nivå.

C4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall	144 000 ¹	Anslags-sparande	4 969 ²
1998	Anslag	140 000	Utgifts-prognos	144 969
1999	Förslag	140 000		
2000	Beräknat	140 000		
2001	Beräknat	140 000		

¹Inklusive anslaget D4 Kostnader förenade med statens ägande i SOS Alarmering AB.

²Avser anslaget D4 Kostnader förenade med statens ägande i SOS Alarmering AB.

Regeringen har med stöd av riksdagens bemyndigande (prop. 1993/94:150, bet. 1993/94:TU38, rskr. 1993/94:437) i juni 1994 tecknat ett alarmeringsavtal med SOS Alarm Sverige AB i syfte att säkerställa en effektiv SOS-tjänst och tillgodose behovet av alarmeringstjänster för den statliga räddningstjänsten. I alarmeringsavtalet från år 1993 lades ersättningen från staten till bolaget fast för åren 1995 och 1996. Därefter fastställdes avgiftens storlek i samband med att riksdagen beslutar om statsbudget för budgetperioden. Bolaget skall senast den 1 mars varje år lämna ett underlag för kostnadsbedömning. En jämförelse mellan budget och utfall visar att det finns en ingående reservation om 4 916 000 kronor. Reservationen är hänförlig till reservationsanslaget D4 Kostnader förenade med statens ägande i SOS Alarmering AB, senast uppfört på statsbudgeten budgetåret 1995/96.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Regeringen avser att tillsammans med övriga ägare göra en översyn av SOS Alarms intäkter och kostnader. PTS skall i samband med årsredovisningen föreslå åtgärder som leder till ökad tillgänglighet till alarmering av räddningsorganen via nödnumret 112. Uppdraget skall utföras i samråd med berörda parter.

Slutsatser

Regeringen anser det angeläget att ovan nämnda kostnadsöversyn görs. Regeringen avser att ta ställning till eventuella åtgärder för att förbättra framkomligheten till nödnumret 112 efter det att PTS har redovisat sitt uppdrag.

C5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Utgift

Tusental kronor

År	Utfall	51 501 ¹	Anslags-sparande	6 414
1997	Utfall	51 501 ¹	Anslags-sparande	6 414
1998	Anslag	25 000	Utgifts-prognos	31 414
1999	Förslag	50 000		
2000	Beräknat	50 000		
2001	Beräknat	50 000		

¹Utgiftsbeloppet för år 1997 inkluderar även utgifter hänförliga till reservationsanslaget D5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Anslaget har använts bl.a. till att finansiera IT-kommissionen, 2000-delegationen, infrastrukturutredningen, utredningen avseende domännamn samt till att stödja punktinsatser som leder till att nya användargrupper kommer i kontakt med informationsteknik. En jämförelse mellan utfall och budget visar på ett anslagssparande om 6 414 000 kronor. Utbetalningstillfällena är ojämna då anslaget används till bl.a. projektbidrag och utredningar.

Vid anslagsberäkningen har en teknisk justering gjorts av anslaget.

Justeringen har genomförts med anledning av att en korrigerig har gjorts av den justering som genomfördes av anslagen för år 1998 med anledning av att sättet att finansiera avtalsförsäkringar på det statliga området förändrades.

I tabellen redovisas justeringen enligt nedanstående:

Beräkning av anslaget för år 1999

Anslag 1998	25 000
Ökat resursbehov	25 000
Förslag till beslut 1999	50 000

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Kommunikationsdepartementet beviljade den 14 maj 1997 bidrag till 29 projekt i syfte att stödja punktinsatser som leder till att nya användargrupper kommer i kontakt med informationsteknik. Verksamheten har fortlöpande granskats av Kommunikationsdepartementet bl.a. genom besök för en kvalitativ bedömning. Målet enligt beslutet har uppnåtts hos de hittills slutförda projekten. Uppföljningen av dessa IT-projekt beräknades vara avslutad den 30 april 1997. Ett antal projekt har på grund av sin karaktär inte kunnat avslutas inom denna tidsperiod vilket föranledde regeringen att förlänga tiden för projekten. Då flera projekt utsträckts t.o.m. år 1999 kan inte slutlig bedömning av samtliga projekt göras i dag.

Den dåvarande IT-kommissionen lämnade sin slutrapport den 31 maj 1998. En ny IT-kommission har därefter tillsatts. Anslaget skall användas till att finansiera den nya IT-kommissionens verksamhet, 2000-delegationens verksamhet samt ytterligare åtgärder i form av utredningar och projektbidrag m.m. som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik. Medlen skall vid behov därutöver kunna användas till ytterligare insatser för att påskynda anpassningen av datorsystem inför år 2000.

Regeringen har i en skrivelse till riksdagen (skr. 1998/99:2) lämnat en redovisning av utvecklingen på IT-området. Skrivelsen är den andra i ordningen sedan IT-propositionen (prop. 1995/96:125) förelades riksdagen. Förutom en beskrivning av den allmänna utvecklingen på området redogörs för vidtagna och pågående åtgärder – inom ramen för handlingsprogrammet för att bredda och utveckla användningen av informationsteknik.

Slutsatser

Regeringen avser att återkomma till riksdagen med en analys av IT-projektens resultat då samtliga projekt är avslutade.

7 Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.

7.1 Omfattning och utgiftsutveckling

Verksamhetsområdet omfattar Statens järnvägar (SJ) och anslagen för Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier, Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik, Viss internationell verksamhet, Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst samt Rikstrafiken som tillkommer den 1 juli 1999.

Kärnverksamheten i SJ-koncernen är järnvägstrafiken. Verksamheterna i det av SJ helägda AB Swedcarrier är naturliga komplement och stöd till kärnverksamheten. Anslaget för köp av interregional persontrafik på järnväg syftar till att regionalpolitiskt angelägen persontrafik på järnväg samt flygtrafik mellan Umeå och Östersund skall tryggas. Anslaget för ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik syftar till att säkerställa att berörda trafikhuvudmän ersätts enligt gällande avtal mellan staten och trafikhuvudmännen för att de tagit över ansvaret för persontrafiken utmed vissa länsjärnvägar. Anslaget för viss internationell verksamhet disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m.

Verksamhetsvolymen år 1998 för verksamhetsområdet var ca 14 500 000 000 kronor och antalet anställda uppgick till ca 15 500 personer.

Utgiftsutvecklingen

Miljoner kronor (löpande priser)

Utfall 1997	Anslag 1998	Utgifts- prognos 1998	Förslag anslag 1999	Beräknat anslag 2000	Beräknat anslag 2001
521,4	830,2	627,4	632,6	876,4	1 102,9

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

SJ uppnådde inte sina ekonomiska mål under år 1997. Soliditeten var 10,6 % (mål 30 %) och avkastningen på eget kapital -19,4 % (mål 7 %). Resultatet efter finansnetto blev för koncernen -641 (224) miljoner kronor. Resultatet påverkas av finansiella engångsintäkter om 575 miljoner kronor och nedskrivningar och reserveringar om 953 miljoner kronor.

För anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. visar en jämförelse mellan budget och utfall för budgetåret 1997 balans mellan dessa. Även för innevarande budgetår visar prognosen att budget och utfall är i balans.

För anslaget Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik kan konstateras att det under år 1997 uppstått ett smärre överskott främst beroende på att inflationen blivit lägre än väntat.

Förändringar

Riksdagen har beslutat (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) om transportpolitik för en hållbar utveckling. I propositionen slås fast att SJ även fortsättningsvis bör drivas affärsmässigt på företagsekonomiska

grunder samt att SJ skall kunna agera på vissa internationella marknader.

Vidare har riksdagen beslutat att en myndighet för rikstrafikfrågor – Rikstrafiken – skall inrättas med huvuduppgift att verka för samordning och upphandling av viss interregional persontrafik. De arbetsuppgifter som i dag ligger på Delegationen för köp av viss kollektivtrafik, som är knuten till Banverket, skall överföras till den nya myndigheten för rikstrafikfrågor så snart som möjligt, dock tidigast inför upphandlingen för år 2001. Delegationen kan därefter avvecklas.

En del av de medel som den nya myndigheten Rikstrafiken skall disponera för upphandling av trafik utgörs av de medel som i dag finns under anslagen D2 och D3.

Prioriteringar för år 1999

Regeringen anser att de övergripande målen för SJ beträffande resultatet efter skattemotsvarighet på 7 % av eget kapital samt en soliditet på lägst 30 % skall ligga fast. Dock skall en fortsatt anpassning av verksamheten till rådande konkurrenssituation och prioritering av aktiviteter för att förbättra det ekonomiska resultatet ske.

Resultatbedömning

De av statsmakterna fastlagda övergripande målen samt verksamhetsmålen inom verksamhetsområdet har i allt väsentligt uppfyllts med undantag för SJ. Med undantag för SJ föreligger inga anmärkningsvärda avvikelser från budget. De övergripande inriktningarna för SJ samt för anslagen under verksamhetsområdet bör därför ligga fast.

Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverkets revisionsberättelser innehåller inga anmärkningar mot SJ eller de under verksamhetsområdet ingående anslagen.

7.2 Statens järnvägar (SJ)

SJ-koncernen består av moderföretaget affärsverket SJ och dess helägda dotterbolag AB Swedcarrier. Koncernens sektorer är SJ Resor, SJ Cargo Group, SJ Färjetrafik, SJ Teknik och SJ Fastigheter. Kärnverksamheten i SJ-koncernen är järnvägstrafiken. Dotterbolagens verksamheter är naturliga komplement och stöd till kärnverksamheten.

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

SJ uppnådde inte sina ekonomiska mål under år 1997. Soliditeten var 10,6 % (mål 30 %) och räntabiliteten på eget kapital -19,4 % (mål 7 %). Rensat från engångsposter förbättrades resultatet emellertid med knappt 500 miljoner kronor jämfört med året innan.

Persontrafikens totala volym mätt i personkilometer ökade med 1 % jämfört med år 1996.

Godstransportvolymerna mätt i nettotonkilometer ökade med drygt 1 % jämfört med år 1996.

SJ har ändrat principer för redovisning av förlustavtal, bl.a. till följd av ändrad redovisningslagstiftning. Inför 1997 års bokslut har därmed ett antal affärer och tillgångsvärden gått igenom och värderats, vilket lett till omvärderingar av engångskaraktär.

Resultatet efter finansnetto blev för koncernen -641 (224) miljoner kronor. Resultatet år 1997 påverkas av finansiella engångsintäkter om 575 miljoner kronor och nedskrivningar och reserveringar om 953 miljoner kronor. Det rensade resultatet var således -263 miljoner kronor.

I slutet av år 1996 inleddes ett omfattande omstruktureringsarbete i syfte att anpassa SJ till rådande konkurrenssituation. Den planerade minskningen av personalstyrkan med ca 1 500 personer har i stort sett genomförts under år 1997 och första halvåret 1998.

Mål

De långsiktiga målen beträffande ett resultat efter skattemotsvarighet på 7 % av eget kapital samt en soliditet på lägst 30 % ligger fast.

Prioriteringar för åren 1999–2001

Fortsatt anpassning av verksamheten till rådande konkurrenssituation och prioritering av aktiviteter för att förbättra det ekonomiska resultatet.

Resultatbedömning och slutsatser

Trots en resultatförbättring på knappt 500 miljoner kronor avviker SJ-koncernen i årets bokslut kraftigt från uppställda mål. Omstruktureringar, förlustreserveringar och nedskrivningar har påverkat SJ:s resultat och finansiella ställning. Persontrafikens intäkter är i stort sett oförändrade jämfört med föregående år. Efter ett år av sviktande marknad för såväl privat- som affärsresor under år 1996, stabiliserades totalt sett efterfrågan under år 1997. Det förändrade produktutbudet och höstens nya prissättningsmodell har medfört ett kraftigt ökat resande med X 2000. Tågtrafiken på nya Svealandsbanan invigdes i början av juni 1997 och har volymmässigt utvecklats mycket starkt. Mälardalstrafiken bedöms dock ge ett negativt ekonomiskt resultat under innevarande avtalsperiod.

Den totala marknaden för långväga godstransporter har påverkats av den stärkta konjunkturen under året och av att industrins lager har minskat. Avregleringen av godstrafiken på järnväg har medfört att SJ:s avgränsade transportupplägg, för enskilda kunder med eller utan eget vagnmateriel, utsatts för ökad konkurrens från privata järnvägsoperatörer.

