

Kommunikationer

22



Förslag till statsbudget för 2000

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	9
2	Lagförslag	13
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1821) om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter.....	13
2.2	Förslag till lag om ändring i telelagen (1993:597).....	14
3	Kommunikationer	15
3.1	Omfattning.....	15
3.2	Utgiftsutveckling	15
3.3	Resultatbedömning	19
3.3.1	Tillståndet och utvecklingen inom området.....	19
3.3.2	De viktigaste statliga insatserna inom området.....	20
3.3.3	Effekterna av de statliga insatserna	22
3.3.4	Regeringens slutsatser.....	23
3.4	Åtgärder utanför utgiftsområdet.....	24
3.5	Skatteavvikelser	24
4	Väg och järnväg.....	27
4.1	Omfattning.....	27
4.2	Utgiftsutveckling	27
4.3	Resultatbedömning	30
4.4	Revisionens iakttagelser	35
4.5	Personalkonsekvenser.....	36
4.6	Vägverket	36
4.6.1	Regeringens slutsatser.....	44
4.6.2	Anslag för budgetåret 2000	44
	A1 Vägverket Administration	44
	A2 Väghållning och statsbidrag	45
4.7	Banverket	53
	A3 Banverket: Sektorsuppgifter.....	61
	A4 Banverket: Banhållning.....	62
	A5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (TEN)	63
	A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling...	63

5	Sjö- och luftfart	65
5.1	Omfattning	65
5.2	Utgiftsutveckling	65
5.3	Sjöfart	66
5.3.1	Resultatbedömning och slutsatser.....	67
5.3.2	Revisionens iakttagelser	67
5.3.3	Verksamhetens inriktning m.m.	67
5.3.4	Ekonomiska mål och resurser	68
5.3.5	Finansiella befogenheter.....	71
5.4	Anslag för budgetåret 2000.....	71
	B1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	71
	B2 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	72
	B3 Bidrag till sjöfarten	72
5.5	Handelsflottans kultur- och fritidsråd	74
5.6	Luftfart	74
5.6.1	Resultatbedömning och slutsatser.....	75
5.6.2	Verksamhetens inriktning m.m.	76
5.6.3	Ekonomiska mål och resurser	77
5.6.4	Finansiella befogenheter.....	79
5.7	Anslag för budgetåret 2000.....	80
	B4 Driftbidrag till kommunala flygplatser	80
5.8	Statens haverikommission.....	80
6	Post- och telekommunikation och informationsteknik	82
6.1	Omfattning	82
6.2	Utgiftsutveckling	82
6.3	Resultatbedömning.....	84
6.3.1	Tillståndet och utvecklingen inom området	84
6.3.2	De viktigaste statliga insatserna på området	89
6.3.3	Slutsatser.....	91
6.4	Revisionens iakttagelser	91
6.5	Förslag till lag om ändring i telelagen (1993:597)	91
6.6	Anslag för budgetåret 2000.....	93
	C1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	93
	C2 Upphandling av samhällsåtaganden	94
	C3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice.	95
	C4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal.....	96
	C5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	96
7	Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster, m.m.	99
7.1	Omfattning	99
7.2	Utgiftsutveckling	99
7.3	Resultatbedömning.....	101
7.4	Revisionens iakttagelser	101
7.5	Personalkonsekvenser	101
7.6	Statens järnvägar	102
7.6.1	Verksamhetens inriktning.....	102
7.6.2	Ekonomiska mål och resurser	102

7.7	Anslag för budgetåret 2000	106
	D1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier.....	106
7.8	Rikstrafiken	106
7.9	Anslag för budgetåret 2000	110
	D2 Rikstrafiken: Administration ¹⁾	110
	D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling ¹⁾	111
	D4 Viss internationell verksamhet.....	112
8	Kommunikationsforskning och meteorologi.....	113
8.1	Omfattning.....	113
8.2	Utgiftsutveckling	113
8.3	Resultatbedömning	114
8.4	Revisionens iakttagelser	114
8.5	Anslag för budgetåret 2000	115
	E1 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	115
	E2 Kommunikationsforsknings-beredningen	115
	E3 Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA).....	117
	E4 Bidrag till Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut	118
9	Länsstyrelsernas verksamhet och roll inom transportområdet	123
9.1	Länsstyrelsernas huvuduppgifter	123
9.2	Resultatbedömning	123