SJ beslöt vid årsskiftet 1996/97 att anpassa verksamheten till rådande konkurrenssituation. Åtgärdsprogrammet sträcker sig över hela organisationen inom affärsverket SJ, bl.a. har olönsamma trafiklinjer setts över liksom biljettdistributionen.

Verksamhetens inriktning

SJ:s treårsplan

SJ:s treårsplan utarbetades huvudsakligen innan den transportpolitiska propositionen redovisades av regeringen i mars månad 1998.

En rad viktiga omvärldsförändringar kommer att ske under den kommande planeringsperioden. Av dessa kan bl.a. märkas:

- Öresundsförbindelsen tas i drift år 2000.
- Avreglering av den långväga busstrafiken.
- Sänkning av banavgifterna i enlighet med den transportpolitiska propositionen.
- Ökat bemyndigande för SJ att agera på vissa internationella marknader.

Persontrafiken bedöms få en relativt svag utveckling, främst på grund av den ökande konkurrensen från busstrafiken. Det totala resandet beräknas under perioden öka med 2 % per år och järnvägen förväntas inte öka mer än konkurrerande trafikslag. Resultatet kommer också att pressas av konkurrensen vid upphandling av entreprenadtrafik.

Godstransportarbetet på järnväg bedöms öka lika mycket som det totala godstransportarbetet, ca 3 % per år. Samordningen mellan SJ-koncernens företag inom godssektorn beräknas öka innehållet av logistik tjänster i transporterna.

Regeringens överväganden

SJ:s uppdrag är att bedriva en effektiv järnvägstrafik på affärsmässiga villkor. SJ skall ha en stark och sund ekonomi samt fortsätta utvecklas som ett effektivt och konkurrenskraftigt transportföretag med järnvägstrafik som huvudverksamhet. Övrig verksamhet som inte stödjer kärnverksamheten skall på sikt avvecklas. Trafikavtal som inte har förutsättningar att utvecklas till lönsam trafik skall offereras till staten för upphandling. Arbetet med att renodla SJ:s roll som järnvägsoperatör i enlighet med det transportpolitiska beslutet (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) fortsätter.

Regeringen anser att SJ, som ett effektivt transportföretag, har en viktig roll till följd av de förändringar som på sikt sker inom Europa och med den nya Öresundsförbindelsen. Regeringen stöder kommissionens förslag om att reformera järnvägssektorn i Europa, vilket bl.a. förutsätter att järnvägsföretagen skall ha en långsiktigt hållbar ekonomisk ställning.

Ekonomiska mål och resurser

Resultat år 1997

SJ-koncernen redovisar för år 1997 ett resultat på -641 (224) miljoner kronor. Rensat från engångsposter blev resultatet -263 (-759) miljoner kronor vilket innebär en förbättring med 496 miljoner kronor jämfört med året innan.

SJ-koncernen år 1997

	Utfall	Mål
Räntabilitet på eget kapital	-19,4 %	7 %
Soliditet	10,6 %	30 %

SJ har ändrat principer för redovisning av förlustavtal bl.a. till följd av ändrad redovisningslagstiftning. Inför 1997 års bokslut har därmed ett antal affärer och tillgångsvärden gått igenom och värderats, vilket lett till omvärderingar av engångskaraktär. Årets resultat påverkas av dessa nya värderingsprinciper.

SJ-koncernen

Miljoner kronor

	1997	1996 ¹	1996
Rörelsens intäkter	13 862	13 534	13 534
Resultat efter finansiella poster	-641	224	92
Resultat exkl. engångsposter	-263	-759	-891
Antal anställda	16 517	18 277	18 277

¹Efter justering för ändrade redovisningsprinciper.

Större verksamhetsförändringar under år 1997:

- Svelast AB förvärvade AB Scanfreight.
- SweFerry har bytt firma till Scandlines AB och samarbetet med danska Scandlines A/S bedrivs i handelsbolagsform.

Under år 1998 förvärvade AB Swedcarrier Nordisk Transport Rail (NTR).

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse för år 1997 avseende granskningen av SJ:s årsredovisning och underliggande redovisning samt av ledningens förvaltning innehåller inte några anmärkningar.

SJ:s treårsplan

Utvecklingen under planperioden innebär för SJ-koncernen en successiv förbättring av ekonomin.

För budgetåret 1998 förväntas ett nollresultat efter finansiella poster vilket år 2001 förväntas ha förbättrats till ett positivt resultat om drygt 300 miljoner kronor. Räntabiliteten på det egna kapitalet bedöms då uppgå till 9 %.

Soliditeten kommer inte att uppgå till den nivå som riksdagen satt som mål (30 %) utan bedöms vara 15 % år 2001.

Den bedömda ekonomiska utvecklingen för SJ-koncernen under den förestående treårsperioden framgår av följande tabell:

	1999	2000	2001
Rörelsens intäkter, mkr ¹	13 900	14 200	14 100
Resultat, mkr	260	250	330
Investeringar, mkr	1 040	1 215	885
Nettoupplåning, – mkr	50	-120	530
Personal, antal	14 600	14 000	13 500
Räntabilitet, %	9	8	9
Soliditet, %	12	13	15

¹ Exkl. NTR, som inte förvärvats när planen upprättades.

Investeringar

SJ:s investeringar inom respektive sektor under perioden framgår i huvudsak av följande tabell, miljoner kronor:

	1997	1998	1999	2000	2001
SJ Resor	229	570	160	450	310
SJ Cargo Group	214	350	470	520	370
SJ Färjetrafik	181	20	180	10	10
SJ Teknik	27	100	60	60	50
SJ Fastigheter	135	110	90	90	90

Investeringarna avser huvudsakligen nyanskaffning av fordon, ombyggnad av godsvagnar, ombyggnad av färja, resecentrumsatsningar samt Citytunnelanpassningar.

Regeringens överväganden

Det är viktigt att SJ har en ekonomisk styrka som gör det möjligt att klara de påfrestningar som den ökande konkurrensen och en fortsatt prispress medför. SJ skall nå en sådan lönsamhetsnivå att SJ kan utvecklas och möta en föränderlig omvärld av egen kraft.

SJ-koncernen avviker i årets bokslut kraftigt från uppställda mål. Omstruktureringar, förlusterreserveringar och nedskrivningar har påverkat

SJ:s resultat och finansiella ställning. Koncernen redovisar en räntabilitet på eget kapital uppgående till -19,4 (6,5) %. Soliditeten för koncernen är 10,6 (15,1) %.

Resultatet för år 1997 innebär dock en minskad förlust jämfört med året innan. Detta kan till stor del tillskrivas det åtgärdsprogram som initierades vid årsskiftet 1996/97. Samtidigt är det ett faktum att SJ:s ekonomiska situation avviker stort från de uppsatta ekonomiska målen. Eftersom tillväxten är låg innebär detta att ansträngningarna på kort sikt till största del handlar om att effektivisera resursanvändningen.

SJ:s soliditet har, med jämförbara redovisningsmetoder, minskat från 15,1 % år 1996 till årets soliditet på 10,6 %. SJ är av riksdagen ålagd att självfinansiera sin verksamhet. Regeringens definition av självfinansiering innebär att finansiering av investeringar skall ske utan tillskott från ägarna. Beräkningar visar att det egna kapitalet måste öka med ca 3 500 miljoner kronor för att en soliditet på 30 % skall nås. Ett soliditetsmål på 30 % för den treåriga planeringsperioden skulle därmed betyda krav på ett årligt resultat på ca 1 200 miljoner kronor. Detta skall jämföras med att SJ för innevarande år beräknar nå ett nollresultat samt att SJ, under planeringsperioden åren 1999–2001, bedömer nå ett resultat på 250–300 miljoner kronor per år. Enligt SJ:s känslighetsanalys nedan är emellertid effekterna på resultatet stora vid förändringar av pris eller volym.

	Förändring i %	Resultateffekt miljoner kronor
Person- trafik	± 5 % förändring av pris	± 40
	± 5 % förändring av volym	± 160
Godstrans- porter	± 5 % förändring av pris	± 130
	± 5 % förändring av volym	± 90
Personal- kostnader	± 5 % förändring	± 210

Det är uppenbart att SJ under den förestående planeringsperioden inte kommer att uppnå soliditetsmålet på 30 %. Samtidigt är ett soliditetsmål på 30 % en rimlig nivå för SJ:s verksamhet. Regeringen vidhåller därför att den långsiktiga inriktningen är en soliditet på 30 % och bedömer att målet bör uppnås genom en soliditetsökning med i genomsnitt två procentenheter per år.

Vad beträffar målet för räntabiliteten på 7 % kommer detta mål enligt SJ att uppnås. Detta skall ses mot bakgrund av att det kapital som ålagts viss förräntning nu är så pass litet.

Regeringen vill understryka vikten av att åtgärdsprogrammet, som initierades vid årsskiftet 1996/97 och som slutfördes den 30 juni 1998, efterföljs av ytterligare resultatförbättrande åtgärder. I ett långsiktigt perspektiv är det emellertid inte hållbart att endast arbeta med kostnadsidan utan även SJ:s intäktssida måste bidra till en förbättrad ekonomisk situation för SJ.

Regeringen anser att SJ även fortsättningsvis bör få disponera överskott i sin verksamhet utan att inleverera avkastning på det egna kapitalet.

Finansiella befogenheter

Koncernens investeringar finansieras huvudsakligen med leasing. Betalningsåtagandet för samtliga finansiella leasingkontrakt uppgick år 1997 till 6 743 miljoner kronor, varav 519 miljoner kronor i leasehold. Fjolårets siffror var 5 921 miljoner kronor, varav 63 miljoner kronor i leasehold. Lånen uppgick år 1997 till 1 780 (2 378) miljoner kronor i SJ-koncernen. SJ har under år 1998 en total låneram på 9,2 miljarder kronor, i vilken leasing ingår och leaseholdskulden netto-redovisas.

Vid en s.k. leasehold-affär, dvs. när SJ säljer en tillgång och tecknar ett nyttjanderättsavtal, redovisas affären både som en tillgång och en skuld i balansräkningen. Skulden är emellertid ingen egentlig skuld utan en bruttoredovisning av nyttjanderättsavtalet i balansräkningen.

Under år 1997 infördes ytterligare ett finansieringsinstrument. Genom avtal med en utländsk motpart om löpande försäljning av kundfordringar erhålls en förmånlig finansieringskostnad. Dessutom tidigareläggs kassaflödet från kundbetalningarna och risken för kundförluster begränsas genom motpartens övertagande av de sålda fakturorna.

SJ bedriver statlig affärsverksamhet inom ramen för affärsverksformen. Detta innebär bl.a. att SJ:s ekonomiska omslutning inte redovisas över statsbudgeten. SJ är emellertid en integrerad del av den statliga verksamheten och fungerar som förvaltare av statlig egendom. Sedan 1988 års trafikpolitiska beslut har SJ haft vida befogenheter i frågor som rör bl.a. försäljning av fast egendom. Syftet har varit att underlätta omstruktureringar i verksamheten och att verksamheten skall drivas under så bolagsliknande förhållanden som möjligt inom ramen för affärsverksformen.

Regeringens överväganden

Regeringen anser att beslutsordning och befogenheter i huvudsak bör ligga fast under perioden 1999–2001. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att riksdagen bemyndigar regeringen att ge SJ finansiella befogenheter för år 1999 i enlighet med vad som förordas i det följande:

- godkänna aktieöverföringar mellan SJ och AB Swedcarrier,
- godkänna avtal som SJ träffar om försäljning av fast egendom och aktier inom en ram på 3,1 miljarder kronor med avyttringar fr.o.m. år 1994 intagna i ramen,
- fastställa beloppsgräns för försäljning av fast egendom och aktier från SJ,
- låta SJ förvärva, förvalta och avyttra aktier inom ramen för den beslutade koncernstrategin,
- låta SJ besluta om organisationsfrågor vad gäller avyttringar av verksamhetsgrenar som inte bidrar till att stärka och stödja järnvägsverksamheten,
- låta SJ använda den typ av finansieringsform (lån, leasing etc.) som ger den lägsta kostnaden för SJ sett över investeringens ekonomiska livslängd,
- tillföra SJ utdelning från AB Swedcarrier.

Regeringen föreslår vidare att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 1999 låta SJ få rätt att:

- ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 9,2 miljarder kronor,
- teckna borgensförbindelser till förmån för bolag inom SJ-koncernen inom en total ram på 1,9 miljarder kronor,
- placera kassamässigt överskott hos Riksgäldskontoret och på marknaden.

Anslag för budgetåret 1999

D1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall	0	Anslags-sparande	0
1998	Anslag	200 000	Utgifts-prognos	35 000
1999	Förslag	5 000		
2000	Beräknat	50 000		
2001	Beräknat	200 000		

Eftersom AB Swedcarrier inte står i ett skatterättsligt koncernförhållande till affärsverket SJ kan medel från en försäljning av dotterbolag i AB Swedcarrier inte överföras till SJ i form av obeskattade koncernbidrag. Koncernbidragen enligt skattebestämmelsernas ändamål är avsedda att skattemässigt möjliggöra en resultatutjämning inom koncernen.

Eftersom inga försäljningar av dotterbolag genomfördes i fjol utnyttjades inte anslaget under budgetåret 1997.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår ett anslag på 5 miljoner kronor för budgetåret 1999. Enligt regeringens bedömning kommer anslaget inte att behöva vara större än så under år 1999.

D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall ¹	317 989	Anslags-sparande	44 427
1998	Anslag	412 946 ²	Utgifts-prognos	385 894
1999	Förslag	405 000		
2000	Beräknat	0 ³		
2001	Beräknat	0		

¹ Utgiftsuppgiften för år 1997 avser Banverket. Av anslagssparandet avser 3,1 miljoner kronor Banverket.

² Varav 385 894 000 kronor disponeras av Banverket.

³ Fr.o.m. år 2000 överförs anslaget D2 till anslaget D6 Rikstrafiken.

Statens köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. syftar till att regionalpolitiskt angelägen persontrafik på järnväg samt flygtrafik mellan Umeå och Östersund skall tryggas genom upphandling. Upphandlingen handhas av Delegationen för köp av viss kollektivtrafik som är knuten till Banverket. Anslaget utnyttjas också för att täcka delegationens administrationskostnader. Till och med den 30 juni 1998 har dessutom drift- och investeringsbidrag till Inlandsbanan AB utbetalats från anslaget i enlighet med avtal om ändrat huvudmannaskap för Inlandsbanan mellan staten och Inlandsbanan AB.

Regeringen beslutade den 25 juni 1998 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att utreda verksamhetsmål, preciserade arbetsuppgifter och organisation för den av riksdagen beslutade myndigheten Rikstrafiken. De upphandlingsuppgifter som i dag åligger Banverket, Delegationen för köp av viss kollektivtrafik, beräknas överföras till den nya myndigheten i och med den upphandling som är aktuell för perioden 2001 och framåt. Delegationen skall därefter avvecklas. Rikstrafiken beräknas disponera ca 875 miljoner kronor per år för upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional persontrafik. De medel som i dag faller under anslaget D2 utgör en del av dessa 875 miljoner kronor per år.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Delegationen för köp av viss kollektivtrafik har den 15 maj 1998 redovisat en uppföljning och utvärdering av statens köp av persontrafik på järnväg under år 1997 av vilken följande framgår.

Antalet resande på den av staten upphandlade järnvägstrafiken under år 1997 minskade i jämförelse med trafikåret 1996 med drygt 5 %. Den genomsnittliga belägningsgraden har minskat med ca 20 %. På flera linjer, framför allt nattågstrafiken till och från Övre Norrland, varierar den genomsnittliga belägningsgraden kraftigt under året. I nattågen till Övre Norrland varierar den mellan 58 och 87 %. Den största resandeströmmen med nattågen sker till och från Luleå. Den genomsnittliga belägningsgraden i tågen till Kiruna och turistanläggningarna i den lappländska fjällvärlden varierar mellan 11 och 50 %. Lägsta genomsnittliga belägningsgraden har liksom tidigare trafiken i Bergslagen/Dalarna

med 11 %, vilket är nära nog en halvering jämfört med år 1996.

För att vända den negativa utveckling som präglat trafiken i Bergslagen/Dalarna beslutade regeringen den 10 september 1998 att ge Delegationen för köp av viss kollektivtrafik i uppdrag att utföra vissa fördjupade analyser om förutsättningarna för en samlad upphandling av persontrafik på järnväg i Bergslagen. Detta uppdrag skall redovisas till regeringen senast den 1 maj 1999.

Den genomsnittliga täckningsgraden för den upphandlade trafiken, dvs. biljettintäkten i förhållande till kostnaden per resenär, ökade från 53 % år 1996 till 59 % år 1997. Underskottet i den av staten upphandlade trafiken minskade med 8 % jämfört med år 1996. Det är framför allt nattågen på Övre Norrland och sträckorna Västerås–Katrineholm–Mjölby–Örebro samt Kalmar/Karlskrona–Göteborg som uppvisar markant minskade underskott för år 1997 jämfört med år 1996. Den genomsnittliga ersättningsgraden för den av staten upphandlade trafiken är ca 42 %.

Den 28 april 1998 har Delegationen redovisat en uppföljning av utvecklingen av flygtrafiken Östersund–Umeå under år 1997 och i jämförelse med åren 1995–1996.

Delegationen konstaterar att antalet resenärer per år på linjen minskar stadigt. Under år 1997 minskade antalet resenärer med knappt 4 % jämfört med år 1996. Jämfört med år 1995 har antalet resenärer minskat med drygt 14 %. Resandenivån ligger i genomsnitt på ca 1 400 resenärer per månad men under juli månad utnyttjade endast 333 resenärer linjen. Det minskande antalet resenärer på linjen medför också att den statliga ersättningen per resenär ökat, från 301 kronor per resenär år 1995 till 383 kronor per resenär år 1997. Delegationen har liksom tidigare år gjort bedömningen att trafiken mycket väl, ur transportteknisk synvinkel, skulle kunna bedrivas med flygplan av mindre storlek än dagens. Detta skulle enligt Delegationen ge en bättre trafikstandard samtidigt som det är troligt att statens kostnader för trafiken kraftigt skulle minska. Mot detta talar enligt regeringens bedömning de regionala sjukvårdsorganisationernas krav på flygplan av viss storlek och standard för att underlätta de sjukresor som är orsaken till statens engagemang i trafiken. Den genomsnittliga ersättningsgraden för den av staten upphandlade trafiken är ca 61 %.

En jämförelse mellan budget och utfall för budgetåret 1997 visar en god balans för de medel som disponeras av Banverket. Överskottet på 391 000 kronor förklaras av att administrationskostnaderna varit lägre än budgeterat. För innevarande budgetår visar prognosen på att budget och utfall är i balans. Anslagssparandet uppgick vid utgången av år 1997 till 3,1 miljoner kronor motsvarande 0,1 % av den del av anslaget för år 1997 som disponeras av Banverket.

Köp av interregional persontrafik på järnväg

Regeringen uppdrog den 11 december 1997 åt Delegationen för köp av viss kollektivtrafik att för trafikåret 1999 upphandla interregional persontrafik på järnväg som inte kan drivas på företagsekonomiska grunder. Trafikåret omfattar tiden från och med den 1 januari 1999 till och med den 31 december 1999.

Upphandling av trafik sker i konkurrens enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling. Vid upphandling av järnvägstrafik tillämpas rådets förordning (EEG) nr 1107/70 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar med ändringar nr 1473/75, 1658/82, 1100/89 och 3578/92 samt förordningen (EEG) nr 1191/69 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar med ändring nr 1893/91.

För kalenderåret 1998 utbetalar staten 288,1 miljoner kronor för upphandlad järnvägstrafik i olika omfattning. En stor del av avtalen löper dock på 18 månader och utbetalningarna är fallande i storlek. Kostnaden omräknat på årsbasis är 370,5 miljoner kronor. För år 1998 har följande trafik upphandlats:

- Nattågen mellan Stockholm och Övre Norrland inkl. Malmbanan
- Nattåg mellan Göteborg och Övre Norrland under perioder med hög efterfrågan
- Östersund–Storlien
- Sundsvall–Östersund
- Västerås–Katrineholm
- Mjölby–Örebro
- Borlänge–Mora
- Gävle–Avesta Krylbo–Hallsberg
- Gävle–Borlänge–Hallsberg
- Uddevalla–Herrljunga–Borås

- Nässjö–Falköping–Skövde
- Kalmar/Karlskrona–Alvesta–Göteborg

Delegationen har den 29 maj 1998 redovisat det uppdrag att upphandla trafik som man erhöll den 11 december 1997. Inför trafikåret 1999 har upphandling varit aktuell endast för följande linjer som inte tidigare varit in-tecknade i avtal löpande t.o.m. den 31 december 1999:

- Nattågen mellan Stockholm och Övre Norrland inkl. Malmbanan
- Nattåg mellan Göteborg och Övre Norrland under perioder med hög efterfrågan
- Östersund–Storlien
- Sundsvall–Östersund
- Karlstad–Göteborg

Regeringen har den 25 juni 1998 godkänt det preliminära avtal som Delegationen tecknat med Statens järnvägar (SJ) om att bedriva trafiken och trafiken har år 1999 samma omfattning som år 1998 med undantag för sträckan Karlstad–Göteborg som tillkommit.

Drifts- och investeringsbidrag till Inlandsbanan AB

Från anslaget utbetalas under år 1998 ett drifts- och investeringsbidrag till Inlandsbanan AB om 10 miljoner kronor. Enligt riksdagsbeslut den 15 november 1992 (prop. 1992/93:9, bet. 1992/93:TU3, rskr. 1992/93:113) har en sista utbetalning om 5 miljoner kronor skett den 1 april 1998. Efter den 1 juli 1998 utbetalas endast statligt stöd för banhållningen direkt från Banverkets anslag för drift och vidmakthållande.

Statens köp av flygtrafik mellan Östersund och Umeå

Regeringen beslutade den 2 december 1993 att, med stöd av artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EGluftrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, införa en allmän trafikplikt på linjen Östersund–Umeå fr.o.m. den 1 juli 1994. Trafiken har upphandlats i konkurrens. En ny operatör, dåvarande Holmstroem Air Sweden AB – numera Swedeways AB, tillträdde som operatör den 1 juli 1997.

Förhandlings- och administrationskostnader samt till regeringens disposition

För förhandlings- och administrationskostnader har Delegationen för budgetåret 1998 disponerat 1 miljon kronor. Till regeringens disposition har stått 27 miljoner kronor.

Slutsatser

Regeringen föreslår ett anslag till Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. på 405 miljoner kronor för budgetåret 1999. Detta grundas dels på att avtal tecknats för trafikåret 1999 mellan Delegationen och Statens järnvägar (SJ) för köp av järnvägstrafik i enlighet med beskrivningen ovan och dels på att avtal tecknats mellan Delegationen och Swedeways AB om flygtrafik mellan Östersund och Umeå. Dessutom har regeringen den 29 april 1998 beslutat att i enlighet med förslaget i den transportpolitiska propositionen ge Delegationen i uppdrag att överväga om en upphandling är nödvändig för att säkerställa att den långväga persontågstrafiken på Västkustbanan mellan Göteborg och Malmö kan upprätthållas på dagens nivå. Delegationen har sedermera delredovisat uppdraget till regeringen i vilken man konstaterar att någon upphandling för år 1999 inte bör ske.

Delegationen bedömer att en upphandling av persontågstrafiken på Västkustbanan mellan Göteborg och Malmö är nödvändig och bör genomföras från och med år 2000. Ett förslag till preliminärt avtal om den upphandlade trafiken skall av Delegationen underställas regeringen för godkännande senast den 31 december 1998. Denna fråga bereds dock för närvarande inom regeringen.

Inför trafikåret 2000 blir således en helt ny upphandling aktuell för samtliga linjer inklusive Västkustbanan. I den transportpolitiska propositionen konstaterar regeringen att upphandling av trafik för år 2000 måste påbörjas under år 1998. Den nya myndigheten Rikstrafiken, för vilken riksdagen den 2 juni 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98: 266) godkände regeringens förslag om principerna för, kommer inte att hinna förbereda och verkställa denna upphandling. Ansvaret för även denna upphandling ligger därför på Delegationen för köp av viss kollektivtrafik. Delegationen kan därefter utvecklas varefter uppföljning av den upphandlade trafiken kommer att utföras av Rikstrafiken. Re-

geringen överväger för närvarande om det finns skäl att låta Delegationen upphandla trafik även för år 2001.