Tabellförteckning

Anslagsbelopp.....	10
3.1 Utgiftsutvecklingen.....	15
3.2 Omsättning m.m. för myndigheter, verk och helägda bolag inom UO22 enligt årsredovisningen för år 1998	15
3.3 Nettoavvikelse mellan åren 1999 och 2000	25
3.4 Utgiftsutvecklingen.....	25
4.1 Utgiftsutvecklingen.....	27
4.2 Verksamhetsvolym för väg och järnväg.....	28
4.3 Antalet dödade i väg- och järnvägstrafik under 1990-talet.....	31
4.4 Antalet allvarligt skadade i väg- och järnvägstrafik under 1990-talet	31
4.5 Anslagsförbrukning 1998.....	32
4.6 Vägverkets verksamhet	37
4.7 Vägprojekt öppnade för trafik under år 1998 > 50 miljoner kronor.....	38
4.8 Uppföljning av nationell plan för vägtransportsystemet 1998–2007.....	39
4.9 Uppföljning av olika åtgärder i nationell väghållningsplan 1998–2007	39
4.10 Uppföljning av länsfördelning i de regionala planerna exkl. länsjärnvägar och lånefinansiering	40
4.11 Beräknad nettouplåning åren 1999–2007	41
4.12 Låneskuld åren 1999–2007.....	42
4.13 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån.....	43
4.14 Anslagsutveckling.....	44
4.15 Beräkning av anslaget för 2000	45
4.16 Anslagsutvecklingen.....	45
4.17 Fördelning av anslaget Väghållning och statsbidrag på anslagsposter år 1999...	47
4.18 Intäkter som Vägverket disponerar.....	48
4.19 Intäkter som Vägverket inte disponerar	48
4.20 Investeringsplan.....	48
4.21 Beräkning av anslaget för 2000	51
4.22 Anslaget A2 Väghållning och statsbidrag	52
4.23 Planeringsramar	52
4.24 Innehåll i länsplaner, genomsnitt per år	52
4.25 Banverkets verksamhet	55
4.26 Uppföljning av investeringar enligt stomnätsplanen	55
4.27 Uppföljning av investeringsobjekt enligt länsplaner	58
4.28 Anslagsbehov för räntor, amorteringar m.m. för lånefinansierade projekt.....	59
4.29 Lån	60
4.30 Anslagsutvecklingen.....	61
4.31 Beräkning av anslaget för 2000	61
4.32 Anslagsutvecklingen.....	62
4.33 Beräkning av anslaget för 2000	62
4.34 Anslagsposter.....	63
4.35 Anslagsutvecklingen.....	63

4.36 Utgift	63
5.1 Utgiftsutvecklingen	65
5.2 Investeringar för perioden 2000–2002	70
5.3 Prognos över resultat m.m.	70
5.4 Anslagsutveckling	71
5.5 Anslagsutveckling	72
5.6 Anslagsutveckling	72
5.7 Flygtrafikens utveckling	75
5.8 Investeringar för perioden 2000–2002	78
5.9 Prognos över resultat m.m.	79
5.10 Anslagsutveckling	80
6.1 Utgiftsutveckling	82
6.2 Anslagsutveckling	93
6.3 Resultatbudget	94
6.4 Beräkning av anslaget för 2000	94
6.5 Anslagsutveckling	94
6.6 Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser	95
6.7 Anslagsutveckling	95
6.8 Anslagsutveckling	96
6.9 Anslagsutveckling	96
7.1 Utgiftsutvecklingen	99
7.2 Nyckeltal m.m. SJ-koncernen	103
7.3 Nyckeltal m.m. enligt treårsplan	103
7.4 Resultatreserv perioden 2000–2002	103
7.5 Investeringar	104
7.6 Påverkan på resultat av femprocentig förändring	105
7.7 Anslagsutveckling	106
7.8 Anslagsutveckling	110
7.9 Beräkning av anslaget	110
7.9 Anslagsutveckling	111
7.10 Beräkning av anslaget	112
7.11 Anslagsutveckling	112
8.1 Utgiftsutvecklingen	113
8.2 Anslagsutveckling	115
8.3 Budget för avgiftsbelagd verksamhet	115
8.4 Beräkning av anslaget för 2000	115
8.5 Anslagsutveckling	115
8.6 Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser	117
8.7 Beräkning av anslaget för 2000	117
8.8 Anslagsutvecklingen	117
8.9 Beräkning av anslaget för 2000	118
8.10 Anslagsutvecklingen	118
8.11 Uppdragsverksamhet	120
8.12 Affärsverksamhet	120
8.13 Beräkning av anslaget för år 2000	120