Beräkning av anslaget för år 1999

Tusental kronor

Anslag 1998	412 946
Överföring till andra anslag	7 946
Förslag 1999	405 000

D3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik

Utgift

Tusental kronor

1997	Utfall	194 817	Anslags-sparande	16 242
1998	Anslag	209 463	Utgifts-prognos	198 192
1999	Förslag	205 000		
2000	Beräknat	0 ¹		
2001	Beräknat	0		

¹ Fr.o.m. år 2000 överförs anslaget D3 till anslaget D6 Rikstrafiken.

Ersättningen till trafikhuvudmännen (THM) för köp av viss kollektivtrafik syftar till att säkerställa att berörda trafikhuvudmän ersätts enligt gällande avtal mellan staten och trafikhuvudmännen för att de tagit över ansvaret för persontrafiken utmed vissa länsjärnvägar. Statens ersättning justeras årligen genom en årlig prisräkning enligt konsumentprisindex (KPI). Från anslaget utbetalas även ersättning till trafikhuvudmännen i Dalarnas, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län för ersättningstrafik längs Inlandsbanan. Detta bidrag uppräknas med nettoprisindex (NPI).

Regeringen beslutade den 25 juni 1998 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att utreda verksamhetsmål, preciserade arbetsuppgifter och organisation för den av riksdagen beslutade myndigheten Rikstrafiken. De upphandlingsuppgifter som i dag åligger Banverket, Delegationen för köp av viss kollektivtrafik, beräknas överföras till den nya myndigheten. Rikstrafiken beräknas disponera ca 875 miljoner kronor per år för upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional persontrafik. De medel som i dag faller under anslaget D3 utgör en del av dessa 875 miljoner kronor per år.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Staten, Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) tecknade i samband med det trafikpolitiska beslutet våren 1988 en "Principöverenskommelse om lokal och regional kollektivtrafik på järnväg m.m." (prop. 1987/88:50, bilaga 1.19). Principöverenskommelsen omfattade endast de länsjärnvägar med persontrafik som staten år 1987 hade ansvar för. Med principöverenskommelsen som grund tecknade sedan staten och respektive trafik huvudman avtal omfattande 18 länsbanor. Avtalen gäller normalt under 10 år till och med den 30 juni 2000 med undantag för Bergslagspendeln Västerås–Ludvika, som löper till och med den 31 december 2003 samt ersättningstrafiken längs Inlandsbanan där avtalet upphör den 9 juni 2001. I enlighet med principöverenskommelsen fick THM full frihet att välja trafikeringsform och standardnivå.

Statens ersättning till berörda trafik huvudmän motsvarar i princip SJ:s särkostnad, exklusive kapitalkostnader, för den aktuella trafiken i 1987 års prisnivå och utbetalas med en årlig prisomräkning enligt KPI. Utbetalningen görs med halva årsbeloppet den 1 januari och med resterande del den 1 juni, framräknat med senast kända KPI. Anslaget disponeras av Banverket som utbetalar ersättningar till THM.

Enligt avtal mellan staten och berörda THM utmed Inlandsbanan lämnar staten en årlig ersättning med 36 miljoner kronor i prisnivå för budgetåret 1991/92 för att svara för persontrafiken på Inlandsbanan. Ersättningen har beräknats med utgångspunkt från vad ersättande busstrafik kostar. Statens ersättning skall efter budgetåret 1991/92 års utgång årligen justeras enligt Statistiska centralbyråns (SCB) nettoprisindex.

Delegationen för köp av viss kollektivtrafik har den 30 april 1998 redovisat det ekonomiska utfallet och vissa trafikmässiga uppgifter om länsjärnvägarna för trafikåret 1997 i enlighet med ett uppdrag i regleringsbrevet för år 1998. I redovisningen konstateras att det under år 1997 utbetalats ersättningar till trafik huvudmännen om sammanlagt 196 miljoner kronor, varav 39,5 miljoner kronor avser ersättningar till trafik huvudmännen för ersättningstrafiken längs Inlandsbanan, att jämföras med anslagna 211,1 miljoner kronor. Överskottet om 15,1 miljoner

kronor för år 1997 beror främst på att inflationen blivit lägre än väntat. Anslagssparandet uppgick vid utgången av år 1997 till 16,2 miljoner kronor vilket motsvarar 7,7 % av anslaget för år 1997.

Trafiken på samtliga aktuella linjer som upphandlas med medel från anslaget har utvecklats positivt. Störst ökning redovisar trafiken på sträckan Karlskrona–Kristianstad där trafiken har ökat från 3 700 resenärer per vecka år 1990 till 15 300 resenärer per vecka år 1996. På fem linjer har trafik huvudmännen sedan år 1992 upphört med tågtrafik och ersatt denna med busstrafik. Alla dessa ligger i Västernorrlands län, Västerbottens län och Norrbottens län.

Slutsatser

Regeringen föreslår ett anslag till Ersättning till trafik huvudmännen för köp av viss kollektivtrafik på 205 miljoner kronor för budgetåret 1999.

Kommunikationskommittén föreslog i sitt slutbetänkande att principöverenskommelsen inte automatiskt skall förlängas efter år 2000. I den transportpolitiska propositionen har det förutsatts att en del av de medel som den nya myndigheten Rikstrafiken skall disponera för upphandling av trafik utgörs av de medel som i dag finns under anslaget D3, dvs. ca 200 miljoner kronor per år. Riksdagen har den 2 juni 1998 beslutat om ovan i enlighet med regeringens förslag (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266).

Beräkning av anslaget för år 1999

Tusental kronor

Anslag 1998	209 463
Överföring till andra anslag	4 463
Förslag 1999	205 000

D4 Viss internationell verksamhet

Utgift

Tusental kronor

1997	Utfall	4 731	Anslags-sparande	5 493
1998	Anslag	7 500	Utgifts-prognos	8 000
1999	Förslag	7 500		
2000	Beräknat	7 500		
2001	Beräknat	7 500		

Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m. Detta gäller främst internationella luftfartsförhandlingar, FN:s kommission för Europa (ECE), Internationella järnvägsfördragen m.m. (COTIF, OCTI m.m.), Internationellt samarbete vad gäller Sjöfarten (IMO m.m.) samt EU.

Regeringens överväganden

Slutsatser

Regeringen föreslår ett anslag till Viss internationell verksamhet på 7 500 000 kronor för budgetåret 1999.

D5 Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m.

Utgift

Tusental kronor

År	Utfall	0	Anslags-sparande	0
1997	Utfall	0	Anslags-sparande	0
1998	Anslag	285	Utgifts-prognos	285
1999	Förslag	50		
2000	Beräknat	50		
2001	Beräknat	50		

Styrelsen för riksfärdtjänst avvecklades vid årsskiftet 1993/94. En särskild avvecklingskommitté inrättades för att bl.a. svara för utbetalningar av medel för resor med Riksfärdtjänsten, vilka beslutats före den 1 januari 1994 och som utförts fram t.o.m. utgången av år 1994. Avvecklingskommittén verkade t.o.m. den 30 juni 1994. Det kan tänkas att det även efter den tidpunkten kan komma in räkningar för sådana resor med Riksfärdtjänsten för vilka staten har ett betalningsansvar, teoretiskt sett ända fram till år 2004. Medel bör därför reserveras för betalning för sådana resor och för viss administration av verksamheten.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Sedan budgetåret 1994/95 har inga utbetalningar gjorts.

Slutsatser

Sannolikheten för utbetalningar under de kommande åren är relativt liten och sjunkande. Regeringen bedömer att hittillsvarande ramanslag på 285 000 kronor därför kan minskas till 50 000 kronor för budgetåret 1999.

D6 Rikstrafiken

Utgift

Tusental kronor

År	Förslag	10 000
2000	Beräknat	818 805 ¹
2001	Beräknat	895 399 ²

Fr.o.m. år 2000 ingår anslaget B2, D2 och D3 i anslag D6.

¹ Motsvarar 798 785 tkr i 1999 års prisnivå.

² Motsvarar 857 300 tkr i 1999 års prisnivå.

Inom ramen för det transportpolitiska beslutet den 2 juni 1998 beslöt riksdagen att godkänna principerna för att tillskapa en myndighetsfunktion för rikstrafikfrågor – Rikstrafiken – med huvuduppgift att verka för samordning och upphandling av viss interregional trafik. Utskottet uttalade tidigare att man såg positivt på regeringens förslag att en ny myndighet skapas för att utifrån ett kundorienterat perspektiv utveckla den långväga kollektivtrafiken och verka för en ökad samordning av kollektivtrafiken i landet. Därmed förbättras också möjligheterna att uppfylla de transportpolitiska delmålen om tillgänglighet, miljö och regional balans.

Den 25 juni 1998 beslutade regeringen om kommittédirektiv till en utredning om Rikstrafiken. Utredningen skall senast den 30 november 1998 redovisa ett delbetänkande, som kommer att ligga till grund för en proposition om Rikstrafiken våren 1999. Regeringens mål är att myndigheten skall starta sin verksamhet den 1 juli 1999.

Utredningen kommer att arbeta fram till den 30 juni 1999. Under våren 1999 skall utredningen förbereda uppbyggandet och bildandet av myn-

digheten. Utredningen kan under första halvåret 1999 behöva disponera en mindre del av raman-slaget till detta ändamål. Under andra halvåret 1999 uppkommer ordinarie förvaltningskostnader för personal m.m. För hela år 1999 kan även förväntas vissa extra kostnader för speciella utredningar i samband med uppbyggandet av myndigheten. Från början av år 2000 är myndigheten fullt uppbyggd och anslagen B2, D2 och D3 är överförda till Rikstrafiken. Upphandling av trafik för år 2000 och eventuellt för år 2001 bör bl.a. av tidsskäl genomföras av Delegationen för köp av viss kollektivtrafik under våren 1999. Utbetalning av medel för den upphandlade trafiken kan dock administreras av Rikstrafiken från och med år 2000.

Regeringen gjorde i den transportpolitiska propositionen bedömningen att upphandlingen av interregional kollektivtrafik bör uppgå till högst 875 miljoner kronor per år. I detta belopp ingår anslag för upphandling av interregional trafik på järnväg, ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik, ersättning för upphandlad trafik mellan Gotland och fastlandet samt upphandling av flygtrafik mellan Östersund och Umeå. Trafikuskottet hade ingen erinran mot regeringens beräkning, men förutsatte att riksdagen får möjlighet att ta del av regeringens bedömning av den ungefärliga kostnadsramen för den framtida trafikupphandlingen.

Regeringens överväganden

Slutsatser

Kostnaderna för myndigheten är svåra att nu bestämma exakt. Det är utredningens uppgift att bl.a. beräkna förvaltningskostnaderna för den nya myndigheten. Regeringen bedömer emellertid att förvaltningskostnaderna för myndigheten fullt utbyggd, ej kommer att överstiga 10 miljoner kronor per år.

När det gäller anslagen till upphandling av trafik är dessa mer osäkra. I utredningsuppdraget ingår att utveckla och föreslå nya riktlinjer för upphandlingen av trafik. De kommande riktlinjerna kan komma att påverka bedömningen av vilken omfattning upphandlingen bör ha.

Den från den 1 januari 1999 avskaffade skadeprövningen gentemot den interregionala järnvägstrafiken vid tillståndsgivning för linjetrafik med buss och kommande förändring av fordonsskatten för bussar kan också komma att påverka omfattningen på upphandlingen. Då effekten av dessa förändringar för närvarande inte kan beräknas med tillräcklig noggrannhet bör anslaget för år 2000 räknas upp schablonmässigt inklusive tillägg för förvaltningskostnader.

8 Kommunikationsforskning och meteorologi

8.1 Omfattning och utgiftsutveckling

Verksamhetsområdet omfattar myndigheterna Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Kommunikationsforskningsberedningen (KFB), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI).

VTI skall åt myndigheter och andra uppdragsgivare utföra kvalificerad tillämpad forskning och utveckling inom områdena infrastruktur, trafik och transporter. KFB skall stödja sådan forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet som kan bidra till att uppnå de mål som statsmakterna har lagt fast för kommunikationssektorns utveckling. För att bidra till att samma mål uppfylls skall SIKA samla in, sammanställa, utveckla, analysera och sprida planerings- och beslutsunderlag. SMHI skall för väder- och vattenberoende verksamheter producera planerings- och beslutsunderlag.

Verksamhetsvolymen år 1997 för verksamhetsområdet var 779 miljoner kronor och antalet anställda uppgick till 843 personer.

Utgiftsutvecklingen

Miljoner kronor (löpande priser)

Utfall 1997	Anslag 1998	Utgifts- prognos 1998	Förslag anslag 1999	Beräknat anslag 2000	Beräknat anslag 2001
418,8	401,9	427,8	435,6	443,8	451,5

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

VTI uppfyllde i allt väsentligt de övergripande målen och verksamhetsmålen. Målet om att 25 % av forskningen skall avse långsiktig kunskapsuppbyggande forskning infriades dock inte utan stannade på 21 %. Verksamhetsutfallet från budgetåret 1995/96 vändes från ett underskott till ett överskott på 2,4 miljoner kronor för budgetåret 1997.

KFB uppfyllde i allt väsentligt de övergripande målen och verksamhetsmålen. Utgifterna för budgetåret 1997 översteg det tilldelade anslaget. Trots detta har KFB fortfarande ett ganska stort anslagssparande. Prognosen för budgetåret 1998 tyder dock på att utgifterna även detta år kommer att överstiga anslaget.

SIKA uppfyllde i huvudsak de mål som åsatts av regeringen för verksamheten under år 1997. Verksamheten präglades av en övergång från samordningsuppgifter till metodutveckling inför kommande planeringsomgång samt av en ökad medverkan i internationellt statistikarbete. Cirka en tredjedel av SIKA:s kostnader under året är att hänföra till arbetet med samordning och metodutveckling och cirka två tredjedelar är att hänföra till statistikverksamhet.

SMHI uppfyllde i allt väsentligt de övergripande målen och verksamhetsmålen.

Förändringar

Riksdagen beslutade om transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56, bet.

1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). I propositionen anges en ny inriktning för transportforskningen. Inom strategisk och tillämpad transportforskning pekats vissa områden ut som prioriterade.

Av propositionen framgår vidare att KFB:s ramanslag från och med budgetåret 1999 bör tillföras 20 miljoner kronor för systemdemonstrationer av miljöanpassade transporter, forskning om förutsättningarna att ställa om transporter och kommunikationer till en bättre hushållning med energi- och naturresurser samt uppföljning av erfarenheterna från de pilotprojekt som beredningen medfinansierar.

För SIKAs del innebär riksdagens transportpolitiska beslut att SIKÄ fått i uppdrag att bl.a. utveckla metoder och mått för att precisera och följa upp transportpolitikens olika delmål genom etappmål. Till följd av propositionen finns även behov av produktion av löpande statistik för att kunna sträva mot de mål som anges i propositionen.

Prioriteringar för år 1999

För budgetåret 1999 prioriteras arbetet med att genomföra den nya inriktningen för transportforskningen samt arbetet med EU:s ramprogram.

SIKAs insatser inom verksamhetsområdet kommunikationsstatistik och nulägesbeskrivningar bör stärkas. Det är viktigt att befintliga och nya statistikprodukter utvecklas och förbättras samt att verksamheten anpassas till de snabba förändringar som sker inom området.

Resultatbedömning

De av statsmakterna fastlagda övergripande målen samt verksamhetsmålen inom verksamhetsområdet i allt väsentligt uppfyllts. Inga anmärkningsvärda avvikelser från budget föreligger. De övergripande inriktningarna för de olika myndigheterna inom verksamhetsområdet bör därför ligga fast.

Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverkets revisionsberättelser innehåller inga anmärkningar mot de under verksamhetsområdet ingående myndigheterna.

Anslag för budgetåret 1999

E1 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall	30 178	Anslags-sparande	8 618
1998	Anslag	29 203	Utgifts-prognos	33 000
1999	Förslag	29 822		
2000	Beräknat	30 351 ¹		
2001	Beräknat	30 851 ¹		

¹ Motsvarar 29 822 tkr i 1999 års prisnivå.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) är ett nationellt transportforskningsinstitut som utför kvalificerad tillämpad forskning och utveckling åt myndigheter och andra uppdragsgivare.

Det övergripande målet för institutet är att genom forskning och utveckling bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. Institutet skall svara för övergripande analyser och konsekvensbeskrivningar av transportsektorns effekter på miljön och energiförbrukningen.

Budgetåret 1997 visar ett överskott i verksamheten på 2 420 570 kronor och det totala resultatet för budgetåret visar ett överskott på 2 597 581 kronor.

Prognosen för anslagsbelastningen under innevarande budgetår visar på en något större anslagsförbrukning än beslutat anslag, vilket innebär att institutet förbrukar en del av anslagssparandet.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

De totala intäkterna uppgick för budgetåret 1997 till 140 993 939 kronor, varav 30 177 771 kronor var anslagsmedel och 110 816 168 kronor utgjordes av avgifter och andra intäkter. De totala kostnaderna uppgick under samma period till

138 396 359 kronor. Resultatet efter finansiella intäkter och kostnader utgjordes av ett överskott på 2 597 581 kronor. Riksrevisionsverkets revisionsberättelse innehåller inga anmärkningar mot VTI:s årsredovisning.

Regeringen konstaterar att resultatet är en kraftig förbättring jämfört med år 1996 då verksamheten gav ett underskott på 8 148 178 kronor och det totala resultatet visade ett underskott på 6 364 705 kronor. Det totala resultatet för hela budgetåret 1995/96 visade dock ett överskott på 1 113 000 kronor. Det kraftiga underskottet år 1996 förklaras till stor del av den omorganisation som genomfördes inom Vägverket och den över- syn av forskningsuppdragen som denna medförde.

De av regeringen angivna verksamhetsmålen har i allt väsentligt kunnat uppfyllas. Målet om att 25 % av forskningen skall avse långsiktig kunskapsuppbyggande forskning har dock inte kunnat infrias, utan stannar på 21 %. Att VTI under en följd av år inte kunnat uppfylla målet inger en viss oro inför framtiden.

I budgetunderlaget för perioden 1999–2001 poängterar VTI att anslaget utgör en nödvändig bas för att främst kunna finansiera nationella basresurser och kompetensutveckling av institutets forskare. Vidare framhålls att det är av strategisk betydelse, inte bara för VTI utan även för universitet och högskolor, att sådana basresurser utvecklas och anpassas med hänsyn till behovet av forskning på kort och lång sikt.

När det gäller nationella basresurser måste insatser göras för bl.a. fordonssimulatorens och för krockbanan. VTI:s fordonssimulator är av mycket hög internationell klass och institutet har bl.a. kunnat delta i ett antal EU-projekt tack vare tillgången till simulatorens. För att kunna upprätthålla sin världsledande position är det nödvändigt att modernisera och vidareutveckla fordonssimulatorens. Utvecklingskostnaderna för den nya simulatorens beräknas uppgå till 18 miljoner kronor, vilket i ett internationellt perspektiv bedöms vara en mycket låg nivå.

VTI anger i sin redovisning av besparingskrav på statlig konsumtion att anslagsförbrukningen minskar. Detta i huvudsak beroende på att anslagsbeloppen har minskat till följd av centrala besparingskrav. I och med att anslaget minskar kommer också den statliga konsumtionen att minska.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat
Utfall 1997	109 700	107 100	2 600
Prognos 1998	114 000	114 000	0
Budget 1999	114 000	114 000	0

Slutsatser

Årsredovisningen visar att myndigheten i allt väsentligt har uppfyllt de av regeringen angivna verksamhetsmålen.

Regeringen menar att VTI har en viktig funktion som sektorforskningsorgan och svarar för en samhällsekonomiskt motiverad forskning. Övergripande mål och inriktning bör därför ligga fast.

VTI:s viktigaste uppgift är enligt regeringen att på ett kostnadseffektivt sätt bedriva samhällsmotiverad tillämpad forskning av hög kvalitet. Precis som hittills avser regeringen ställa krav på att uppdragsintäkterna bör uppgå till minst 70 % av intäkterna. Målet skall alltså vara att utforma verksamheten så att den fortlöpande kan utvecklas i enlighet med vad forskningsfinansiärerna efterfrågar och kraven som dessa ställer på forskningsresultatets kvalitet och användbarhet. VTI måste kontinuerligt se över sin kompetens inom de områden som är strategiska för institutets framtid. I detta ingår också att utveckla delar som inte efterfrågas. VTI är i dag beroende av endast ett fåtal beställare. Institutet bör därför även verka för att vidga kretsen av forskningsbeställare i avsikt att bli mindre sårbar för tillfälliga nedgångar i efterfrågan hos enskilda beställare.

Det är angeläget inför framtiden att regeringens mål om den långsiktiga kunskapsuppbyggande forskningen kan uppfyllas. VTI:s möjligheter att av egen kraft finansiera den långsiktiga kunskapsuppbyggande forskningen begränsas i och med den utförarroll VTI fick genom det forskningspolitiska beslutet samt genom det mål om att uppdragsintäkterna skall uppgå till minst 70 %. Kommunikationsforskningsberedningen skall genom det forskningspolitiska beslutet beakta behovet av medel för långsiktig kunskapsuppbyggnad vid VTI. För att långsiktigt säkra VTI:s höga kompetensnivå är det väsentligt att medel tillförs institutet i den omfattning som är nödvändig.

Det är vidare väsentligt att de nationella basresurserna kan utvecklas så att den höga nivån kan bibehållas. I dagsläget är dock möjligheterna mycket små att kunna tillföra ytterligare anslagsmedel för detta ändamål. Finansieringen måste därför lösas inom befintliga ekonomiska ramar och med en sedvanlig lånefinansiering. Kostnaden för en ny fordonssimulator beräknas uppgå till 18 000 000 kronor, vilket dock inte ryms inom VTI:s nuvarande låneram. Därför föreslås låneramen i Riksgälden utökas med 12 000 000 kronor för att totalt uppgå till 40 000 000 kronor. Detta för att skapa nödvändigt utrymme för att finansiera främst en ny fordonssimulator.

Beräkning av anslaget för år 1999

Tusental kronor

Anslag 1998	29 203
Pris- och löneomräkning	619
Förslag 1999	29 822

E2 Kommunikationsforskningsberedningen

Utgift

Tusental kronor

1997	Utfall	169 891	Anslags-sparande	55 984
1998	Anslag	146 766	Utgifts-prognos	170 000
1999	Förslag	169 277		
2000	Beräknat	172 758 ¹		
2001	Beräknat	176 140 ¹		

¹ Motsvarar 169 277 tkr i 1999 års prisnivå.

Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) har till uppgift att planera, initiera, stödja och samordna övergripande kommunikationspolitiskt motiverad forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet. KFB skall också svara för information och dokumentation inom forskningsområdet.

De övergripande målen för KFB är att medverka till att bygga upp en för kommunikationssektorn gemensam kunskapsbas och säkerställa tillgången till väl fungerande forskningsmiljöer och kompetenta forskare. KFB skall vidare stödja forskning som kan bidra till att uppnå de mål som statsmakterna har lagt fast för kommunikationssektorn samt stödja kunskapsutveck-

ling inom områden där det saknas någon annan naturlig huvudman för verksamheten.

Utgifterna för budgetåret 1997 översteg det tilldelade anslaget. Trots detta har KFB fortfarande ett ganska stort anslagssparande. Prognosen för budgetåret 1998 tyder dock på att utgifterna även detta år kommer att överstiga anslaget. Ett visst anslagssparande kommer att finnas dels för att vissa forskningsmedel inte betalas ut förrän slutredovisning lämnats och dels för att sista datum för slutredovisning ligger efter det att projektets löptid gått ut.