Diagramförteckning

4.1 Antalet dödade och svårt skadade i väg- och järnvägstrafik under 1990-talet	31
4.2 Transportvolym på Inlandsbanan	31

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. antar förslaget till lag om ändring i lagen (1998:1821) om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter (avsnitt 2.1 och avsnitt 7.7),
2. antar förslaget till lag om ändring i telelagen (1993:597) (avsnitt 2.2),
3. godkänner att regeringen får använda medel från anslaget A1 *Vägverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur (avsnitt 4.6),
4. godkänner att regeringen får besluta om en låneram om högst 1 600 000 000 kronor för Vägverket för inköp av omsättningstillgångar, anläggningstillgångar och för byggande av broar som ersätter färjor (avsnitt 4.6),
5. godkänner att anslaget A2 *Väghållning och statsbidrag* får belastas med kostnader för ränta och amorteringar 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 22 delen Söderåkra – Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda (avsnitt 4.6)
6. godkänner att anslagen A2 *Väghållning och statsbidrag* och A4 *Banverket: Banhållning* får belastas för att täcka förluster vid infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVE-DAB och eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVE-DAB (avsnitt x.x),
7. godkänner att anslaget A2 *Väghållning och statsbidrag* får belastas vid infriandet av utställda statliga garantier i enlighet med vad riksdagen beslutat för vissa väginvesteringar i Stockholms län inklusive Södra länken (rskr. 1997/98:213 och 1998/99:44) samt för Göteborgsöverenskommelsen (rskr. 1997/98:104 och rskr. 1997/98:317) (avsnitt 4.6),
8. godkänner att regeringen får besluta om en låneram om högst 8 410 000 kronor för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar, samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten (avsnitt 4.7),
9. godkänner att anslaget A4 *Banverket: Banhållning* får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för upptagna lån i Riksgäldskontoret (avsnitt 4.7),
10. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2000 – 2002 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 5.3),
11. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 5.3),
12. bemyndigar regeringen att för år 2000 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i en-

- lighet med vad regeringen förordar (avsnitt 5.3),
13. godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd (avsnitt 5.5),
 14. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2000 – 2002 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 5.6),
 15. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 5.6),
 16. bemyndigar regeringen att för år 2000 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 5.6),
 17. godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission (avsnitt 5.8),
 18. bemyndigar regeringen att tills vidare disponera avgiftsintäkter i Post- och telestyrelsens verksamhet (avsnitt 6.6),
 19. bemyndigar regeringen att under år 2000, i fråga om ramanslaget C2 *Upphandling av samhällsåtaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 250 000 000 kronor efter år 2000 (avsnitt 6.6),
 20. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 2000 – 2002 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6),
 21. bemyndigar regeringen att för år 2000 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6),
 22. godkänner vad regeringen förordar om Rikstrafiken (avsnitt 7.9),
 23. bemyndigar regeringen att under år 2000, i fråga om ramanslaget D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 4 000 000 000 kronor under åren 2001 – 2005 (avsnitt 7.9),
 24. bemyndigar regeringen att under år 2000, ifråga om ramanslaget E2 *Kommunikationsforskningsberedningen*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 300 000 000 kronor under åren 2001 – 2005 (avsnitt 8.5),
 25. för budgetåret 2000 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp

Tusental kronor

Anslag	Anslagstyp	
A1 Vägverket: Administration	ramanslag	1 272 236
A2 Vägghållning och statsbidrag	ramanslag	12 834 719
A3 Banverket: Sektorsutgifter	ramanslag	934 883
A4 Banverket: Banhållning	ramanslag	6 279 322
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	61 000
B2 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	obetecknat anslag	62 660
B3 Bidrag till sjöfarten	ramanslag	405 000
B4 Driftbidrag till kommunala flygplatser	obetecknat anslag	105 000
C1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsutgifter	ramanslag	11 206
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	50 000
D2	Rikstrafiken. Administration	ramanslag	10 000
D3	Rikstrafiken: Trafikupphandling	ramanslag	671 050
D4	Viss internationell verksamhet	ramanslag	7 500
E1	Statens väg- och transportforskningsinstitut	ramanslag	30 099
E2	Kommunikationsforskningsberedningen	ramanslag	155 851
E3	Statens institut för kommunikationsanalys	ramanslag	44 218
E4	Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut	ramanslag	200 212
Summa			25 532 440

2 Lagförslag

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1821) 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 2000.

2.2 Förslag till lag om ändring i telelagen (1993:597)

Härigenom föreskrivs att 15 § telelagen (1993:597)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §

Tillstånd enligt 7 § att driva televerksamhet får förenas med villkor om skyldighet för tillståndshavare

1. att på vissa villkor tillhandahålla telefonitjänst till fast nätanslutningspunkt åt var och en som efterfrågar denna tjänst,

2. att med beaktande av tillgänglig kapacitet tillhandahålla nätkapacitet på vissa villkor åt den som efterfrågar sådan,

3. att tillhandahålla information om verksamhetens ägare,

4. att bedriva verksamheten varaktigt och med god kapacitet och kvalitet,

4. att bedriva verksamheten varaktigt och med god kapacitet, *tillgänglighet* och kvalitet, *och så att ett effektivt frekvensutnyttjande främjas,*

5. att på ett visst sätt fullgöra vad som föreskrivs i 23 eller 34 §,

6. att på skäliga villkor i egen telekatalog publicera uppgifter om enskildas teleabonnemang hos anmälningspliktig i den utsträckning de inte omfattas av tystnadsplikt enligt lag,

7. att utan särskild ersättning upprätthålla telefonautomater i en omfattning som i fråga om antal och geografisk utbredning tillgodoser allmänhetens behov, samt

8. att på skäliga villkor tillhandahålla telefonisttjänster.

Tillstånd enligt 7 § att driva televerksamhet skall förenas med villkor att på ett visst sätt fullgöra vad som föreskrivs i 17 §.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten meddelar närmare föreskrifter om det sätt på vilket tillståndsvillkoren skall fullgöras

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

¹ Lagen omtryckt 1999:578.

3 Kommunikationer

3.1 Omfattning

Utgiftsområdet Kommunikationer omfattar väg- och banhållning, vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart, luftfart, postbefordran, telekommunikationer och generella 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. Sedan halvårsskiftet år 1999 ingår även den nya myndigheten Rikstrafiken. Därtill finns ett antal mindre bolag inom bl.a. väg- och järnvägsområdena.

3.2 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutvecklingen

Miljoner kronor (löpande priser)

Utfall 1998	Anslag 1999 ¹	Utgifts- prognos 1999	Förslag anslag 2000	Beräknat anslag 2001	Beräknat anslag 2002
27 348	25 501	25 580	25 532	25 168	25 534

¹ Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1999 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

Tabell 3.2 Omsättning m.m. för myndigheter, verk och helägda bolag inom UO22 enligt årsredovisningen för år 1998

Myndigheter/affärsverk/bolag	Omsättning inkl. investeringsanslag och transferreringar (mkr)	Varav anslagsfinansierad (mkr)	Antal anställda
Post- och telestyrelsen	551	551	148
Banverket	11 187	9 482	7 123
Vägverket	17 979	14 928	7 504
Statens väg- och transportforskningsinstitut	148	33	234
Kommunikationsforskningsberedningen	213	189	28
Handelsflottans kultur- och fritidsråd	26	0	32
Statens haverikommission	12	1	12
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut	441	216	567
Statens institut för kommunikationsanalys	30	30	16
Summa myndigheter	30 587	25 430	15 664
Statens järnvägar	14 798	26	15 694
Sjöfartsverket	4 469	0	3 450
Luftfartsverket	1 296	106	1 516

Summa affärsverk	20 563	132	20 660
Posten AB	23 498	244	42 108
Summa bolag	23 498	244	42 108

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

Verksamheten för Banverket och Vägverket har präglats av vad som fastställts av regeringen år 1998 i de långsiktiga planerna för perioden 1998 – 2007 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Det är regeringens uppfattning att de fastställda planerna skall komma att genomföras, men med en viss tidsförskjutning. Banverket har drabbats av förseningar i genomförandet av stomnätplanen bl.a. på Västkustbanan och på Norge-Vänernbanan och i utbyggnaden av fjärrblockeringar. Drift- och underhållsverksamheten bedrevs i stort sett enligt de standardnivåer som lagts fast i den nationella väghållningsplanen och i stomnätplanen. På vägsidan har ca 15 procent av det eftersläpade underhållet kunnat återhämtats. Under år 1998 har anslagssparanden på ca 3 miljarder kronor upparbetats.

Utvecklingen för väg- och järnvägstransport-systemet har i stort sett varit positiv. Tillgängligheten i systemet har förbättrats, antalet dödade och svårt skadade har minskat, dock inte de senaste åren och inte i förväntad takt. Vägverket Produktion redovisar ett sämre resultat för år 1998. Resultatförsämringen jämfört med 1997 sker främst inom den externa verksamheten.

Sjöfartsverkets arbete har under året präglats av arbete i internationella organ med att öka sjösäkerheten och att fortsätta att miljöanpassa sjöfarten. Sjöfartsverkets resultat år 1998 visar en förbättring med 210 miljoner kronor jämfört med föregående år. Regeringen konstaterar dock att Sjöfartsverket inte uppfyllt soliditetsmålet. Detta beror på beslut om extra inleveranser från regeringen.

Luftfartsverkskoncernens resultat år 1998 var en förbättring med 245 miljoner kronor jämfört med år 1997. Resultatförbättringen har till stor del sin grund i en kraftig tillväxt av flyget som transportmedel. Regeringen konstaterar att Luftfartsverket uppfyllt målen för utdelning, soliditet och räntabilitet. Verksamhetsmålen för säkerhet och luftfartspolitik kan anses uppfyllda i huvudsak.