Riksdagen beslutade om om transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). I den fortsatta forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamheten inom transportområdet, enligt propositionen, bör inom strategisk transportforskning följande områden prioriteras:

- långsiktig hållbarhet
- kommunikationernas betydelse och roll i samhället
- processer och modeller för planering, styrning och uppföljning

Inom tillämpad transportforskning bör enligt riksdagens beslut följande områden prioriteras:

- miljöanpassade transporter och drivmedel
- kollektiv persontrafik och offentligt betalda resor
- säkerhet i transporter
- logistik och samverkande transportlösningar
- transportinformatik
- infrastrukturens drift och underhåll

Enligt propositionen skall även KFB:s ramanslag förstärkas med 20 miljoner kronor från år 1999 för att möjliggöra fortsatta insatser i form av systemdemonstrationer av miljöanpassade transporter, forskning om förutsättningarna att ställa om transporter och kommunikationer till en bättre hushållning med energi- och naturresurser samt uppföljning av erfarenheterna från de pilotprojekt som beredningen medfinansierar.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Resultatet relaterat till KFB:s verksamhet och ekonomi har redovisats i årsredovisningen. KFB har även inkommit med redovisning av uppdraget om hur KFB, Banverket och Vägverket samordnat FoU-planeringen inom kommunikationsområdet under år 1997. Regeringen anser att årsredovisningen har en överskådlig struktur där verksamheten beskrivs med avseende på bl.a. mål och prestationer. Ett av KFB:s mål är att under planeringsperioden 1997–1999 skall i genomsnitt minst 40 % av forskningsstödet lämnas som tema- eller ramprogramanslag för långsiktig kunskapsuppbyggande forskning. Mellan 60 och 70 %, med en något ökande tendens, av KFB:s totala satsningar är uppbundna i projekt som pågår i minst 3 år och som har en budgeterad kostnad på minst 0,5 miljoner kronor per år.

För att regeringens behov av effektreddovisning och resultatuppföljning skall bli tillgodosedda återstår dock ett utvecklingsarbete, t.ex. bör kopplingen mellan prestationer och verksamhetsmål bli tydligare. Enligt regeringens bedömning visar årsredovisningen att verksamhetsmålen i det närmaste är uppfyllda.

Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

I årsredovisningen för år 1997 som KFB lämnade till regeringen den 1 mars 1998 framgår att myndigheten har med stöd av sitt bemyndigande att besluta om fördelning av medel för forskningsprojekt för budgetåren 1998–2002, gjort sådana åtaganden för totalt 246 100 000 kronor. Det är angeläget att KFB kan besluta om fördelning av medel för forskningsprojekt som löper över en längre period. Regeringen anser därför att det även fortsättningsvis skall vara möjligt för KFB att fatta sådana beslut.

Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser

Tusental kronor

	1997 utfall	1998 prognos	1999 beräknat	2000 beräknat	2001 – beräknat
Utestående förpliktelser vid årets början	238 230	246 100	253 900	263 900	278 900
Nya förpliktelser	156 203	160 000	160 000	160 000	160 000
Infriade förpliktelser ¹	-148 333	-152 200	-150 000	-145 000	-140 000
Utestående förpliktelser vid årets slut	246 100	253 900	263 900	278 900	298 900
Erhållen/föreslagna bemyndiganderam	251 285	290 000	300 000	300 000	300 000

¹ Utgiftsutfall till följd av ingångna förpliktelser.

Slutsatser

För år 1999 prioriteras arbetet med att genomföra den nya inriktningen av transportforskningen som riksdagen beslutade om under år 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Inriktningen i övrigt vad gäller post-, telematik- och IT-forskning bör ligga fast. IT-forskningen blir allt viktigare och stor uppmärksamhet bör ägnas denna.

Arbetet inom EU:s femte ramprogram är viktigt. För att få del av ramprogramsmedel för IT- och transportforskningsområdet kan kraven på samfinansiering öka. Stor uppmärksamhet bör därför ägnas åt samplanering av FoU-verksamhet som kommer att bedrivas inom EU:s femte ramprogram och övrig FoU-verksamhet, särskilt i ekonomiskt avseende.

Regeringen föreslår även att KFB:s ramanslag förstärks med 20 miljoner kronor från och med år 1999 i enlighet med vad riksdagen tidigare beslutat (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266).

Beräkning av anslaget för år 1999

Tusental kronor

Anslag 1998	146 766
Pris- och löneomräkning	3 111
Överföring från andra anslag	20 000
Överföring till andra anslag	-600
Förslag 1999	169 277

E3 Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)

Utgift				
Tusental kronor				
1997	Utfall	30 090	Anslags-sparande	4 786
1998	Anslag	37 215	Utgifts-prognos	41 048
1999	Förslag	43 852		
2000	Beräknat	44 616 ¹		
2001	Beräknat	45 428 ¹		

¹ Motsvarar 43 852 tkr i 1999 års prisnivå.

En jämförelse mellan budget och utfall för budgetåret 1997 visar att anslagsförbrukningen understiger tillgängliga medel med ca 4,8 miljoner kronor. Anslagssparandet förklaras huvudsakligen av de medel som år 1995 överfördes när Delegationen för prognos- och utvecklingsverksamhet (DPU) ombildades till SIKA. Överskottet beror enligt SIKA dels på att verksamheten expanderat kontinuerligt och att rekryteringarna genomförts med fördröjning i förhållande till när anslagsmedlen tilldelats, dels på att kostnaderna för metodutveckling börjar falla ut på allvar under år 1998. Som framgår av SIKA:s utgiftsprognos för år 1998 räknar man med att den största delen av anslagsbehållningen kommer att förbrukas under innevarande år.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

SIKA bildades den 1 juli 1995 genom en ombildning av DPU. Omfattningen av institutets verksamhet har kontinuerligt vuxit sedan dess. När DPU bildades år 1994 omfattade organisationen fem anställda, i februari 1998 hade SIKA 21 tillsvidareanställda och 3 visstidsanställda.

Verksamheten finansieras helt genom anslag och består av de två verksamhetsgrenarna Samordning och utveckling och Kommunikationsstatistik och nulägesbeskrivningar.

Under budgetåret 1997 har SIKA:s totala kostnader uppgått till ca 30 miljoner kronor. Verksamhetsområdet Samordning och utveckling har svarat för ca 35 % av de totala kostnaderna och området Kommunikationsstatistik och nulägesbeskrivningar således för ca 65 %. Inom området Samordning och utveckling har

personalkostnaderna dominerat medan de övriga kostnaderna dominerat inom statistikområdet.

Den ekonomiadministrativa värdering som utförts av RRV avseende räkenskapsåret 1997 har för SIKA:s del resulterat i värderingen AA, vilket innebär att omdömet Fullt tillfredsställande har avgivits.

SIKA:s verksamhet inom området Samordning och utveckling har under budgetåret 1997, liksom närmast föregående år, till stor del präglats av uppgifter i samband med Kommunikationskommitténs arbete. Under året har samordningsuppgifternas andel gradvis minskat. Denna uppgift varierar cykliskt och når sin topp vart fjärde år i samband med inriktningsplaneringen. Under år 1997 har utvecklingen av såväl de samhällsekonomiska metoderna som de av regeringen prioriterade modellerna för person- och godstransporter kommit i gång på allvar, vilket speglar att tonvikten inom verksamhetsområdet nu är på väg att vridas mot metodutveckling inför kommande planeringsomgång. SIKA redovisade i juni 1998 ett förslag till enhetliga metoder för att beräkna trafik- och transportarbetet på svenska vägar. Uppgifter om trafik- och transportarbetet krävs för flera olika ändamål, t.ex. för att följa trafikens emissioner, beskriva energiförbrukningen, investerings- och underhållsplanering samt uppföljning av olycksutvecklingen. De har även ett egenvärde som beskrivning av läget och utvecklingen inom sektorn. SIKA:s uppdrag genomfördes i samverkan med berörda intressenter och beträffande modellen redovisades att den är avsedd att redovisa årsvisa uppgifter på nationell nivå mellan åren 1950–1996. Modellen skall därefter användas för årliga skattningar av trafikarbetet. Avsikten är vidare att i denna modell och andra liknande sammanhang så långt som möjligt utnyttja befintlig statistik.

Under år 1998 har SIKA fått i uppdrag av regeringen att utveckla metoder och mått för att precisera och följa upp transportpolitikens olika delmål genom etappmål.

Under år 1997 har personalresurserna inom området Kommunikationsstatistik och nulägesbeskrivningar ökat. Detta har medfört bl.a. att SIKA kunnat göra ytterligare satsningar på informationsspridning till statistikanvändare, t.ex. genom utgivning av ett nytt nyhetsbrev – SIKA Observationer. Institutet har även arbetat med förberedelser för en kommunikationsstatistisk årsbok. Avsikten är att den första upplagan av årsboken skall publiceras under senare delen av år 1998. I maj 1997 har SIKA:s webbplats på Internet

öppnats och institutet har under resten av året fortsatt arbetet med att utveckla denna. Under budgetåret har SIKA i ökad omfattning medverkat i internationellt arbete med statistikfrågor, bl.a. i det utvecklings- och regleringsarbete i fråga om statistik som bedrivs inom EU och som genom t.ex. statistikdirektiv eller förordningar påverkar arbetssätt och kostnader i SIKA:s statistikverksamhet. Kraven på medverkan från Sveriges och SIKA:s sida i det internationella statistikarbetet – i huvudsak inom EU och FN/ECE – har ökat starkt under de senaste åren och beräknas öka även under år 1999 och de därpå följande åren bl.a. i anslutning till förberedelsearbetet för det svenska ordförandeskapet i EU. Nya arbetsuppgifter har också tillkommit sedan inträdet i EU. EU-inträdet har även inneburit ändrade förutsättningar för viss statistikinsamling, t.ex. har utrikeshandelsstatistiken förändrats så att möjligheterna att redovisa transportsätt för utrikeshandeln försämrats. Regeringen har därför uppdragit åt SIKA att tillsammans med Statistiska centralbyrån (SCB) utreda förutsättningarna för en ny statistik om transportsätt vid gränsöverskridande trafik. Uppdraget redovisades i juni 1998. SIKA framförde därvid att institutet bedömer det som realistiskt att bygga upp en ny statistik med motsvarande detaljerade innehåll som den tidigare utrikeshandelsstatistiken. Enligt institutet bör i stället för målsättningen för en ny statistik formuleras så att den ger en heltäckande bild av de gränsöverskridande godstransporterna transportsätt, transportmedel, varuvikt och varuslag samt på- och avlastningsregion. SIKA bedömer att denna målsättning i stort sett kan uppnås genom att bearbeta och sammanställa befintlig statistik. I de fall en förbättrad redovisning för vissa typer av gods är nödvändig kan särskilda studier genomföras på dessa områden.

I början av år 1997 inkom SIKA till regeringen med en redovisning av ett uppdrag om den fortsatta utformningen och finansieringen av den officiella statistiken om resvanor från och med år 1999. SIKA har enligt sin instruktion ansvaret för samordningen av riksomfattande resvaneundersökningar. Den nu pågående resvaneundersökningen (RiksRVU) startade andra kvartalet år 1994 och pågår fram t.o.m. år 1998. Enligt innevarande års regleringsbrev skall SIKA se till att en fortsatt statistik om svenskarnas resvanor blir tillgänglig även efter år 1998 och SIKA har därför fått i uppdrag att genomföra en upphandling inför den resvaneundersökning som skall påbörjas år 1999. Den tidigare undersökningen har finan-

sierats av Banverket, Vägverket, Kommunikationsforskningsberedningen och Luftfartsverket. Ett viktigt syfte med undersökningen har varit att ge underlag för att utveckla nya trafikmodeller, ett annat syfte har varit att ge en beskrivande statistik över resandet och dess utveckling. Undersökningen utgör också en viktig informationskälla för forskningen på trafikområdet. Med anledning av undersökningens stora betydelse inom många områden anser regeringen att det är angeläget att undersökningen drivs kontinuerligt. Regeringen anser därför att RiksRVU bör göras permanent från och med år 1999, att den bör utgöra officiell statistik och att den i huvudsak bör finansieras via anslag till SIKA som statistikansvarig myndighet. Regeringen anser att SIKA fr.o.m. år 1999 skall få ansvar för den riksomfattande resvaneundersökningen och föreslår därför att institutets budget skall förstärkas med 2,4 miljoner kronor för detta ändamål.