SJ:s resultat för år 1998 blev sämre än prognosticerat. Resultatet för år 1998 försämrades med 176 miljoner kronor till -439 miljoner kronor, främst beroende på omstruktureringskostnader och vikande omsättning för gods-transporter. De långsiktiga målen för räntabilitet och soliditet uppnåddes inte.

Post- och telestyrelsens (PTS) verksamhet har bidragit till att uppfylla målen inom området. På postområdet har PTS utövat tillsyn över samtliga postoperatörer med tillstånd samt handlagt tillståndsärenden och beställbara brev enligt uppställda mål för handläggningstider. Inom teleområdet har PTS bedrivit tillståndsgivning, tillsyn samt harmonisering av reglerna för teletjänster. Inom radioområdet har arbete bedrivits för att främja ett effektivt utnyttjande av möjligheterna till radiokommunikation.

Förändringar

Regeringen konstaterar att trafiksäkerhetsmålet för år 2000 om högst 400 dödade inte torde uppnås. Regeringen kommer i regleringsbrev till berörda myndigheter att anvisa vilket kortsiktigt mål som skall gälla för trafiksäkerhetsarbetet. Som en följd av de svårigheter att uppnå trafiksäkerhetsmålet kommer ca 400 miljoner kronor per år under åren 1999 – 2003 omfördelas från Vägverkets administrationsanslag och anslagsposten sektorsuppgifter till fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Regeringen presenterade våren 1999 ett program med 11 punkter för ökad trafiksäkerhet.

Regeringen anser det mycket angeläget att man skyndsamt prövar möjligheterna till alternativ finansiering av infrastrukturprojekt och avser att studera för- och nackdelar med alternativ finansiering av vissa infrastrukturprojekt.

Sjöfartsverkets och Luftfartsverkets verksamhetsstrukturer ses över i syfte att kunna identifiera eventuella mål- och rollkonflikter samt förbättra effektiviteten och underlaget till statsmakternas styrning.

Avvecklingen av den nuvarande formen av Gotlandstillägget föreslås skjutas upp till år 2000. Ett nytt ställningstagande om avvecklingen av Gotlandstillägget bör därmed göras år 2000. Re-

geringen har för avsikt att ge Rikstrafiken i uppdrag att analysera förutsättningarna för en separation av gods- och persontransporterna.

Den 1 juli år 2000 öppnas Öresundsförbindelsen mellan Sverige och Danmark för trafik. Därigenom skapas helt nya förutsättningar för väg- och järnvägskommunikation med Danmark och övriga Europa. De svenska järnvägsföretagen skall enligt avtalet med Danmark betala för användningen av järnvägen på Öresundsförbindelsen. Regeringen bedömer att det är mest ändamålsenligt att Banverket sköter betalningen till Öresundskonsortiet. För att kompensera Banverket för detta föreslås att banavgiften höjs fr.o.m. år 2000 samt att anslaget till Banverket utökas.

Färdigställandet av Öresundsförbindelsen öppnar även en ny marknad för SJ och en snabbare väg till kontinenten för godstransporter på järnväg. Det innebär dock att SJ Färjetrafik genom Scandlines kommer att få problem med lönsamheten. De nya järnvägsanslutningarna till Arlanda och Kastrup öppnar möjligheter för nya reseprodukter.

Den 1 juli 1999 började den nya myndigheten Rikstrafiken sin verksamhet. Fram till årsskiftet kommer myndigheten att bygga upp och organisera sin struktur. Rikstrafiken skall verka för utveckling och samordning av den interregionala persontrafiken, följa kollektivtrafikens utveckling och kartlägga brister i den. Rikstrafiken skall svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional persontrafik som inte upprätthålls i trafik huvudmännens regi och där det saknas förutställningar för kommersiell drift.

Riksdagen har beslutat (prop. 1998/99:95, bet. 1998/99:TU11, rskr. 1998/99:237) om vissa ändringar i postlagen (1993:1684). Ändringarna syftar till att skapa förutsättningar för ett mer konkurrensneutralt och bättre samutnyttjande av den postala infrastrukturen och därigenom även enkelhet för kunden. Riksdagen har även beslutat om vissa ändringar i telelagen för att anpassa lagen till EG-direktiv på området (prop. 1998/99:92, bet. 1998/99:TU12, rskr. 1998/99:238). Genom ändringarna stärks telefonabonnentens integritets- och konsumentskydd.

Mål

Det transportpolitiska målet

Våren 1998 beslutade riksdagen om ett nytt transportpolitiskt mål (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266).

Målet för transportpolitiken skall vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet preciseras i fem långsiktigt inriktade delmål:

- Ett tillgängligt transportsystem
- En hög transportkvalitet
- En säker trafik
- En god miljö
- En positiv regional utveckling

De telepolitiska målen

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 bostad eller sitt fasta verksamhetsställe utnyttja telefonitjänst till ett rimligt pris inom ett allmänt tillgängligt telenät. Alla skall få tillgång till tele-tjänster på likvärdiga villkor. Telekommunikationerna skall vara uthålliga och tillgängliga under kriser och i krig.

Målet för IT-politiken

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). Målen för en nationell IT-strategi skall bl.a. vara

- att utnyttja IT:s möjligheter på ett aktivt sätt som bidrar till att skapa tillväxt och sysselsättning och som stärker Sveriges konkurrenskraft,
- att värna allas lika möjligheter så att IT kan bli ett medel för ökad kunskap, demokrati och rättvisa.

Rättsordningen, utbildningen och samhällets informationsförsörjning skall prioriteras. Effektiva former måste finnas för en kontinuerlig juridisk uppföljning av den snabba utvecklingen 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. Staten har en roll vad gäller infrastruktur (tillgänglighet), regelverket (tilliten) samt utbildning och informationsförsörjning. Sverige bör arbeta för att regelverket inom EU utvecklas i riktning mot en överskådlig och mer generell reglering som främjar den tekniska utvecklingen samtidigt som användarna garanteras tillgång till grundläggande tjänster samt att förutsättningar skapas för en ökad elektronisk handel.

De postpolitiska målen

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

En hög teknisk tillväxt och internationell konkurrenskraft anses vara en förutsättning för stark ekonomisk tillväxt. För att skapa förutsättningar för Sveriges företag att bibehålla sin framskjutna position både som användare och som producenter av IT anses en väl utvecklad IT-infrastruktur ha stor betydelse.

Regeringen anser att staten har en roll vad gäller informationstekniken när det gäller tillgänglighet, regelverk, förutsättningar för god konkurrens samt utbildning och kompetens. För att tillgängligheten skall tillgodoses är IT-infrastrukturen av vital betydelse. Tillgängligheten förutsätter också att prisbilden är sådan att företag och privatpersoner skall kunna använda nya tjänster till en rimlig kostnad. Regeringen menar att det kan uppnås bl.a. genom en ökad konkurrens inom sektorn.

Frågan om hur god social och regional täckning av IT-infrastrukturen skall kunna tillgodoses har utretts och är för närvarande under beredning. Regeringen anser att staten har ett ansvar för en väl fungerande IT-infrastruktur

finns tillgänglig. Regeringen anser det är viktigt att möjliggöra investering i öppen ledning, som säkerställer konkurrens mellan skilda operatörer. Detta kan ske t.ex. i form av ett stomnät mellan landets alla kommuner som ett första steg mot högre kapacitet i nätet som helhet. Det kräver nya investeringar i bredbandig IT-infrastruktur vilket kan ske i både privat och offentlig regi.

Det är angeläget att investeringar påbörjas för att Sveriges position nära täten bland IT-nationer skall kunna behållas och utvecklas. Regeringen avser att fortlöpande ta initiativ inom området och avser även att återkomma i den IT-proposition som planeras till början av år 2000.

Regeringen anser att frågan om IT-omställningen inför millennieskiftet är av stor vikt. Regeringen avser därför att fortlöpande informera riksdagen med så aktuell information som möjligt under hösten.

Regeringen prioriterar i enlighet med inriktningen för transportinfrastrukturen för perioden 1998–2007 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) satsningar på drift och underhåll av vägarna och järnvägarna samt på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder framför investeringar i nya vägar. På järnvägssidan prioriteras fullföljandet av den pågående anpassningen till snabbtåg. Konkurrenskraften för godstrafik på järnväg skall stärkas.

Regeringen anser att Sverige även i fortsättningen bör 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 och ser positivt på EU:s miljöarbete inom luftsektorn vad gäller frågor som skärpning av normer för buller, avgasutsläpp och avgasrelaterade avgifter.

Sjöfartsverket utreder i ett gemensamt projekt med Göteborgs hamn tillgänglighets- och säkerhetshöjande åtgärder med avsikt att säkerställa anlop av större containerfartyg och råoljetankers in till hamnen i Göteborg.

3.3 Resultatbedömning

3.3.1 Tillståndet och utvecklingen inom området

I och med internationaliseringen och kunskaps-samhällets frammarsch ställs allt hårdare krav på infrastrukturen och på säkra, miljöanpassade och pålitliga transporter. Företag i landets alla regioner måste på ett effektivt sätt kunna nå ut till internationella marknader. Infrastrukturen måste också ge förutsättningar för ett persontransport-system som möjliggör arbetspendling inom större regioner och därmed en vidgning av arbetsmarknaden. Goda, täta och snabba persontransporter binder ihop arbetsmarknader, något som bl.a. märks i Mälardalen och Öresundsregionen. Den planerade öppningen av Botniabanan kan innebära att även pendlingsregionerna kring Norrlandskusten utvidgas. Från tillväxtpunkt måste både de näringspolitiska och de regionalpolitiska aspekterna på transport-systemet uppmärksammas, inte minst sambandet mellan infrastruktur och regional utveckling.