Under våren 1998 redovisade SIKA till regeringen ett uppdrag om utformning och finansiering av ett system för löpande statistik om varuflöden till och från svenska företag. Den transportstatistik som producerats hittills inom ramen för den officiella statistiken har varit knuten till specifika transportslag, främst transporter med lastbil, järnväg och sjöfart. Som komplement till den etablerade transportstatistiken har ett behov framträtt av att statistiskt kunna belysa hur nettoförflyttning av gods ser ut från avsändare till mottagare oberoende av transportslag/transportkedjor. Ett system för löpande statistik om varuflöden till och från svenska företag – en varuflödesundersökning – skulle göra det enklare att överblicka den samlade efterfrågan på godstransporter och därmed underlätta för myndigheter och företag att se nya möjligheter till samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag. Partiella studier av varuflöden i Sverige baserade på studium av fraktsedlar och med syftet att utgöra underlag för modellskattningar har förekommit sedan början av 1980-talet. I samarbete med trafikverken gav SIKA under år 1996 i uppdrag åt SCB att genomföra en ny, regionalt begränsad (Norrbotten och Västerbotten) undersökning av varuflöden under maj-juni 1996. Under år 1998 kommer en riksomfattande (förutom Norrbotten och Västerbotten) provundersökning av varuflöden att äga rum. Denna finansieras av SIKA, trafikverken och Kommunikationsforskningsberedningen (KFB). I regeringens proposition 1997/98:56 an-

ges som en av målsättningarna för den framtida transportpolitiken att man genom ökad samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag skall kunna förbättra möjligheterna att etablera sammanhållna transportkedjor som på ett flexibelt och kostnadseffektivt sätt förflyttar gods "från dörr till dörr". Med anledning av vad som redovisats ovan anser regeringen att behov finns av produktion av en löpande statistik som tydliggör sambanden mellan efterfrågan på godstransporter och näringslivets struktur med avseende på bransch och lokalisering. Regeringen anser även att en rikstäckande och aktuell varuflödesstatistik av god kvalitet kommer att öka förutsättningarna för framgång inom området med utveckling av modeller för godstransporter. Det är därför av vikt att en permanent riksomfattande varuflödesundersökning genomförs fr.o.m. år 1999 och att uppläggnings utformas med avsikt att rapporteringen skall ske löpande inom ramen för den officiella statistiken. Regeringen anser att SIKA skall få ansvar för den riksomfattande varuflödesundersökningen och föreslår därför att institutets budget skall förstärkas med 2,4 miljoner kronor för detta ändamål.

Enligt regeringens bedömning medför den redan nu ökande och den förväntade ökande arbetsbelastningen på verksamhetsområdet Kommunikationsstatistik och nulägesbeskrivningar att SIKA:s möjligheter att bedriva ett långsiktigt utvecklingsarbete kan komma att hämmas. För att SIKA skall kunna delta i det ökande internationella arbetet och kunna handlägga de nya arbetsuppgifter som tillkommit under de senaste åren föreslår regeringen att SIKA:s anslag förstärks med 1,3 miljoner kronor för detta ändamål.

Med hänvisning till vad som anförts ovan föreslår regeringen således en förstärkning av SIKA:s budget för år 1999 med totalt 6,1 miljoner kronor. Finansiering sker genom en omfördelning inom utgiftsområde 22.

Slutsatser

Sammanfattningsvis konstaterar regeringen att SIKA i huvudsak har uppfyllt de mål som åsatts. Inom verksamhetsområdet Samordning och utveckling har fokus börjat att flyttas från samordning av infrastrukturplanering till metodutveckling inför kommande planeringsomgång. Området Kommunikationsstatistik och nulägesbeskrivningar har under år 1997 präglats av en

ökad medverkan i internationellt arbete med statistikfrågor. I samband med detta har ett antal nya arbetsuppgifter inom statistikområdet tillkommit. Regeringen anser mot bakgrund av detta att det inför år 1999 är viktigt att SIKA:s insatser på statistikområdet stärks, dels för att möjliggöra en anpassning till de snabba förändringar som sker inom området, dels för att utveckla och förbättra befintliga och nya statistikprodukter.

Beräkning av anslaget för år 1999

Tusental kronor

Anslag 1998	37 215
Pris- och löneomräkning	705
Justering av premier	-168
Överföring från andra anslag	6 100
Förslag 1999	43 852

Vid anslagsberäkningen har en teknisk justering gjorts av anslaget. Justeringen är en korrigerings av den tidigare justeringen som genomfördes av anslagen år 1998 när sättet att finansiera avtalsförsäkringar på det statliga området förändrades (se bilaga 1, avsnitt 4).

E4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m.

Utgift

Tusental kronor

1997	Utfall	177 278	Anslags-sparande	21 358
1998	Anslag	188 751	Utgifts-prognos	183 748
1999	Förslag	192 690		
2000	Beräknat	196 080 ¹		
2001	Beräknat	199 037 ¹		

¹ Motsvarar 192 690 tkr i 1999 års prisnivå

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) är central förvaltningsmyndighet för meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska frågor. SMHI:s anslag skall användas till uppgifter som är nödvändiga för att tillgodose samhällets allmänna behov av prognoser, varningar och beredskap samt till sådana samhälls nödvändiga uppgifter som nyttiggör den kompetens SMHI bygger upp i den infrastrukturella verksamheten. SMHI:s övriga verksamhet skall finansieras med avgifter. Uppdragsverksamheten

sker inom ramen för SMHI:s myndighetsansvar men bekostas med full kostnadstäckning av andra myndigheter. Affärsverksamheten bedrivs på kommersiella villkor på en helt eller delvis konkurrensutsatt marknad.

SMHI skall bidra till att uppnå det övergripande målet för transportpolitiken om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

SMHI skall vidare understödja samhälleliga uppdragsgivares och kommersiella kunders ansträngningar att:

- skydda liv och egendom,
- värna om miljön,
- främja samhällsutvecklingen,
- minimera kostnader eller öka intäkter.

Den anslagsfinansierade verksamheten bedrivs i en händelsekedja för datainsamling-förädlingslutproduktion-distribution som från och med budgetåret 1995/96 går under begreppet infrastruktur. Internationell samverkan samt delar av forskning och utveckling är nödvändiga stödfunktioner för att infrastrukturen skall kunna upprätthållas.

Den kompetens som byggs upp inom infrastrukturen kommer till nytta vid framtagning av beslutsunderlag för samhällsplanering. Mer än 90 % av SMHI:s ramanslag används i dag för finansiering av infrastrukturen. Finansiering av särskilda satsningar för utveckling av nya beslutsunderlag har fått sökas hos andra myndigheter. Inom vissa viktiga områden finns dock ingen naturlig beställare och då måste ramanslaget användas. Utrymmet för detta är dock begränsat. Genom Sveriges geografiska läge är det naturligt att från svensk sida ta initiativ till och leda stora delar av de gemensamma ansträngningarna när det gäller Östersjösamarbetet. Behovet av ett adekvat kunskapsunderlag för beslutsfattare är stort, både när det gäller en beskrivning i tid och rum och när det gäller att beräkna effekter av föreslagna åtgärder. Speciellt för havsområden måste nyttjande och skydd samordnas mellan grannstater. SMHI har i många år deltagit i planeringsarbetet inom olika internationella organ för att genom ökad samverkan kunna tillgodose de behov och krav på planerings- och beslutsunderlag som behövs för ökad säkerhet till sjöss och för ett ekonomiskt och uthålligt nyttjande av havets resurser. Inom

SMHI:s ansvarsområde kan man notera att en lång rad extrema händelser inträffat under perioden 1992–1997 vilka kan ha samband med mänsklig aktivitet och störningar i den ekologiska balansen. SMHI ingår som en pusselbit i ett världsomspännande sökande efter samband mellan mänsklig aktivitet, störningar i den ekologiska balansen och vissa extrema meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska fenomen under senare år. För åren 1999 och 2000 har SMHI av denna anledning föreslagit att institutets ramanslag tillfälligt tillförs 15,5 miljoner kronor vardera året för utveckling av nya beslutsunderlag för samhällsplanering.

SMHI agerar som Sveriges representant i de internationella organisationerna EUMETSAT, ECMWF, WMO och IOC. Via EUMETSAT erhåller SMHI meteorologiska, geostationära satellitdata varje halvtimme vilket är ett mycket viktigt underlag för väderprognoser. Medlemskapet i ECMWF ger SMHI tillgång till de bästa medellånga numeriska väderprognoserna i världen. WMO är den internationella meteorologiska organisationen och är en del av FN-organisationen. SMHI:s anslag bekostar medlemsavgifterna till dessa internationella organisationer. IOC är ett FN-organ som organiserar internationella program för övervakning och kartläggning av förhållandena i havet.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Affärsverksamhetens rörelseresultat (15,8 miljoner kronor) är det bästa resultatet någonsin och bidraget från affärsverksamheten till finansieringen av infrastrukturen med 14,8 miljoner kronor innebär att verksamhetsmålet för affärsverksamheten uppnåtts.

SMHI:s infrastruktur är av mycket stort värde för många intressenter. I många fall utgör infrastrukturen en nödvändig förutsättning för intressenternas verksamhet. Bland de statliga myndigheterna och affärsverken märks bl.a. följande intressenter: Försvarsmakten, Naturvårdsverket, Vägverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket. SMHI har träffat samarbetsavtal med samtliga dessa. Av dessa bidrar alla utom Sjöfartsverket på olika sätt med ekonomiska medel till SMHI:s infrastruktur. SMHI har till regeringen redovisat att institutet i det korta perspektivet ser små möjligheter att förmå bl.a. dessa intressenter att

bidra till finansiering av vissa specifika reinvesteringar. I takt med att nya avtal tecknas eller de existerande revideras är det SMHI:s ambition att öka intressenternas generella bidrag till infrastrukturen.

Regeringen anser att ECMWF är nyckeln till ett utökat och effektivare samarbete mellan de europeiska meteorologiska instituten. Enligt SMHI föreligger det ett stort hinder för ett utökat samarbete i det faktum att det i dag saknas samlade och gemensamma mål för hur europeisk samverkan på området skall se ut. Av den anledningen har SMHI föreslagit sina europeiska systemorganisationer att sådana tas fram.

När det gäller det nordiska samarbetet pågår i både Norge och Finland omorganisation av SMHI:s motsvarigheter. De nordiska länderna har diskuterat samarbete på infrastruktursidan. De meteorologiska instituten i Island, Norge, Finland och Sverige är i princip överens om formerna för ett fördjupat samarbete. Danmark har däremot för närvarande ställt sig utanför ett sådant samarbete.

Det statsfinansiella läget medger dock för närvarande inte att SMHI:s förslag om en tillfällig förstärkning av institutets ramanslag i syfte att ta fram nya beslutsunderlag för samhällsplanering kan genomföras.

För att klara finansiering av medlemsavgifter i de internationella organisationerna WMO, ECMWF och EUMETSAT under perioden 1999–2000 utan anslagsökning anser regeringen att medel som fonderats av SMHI för EUMETSAT utnyttjas på samma sätt som inför budgetåret 1998. Med beräknat överskott från 1997 års budget och ränta t.o.m. december 1997 är tillgodohavandet ca 35 miljoner kronor, vilket tillsammans med en oförändrad underindelning av anslaget för medlemsavgifter i EUMETSAT, WMO och ECMWF på 56 miljoner kronor per år skulle täcka medlemsavgifter t.o.m. år 2000. Grundat på hittillsvarande erfarenheter är det regeringens bedömning att det kommer att bli överskott från EUMETSAT:s budget också år 1999 och år 2000, vilket i praktiken innebär att dessa kostnader skjuts framåt i tiden.

Från och med budgetåret 1998 har de två ramanslagen E5 och E6 slagits ihop till ramanslaget E4. Den 31 december år 1997 uppgick SMHI:s anslagssparande på ramanslaget E5 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut till 21,4 miljoner kronor. Under år 1997 utnyttjades endast ca 3 miljoner kronor av anslagssparandet, bl.a. som en följd av förseningar vid

Nationellt Superdator Centrum (NSC), vilket medförde att SMHI:s kostnader för datorkörningar blev betydligt lägre än beräknat för år 1997.

Enligt SMHI:s budget för år 1998 kommer ca 9,7 miljoner kronor av anslagssparandet på anslaget E5 att tas i anspråk för SMHI:s bidrag till klimatmodellprogrammet SWECLIM, för åtaganden mot för närvarande tre doktorander, särskilda utvecklingsprojekt och bl.a. för utvecklingskostnader för personal som sagts upp. Vid ingången av år 1999 beräknas anslagssparandet uppgå till 7,8 miljoner kronor. Hela summan beräknas förbrukas under år 1999.