Det nya sättet att organisera produktionen, som växer fram i informationssamhället, kan få nya följder för transportbehoven, som ännu är svåra att överblicka. Avståndens minskade betydelse när det gäller vissa kommunikationsformer och en upplösning av tidigare geografiska kopplingar mellan olika led i produktionskedjan kan t.ex. tänkas leda fram till mer sammansatta transportbehov än dagens.

Även med Sveriges väl utbyggda kommunikationsnät kan både gods- och persontransport-systemen bli effektivare. Kapacitetsproblemen i storstädernas kollektivtrafik måste lösas. Det är också betydelsefullt med en framförhållning för att uppmärksamma hotande brister, när nya pendlingsmönster eller nya marknader uppstår. Förändringar i efterfrågan på olika typer av varor och tjänster kan påverka behovet av transporter. Det är därför viktigt att utveckla metoder som kan ge tidiga indikationer på sådana förändringar i och med att förändringar i transportsystem tar tid att genomföra.

Omställningen till en ekologiskt hållbar utveckling ställer särskilda krav på transportsystemen. Miljöaspekter måste integreras vid utbyggnad och användning av alla transportsystem. Både Vägverket och Banverket har att beakta miljökonsekvenser i verksamheten. Banverket och Vägverket inför successivt ett miljöledningssystem under perioden 1998 – 2001. Satsningar

på kollektivtrafik har betydelse från miljösynpunkt likaså att utveckla mer miljöanpassade fordon.

Antalet personbilar ökade under 1998 med 2,4 procent och antalet lastbilar med 5,2 procent. Det samlade persontrafikarbetet minskade dock med 2,4 procent. Det nyregistrerades dubbelt så många bilar som skrotades. Nyare bilar är normalt krocksäkrare än äldre bilar. En förnyelse av bilparken ger därmed positiva trafiksäkerhets- och miljöeffekter. Andelen trafikarbete med personbilar utrustade med krockkudde på förarplats fortsätter öka och uppgick i slutet av år 1998 till drygt 35 procent. Trafikarbetet med lastbil ökade med 5,1 procent under år 1998. Förekomsten av tunga lastbilar i trafiken innebär en ökad skaderisk för övriga trafikanter och får därför en negativ effekt på trafiksäkerheten. Den tunga trafiken står även för en stor andel av koldioxidutsläppen.

Järnvägsmarknaden såväl i Sverige som utomlands karaktäriseras av en allt större avreglering och ökad konkurrens. Det är därför av avgörande betydelse att SJ inom en snar framtid kan nå en sådan lönsamhetsnivå att verksamheten kan få möjlighet att utvecklas i takt med de förändringar som sker på marknaden. Jämfört med 1997 ökade det totala antalet personresor på järnväg med 4 procent.

Antalet passagerare i Gotlandstrafiken har ökat under senare år och ett nytt rekord uppnåddes under år 1998 med nästan 1,2 miljoner passagerare. Prognosen för år 1999 pekar på en fortsatt ökning både för passagerare och gods.

Antalet flygpassagerare i linjefart och chartertrafik ökade under 1998 vid de statliga flygplatserna och nådde den högsta siffran någonsin, 27,5 miljoner. Utrikestrafiken står för den övervägande delen av ökningen, men även inrikesflyget har ökat.

Närmare hälften av alla svenskar har tillgång till Internet och egen PC. Även inom näringsliv och förvaltning är datoranvändningen hög. Cirka 60 procent har en mobiltelefon. Sverige och de övriga nordiska länderna intar en särställning i Europa genom den utbredda användningen av IT och den mycket kraftiga expansionen av IT-företag. Sverige har bland den högsta datortätheten i världen.

Dagens snabba IT-utveckling drivs på av marknadens behov och efterfrågan. Ny teknik gör det möjligt att förmedla elektronisk information genom många olika sorters infrastruktur. Statens ansvar är att se till att förutsättningarna för utvecklingen är goda och att avlägsna de hin-

der som försvårar eller försenar utvecklingen. Tre områden kommer att prioriteras; infrastrukturen, regelverket samt utbildning och kunskap.