Utgående anslagssparande år 1997 på anslaget E6 EUMETSAT, WMO och ECMWF uppgick till 11,7 miljoner kronor. På reservationsanslaget G3 EUMETSAT fanns en reservation på 17,5 miljoner kronor. Regeringen har i SMHI:s regleringsbrev för budgetåret 1998 medgivit att dessa medel får användas för medlemsavgifter i organisationerna under år 1998.

Det sammanlagda utgående anslagssparandet för år 1997 uppgick sålunda till 50,6 miljoner kronor vilket motsvarar 26,8 % av ramanslaget E4 för budgetåret 1998. Av anslagssparandet avser dock 29,2 miljoner kronor bidrag till internationella organisationer som av SMHI inte får disponeras för andra ändamål. Resterande del av anslagssparandet är en medveten strategi för att tillskapa resurser för att möjliggöra rationaliseringar i infrastrukturen och för att upprätthålla SMHI:s kompetens. Finansieringen av rationaliseringsprojekten har också skett med regeringens medgivande att utnyttja balanserade vinstmedel.

SMHI:s affärsverksamhet belastas fr.o.m. budgetåret 1998 med en avgift motsvarande 9 % av omsättningen i affärsverksamheten för utnyttjande av infrastrukturen. Beloppen inlevereras till staten. Syftet med avgiften är bl.a. att ge infrastrukturen en säkrare finansiering.

Regeringen konstaterar när det gäller SMHI:s verksamhetsmål att det viktigaste målet gällande det för varningstjänsten för skydd av liv och egendom inte uppfyllts för år 1997. Tvärtom har måloppfyllelsen sjunkit jämfört med tidigare år. Just när det gäller varningar anser regeringen att det är väsentligt att ha en mycket hög träffsäkerhet. SMHI har också angett att institutet avser att återkomma till regeringen med förslag på nya verksamhetsmål för varningar till skydd för liv och egendom inför budgetåret 1999.

Av SMHI:s årsredovisning framgår att institutet i alla delar utom ovanstående uppfyller de

uppsatta verksamhetsmålen. Regeringen bedömer med anledning av ovanstående att de övergripande målen för SMHI:s verksamhet, som beslutades av riksdagen år 1993, bör kvarstå.

SMHI har den 25 februari 1998 till regeringen redovisat ett uppdrag om kompetensförsörjning m.m. I redovisningen konstaterar SMHI att med anledning av den smala arbetsmarknaden för

meteorologer är rekryteringsunderlaget mycket begränsat vilket medför svårigheter att uppnå önskad bemanning av prognosmeteorologer. För att långsiktigt tillgodose SMHI:s behov av relevant utbildade prognosmeteorologer finns en SMHI-gemensam plattform och strategi beträffande rekrytering och utbildning av meteorologer. SMHI:s kompetensförsörjningsmål är inte mål utan har sin utgångspunkt i SMHI:s generella mål.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (Intäkt-kostnad)
Utfall 1997	9 100	9 100	0
Prognos 1998	13 000	13 000	0
Budget 1999	15 000	15 000	0
Affärsverksamhet	Intäkter (varav tjänsteexport)	Kostnader	Resultat (Intäkt-kostnad)
Utfall 1997	164 200 (22 700)	158 900 (22 770)	5 300
Prognos 1998	172 300 (28 700)	178 000 (28 700)	-6 000
			(täcks av balanserade vinstmedel)
Budget 1999	179 000 (32 000)	179 000 (32 000)	0

Slutsatser

Regeringen föreslår att SMHI bemyndigas att använda anslagssparandet i enlighet med vad som beskrivits under avsnittet Resultatinformation. På så sätt beräknas det ackumulerade anslagssparandet förbrukas inom de närmaste tre åren, varav 38,9 miljoner kronor under innevarande budgetår. Vid utgången av år 1998 beräknas det sammanlagda utgående anslagssparandet uppgå till 7,8 miljoner kronor motsvarande 3,8 % av det av SMHI föreslagna ramanslaget E4 för budgetåret 1999 exklusive bidrag till internationella organisationer.

Ramanslaget E4 har i och med sin tillkomst budgetåret 1998 underindelats i två poster; Infrastruktur och beslutsunderlag för samhällsplanering samt Medlemsavgifter i EUMETSAT, WMO och ECMWF. För att ytterligare förtydliga verksamheten kommer regeringen i regleringsbrevet för SMHI för budgetåret 1999 att

delat upp anslaget E4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m. i tre underposter; Infrastruktur och beslutsunderlag för samhällsplanering, Medlemsavgifter i internationella organisationer och Gemensam administration.

Beräkning av anslaget för år 1999

Tusental kronor

Anslag 1998	188 751
Pris- och löneomräkning	3 529
Justering av premier	410
Förslag 1999	192 690

Vid anslagsberäkningen har en teknisk justering gjorts av anslaget. Justeringen är en korrigering av den tidigare justeringen som genomfördes av anslagen år 1998 när sättet att finansiera avtalsförsäkringar på det statliga området förändrades (se bilaga 1, avsnitt 4).

9 Länsstyrelsernas verksamhet och roll i vägtrafikområdet

9.1 Länsstyrelsernas huvuduppgifter

Länsstyrelserna ansvarar bl.a. för tillståndsgivning och tillstånd av den yrkesmässiga trafiken, körkortsadministration, frågor som rör lokala trafikföreskrifter, överlastavgifter, hastighetsbestämmelser, miljöfarliga transporter m.m. samt upprättande och fastställande av länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Den 1 oktober 1998 trädde en ny körkortslag (1998:488) och en ny körkortsförordning (1998:980) i kraft. Detta har medfört att länsstyrelsernas arbetsuppgifter i vissa delar har ändrats vad avser körkortsadministrationen. Förändringarna innebär bl.a. att körkortsärenden skall handläggas hos länsstyrelsen i det län där körkortshavanden eller sökanden är folkbokförd i stället för som tidigare hos den länsstyrelse som senast meddelade körkortstillståndet. Vidare har kravet på godkänd handledare utvidgats till att gälla all privat övningskörning oavsett åldern på den som övningskör. Tidigare gällde kravet på handledare vid privat övningskörning endast om den som övningskörde var i åldern 16–17 år och 6 månader. Även införandet av en ny åldersbegränsning för körkortsbehörighet för förare av tung lastbil och bil med eller utan släp har gett länsstyrelserna nya arbetsuppgifter. Utfärdandet av traktorkort har flyttats från länsstyrelserna till Vägverket.

Resultatbedömning

Yrkestrafik

Övergripande mål för verksamhetsgrenen Kommunikationer är att länsstyrelserna skall ta nödvändiga initiativ till samverkan och samordning mellan berörda centrala, regionala och lokala myndigheter inom yrkestrafikområdet i syfte att effektivisera verksamheten och förebygga brott.

Inom området yrkestrafik kan konstateras att flera länsstyrelser har tagit initiativ till samverkan med andra berörda myndigheter. Detta samarbete har varit av varierande omfattning beroende på behovet inom respektive län. Samverkan mellan myndigheter har i många län varit mycket fruktbart och flertalet länsstyrelser pekar på att denna typ av samverkan har lett till en effektivare tillsyn av yrkestrafiken. I flera län har särskilda tillsynsprojekt drivits särskilt avseende taxinäringen. Stockholms län har under verksamhetsåret avslutat ett större taxiprojekt, som kan tjäna som ett exempel på ett effektivt och framgångsrikt samverkansprojekt. Tillsynsåtgärderna har konstaterats ha en preventiv verkan.

Arbetet med tillsyns- och tillståndsprövning av den yrkesmässiga trafiken synes ha fått den ökade prioritering såsom eftersträvats enligt regleringsbrev. En skärpt tillståndsprövning och skärpt uppföljning av lämpligheten av tillståndshavare har också skett, särskilt vad avser de ekonomiska kraven. Flera länsstyrelser har angett att de har avtal med kreditupplysningsföretag för att på ett bättre sätt kunna bevaka soliditeten hos företag i länet. Länsstyrelserna presenterar i sina

årsredovisningar även en rad andra effektivitets-
höjande åtgärder både vad gäller handläggningen
av yrkestrafiken i allmänhet och tillsynsärenden i
synnerhet. Bland annat kan nämnas framtagande
av gemensamma mallar samt mer och bättre in-
formation till allmänheten. En del länsstyrelser
pekar på att man inte genomfört några nya åtgär-
der, utan man förvaltar och förbättrar redan in-
förda effektivitetshöjande åtgärder.

Det kan konstateras att tiden för handlägg-
ningen av yrkestrafikärenden har sjunkit vid flera
av länsstyrelserna. Handläggningen har hos
många länsstyrelser blivit mer effektiv genom att
personalen har höjt sin kompetens och att ar-
betsätt och arbetsformer kontinuerligt ses över.
I de fall man inte har nått upp till fastställda mål
avseende handläggningstiderna har orsakerna
oftast varit introduktion av ny personal eller
omorganisationer.

Regeringens bedömning är sammanfattnings-
vis att länsstyrelsernas ansats även under år 1997
har varit tillfredsställande i arbetet med att effek-
tivisera handläggningen och tillsynen av yrkes-
trafikärenden.

Körkort

Generellt verkar antalet ansökningar om kör-
kortstillstånd ha minskat, delvis till följd av ung-
domarnas ekonomiska situation. Antalet kör-
kortsingripanden har dock ökat. Detta förklaras
främst med ökad samordning, effektivare ar-
betsmetoder hos polisen och bättre tekniska
hjälpmedel, främst den s.k. laserpistolen.

Flertalet länsstyrelser har effektiviserat och
förbättrat kvaliteten i sin handläggning av kör-
kortsärenden. Detta trots att många länsstyrelser
har låg bemanning och antalet ärenden att hand-
lägga har ökat. Flera länsstyrelser har dock svårt
att hålla önskvärda handläggningstider, framför
allt vad gäller interimistiska beslut om körkorts-
återkallelse. Enligt årsrapporterna har omhän-
dertagande av körkort och ansökningar om kör-
kortstillstånd prioriterats vid handläggningen av
körkortsärenden.

Den samverkan som flertalet länsstyrelser har
etablerat med berörda myndigheter och organi-

sationer på såväl nationell som regional och lokal
nivå bedöms ge en positiv utveckling och skapar
förutsättningar för att öka både kvaliteten och
effektiviteten i arbetet. Som goda exempel kan
nämnas länsstyrelsernas samverkan i den s.k.
LAKY-gruppen, regional samverkan med polisen
om bl.a. inriktningen av trafikövervakningen och
riktlinjer för omhändertagande av körkort, sam-
arbete med läkare och sociala myndigheter avse-
ende bl.a. opålitlighet i nykterhetskänseende och
läkarnas anmälningsplikt enligt körkortslagen
samt information till bl.a. körkortsaspiranter och
trafikskolor. Regeringen har uppmärksammat
på att anmälningarna från läkare enligt 17a § kör-
kortslagen i vissa fall har ökat tack vare insatser
från Vägverket och länsstyrelserna.

Infrastruktur

Länsstyrelserna och i förekommande fall själv-
styrelseorganen har under år 1997 och i början av
år 1998 upprättat, förankrat och fastställt läns-
planer för regional transportinfrastruktur för pe-
rioden 1998–2007. Länsstyrelsernas insats har
inför denna period varit mer omfattande än tidi-
gare planeringsomgångar. Ett skäl är att planerna
omfattat en större volym åtgärder, ett annat skäl
är att förankringen av planerna varit mer omfat-
tande än tidigare.

Samtliga länsstyrelser har genomfört länspla-
neringen och fastställt planerna i tid. Två läns-
planer överklagades av Vägverket på grund av att
de behandlade ett länsgränsöverskridande objekt
olika. Regeringen uppdrog åt de båda länsstyrel-
serna att revidera planerna och att samråda med
Vägverket innan justerade planer fastställdes. Bå-
da de justerade länsplanerna fastställdes under
augusti.

Flertalet länsstyrelser gör en viktig insats för
att förbättra kommunikationerna inom länet.
Länsstyrelserna samordnar olika aktörers intres-
sen och aktiviteter och bereder mark för ange-
lägna frågor. Det är regeringens uppfattning att
länsstyrelserna under året har kunnat nyttja och
vidareutveckla sin sektorsövergripande kompe-
tens i arbetet med kommunikationsfrågor.