Sverige har idag en jämförelsevis väl utbyggd informationsinfrastruktur. Genom att IT-baserade tjänster kommer att kunna överföras på många olika sätt kan regional obalans motverkas i fråga om möjligheterna att utnyttja IT-tjänster. Tillgängligheten till den digitala tekniken förutsätter ett institutionellt ramverk som främjar utvecklingen och tar bort onödiga hinder samtidigt som det skyddar den enskildes integritet. Regelverken skall vara stabila, förutsebara och transparenta. Sverige skall fortsätta att verka för ett gynnsamt europeiskt regelverk på telekommunikationsområdet. För närvarande pågår en översyn av EU:s telereglering och Sverige deltar aktivt i det arbetet. Samtidigt pågår parallella arbeten med olika direktiv med syfte att öka förtroendet för IT-tjänster och elektronisk handel. En hög allmän kunskapsnivå krävs för att alla skall ha tillgång till den nya tekniken. Därför måste utbildningssystemet hålla hög standard. Alla lärare och elever inom ungdomsskolan kommer att få en e-postadress. Tillgängligheten till Internet i skolan skall öka. Det är också angeläget med åtgärder som kan förbättra och utveckla IT-användningen inom de mindre företagen.

3.3.2 De viktigaste statliga insatserna inom området

IT-infrastrukturutredningen tillsattes av regeringen i juli 1998. Utredningens uppgift var dels att utröna hur tillgången till informationsinfrastruktur med hög kapacitet är fördelad över landet idag, dels att föreslå hur staten, i samverkan med andra aktörer, ska kunna uppnå god regional och social täckning med hög kapacitet. Utredningen har i juni i år lagt fram ett förslag till handlingsprogram för en utbyggnad av IT-infrastrukturen i Sverige (SOU 1999:85). Slutbetänkandet och remissvaren och de förslag som läggs i IT-propositionen kommer att bilda utgångspunkt för arbetet.

Regeringen har under år 1998 lämnat sin andra skrivelse (skr. 1998/99:2) till riksdagen där utvecklingen på IT-området redovisas. Förutom en beskrivning av den allmänna utvecklingen på området redogörs även för vidtagna och pågående

åtgärder för att bredda och utveckla användningen av informationsteknik.

Statskontorets rapport Sammanhållen strategi för samhällets IT-säkerhet (1998:18) har remissbehandlats och bereds för närvarande.

2000-delegationen har kontinuerligt informerat en bred målgrupp om frågor som rör arbetet med omställningen inför år 2000 i samhället via webbplats, nyhetsbrev, anföranden vid seminarier och i massmedia. I början av maj 1999 genomfördes en informationskampanj riktad till medborgarna i syfte att belysa olika sakfrågor som rör 2000-frågan och att informera om samhällets anpassningsarbete. Under oktober 1999 planeras en uppföljande informationskampanj.

En stor del av de statliga insatserna på teleområdet syftar till att skapa en väl fungerande konkurrens på telemarknaden för att på så sätt uppfylla de telepolitiska målen. Med målet att ytterligare främja konkurrensen inom teleområdet har riksdagen antagit vissa ändringar i telelagen (1993:597) i syfte att införa förval av teleoperatör och nummerportabilitet. Dessa lagändringar trädde i kraft den 1 juli 1999 och vissa föreskrifter för det närmare genomförandet har meddelats av Post- och telestyrelsen.

Genom ändringar i postlagen (prop. 1998/99:95, bet. 1998/99:TU11, rskr. 1998/99:237) har tillgången till delar av infrastrukturen på postmarknaden reglerats. Ändringarna syftar till att skapa förutsättningar för ett mer konkurrensneutralt och bättre samutnyttjande av infrastrukturen och därigenom även enkelhet för postkunderna.

Statens ansvar för en grundläggande kassaservice säkerställs genom ett avtal med Posten AB. I avtalet har Posten AB förbundit sig att tillhandahålla en rikstäckande kassaservice. Regeringen gjorde bedömningen i propositionen Statens ansvar på postområdet (prop. 1997/98: 127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304) att marknaden för betaltjänster har genomgått betydande förändringar under senare år och därför bör statens ansvar på området ses över. Regeringen tillsatte den 12 mars år 1998 en utredning med uppgift att utreda statens ansvar för en grundläggande betaltjänst och kontantförsörjning (dir. 1998:159). Regeringen kommer under hösten 1999 ta ställning till utredningens förslag och remissinstansernas synpunkter.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) fortsätter arbetet med att utreda en samlad statistisk belysning av förhållanden och aktiviteter där informations- och kommunika-

tionsteknik har eller förväntas få en framträdande roll. Uppdraget skall vara slutfört senast den 30 juni 2001.

Ett antal stora investeringsobjekt har under 1998 färdigställts och öppnats för trafik. Motorväg har färdigställts på väg E4 mellan Väderstad och Mjölby. Även Lundbytunneln på väg E6, Häggviksleden på riksväg 262 samt Vallsundsbron i Jämtland har färdigställts. De största satsningarna på järnvägssidan under år 1998 var fortsatt utbyggnad av dubbelspår på Västkustbanan och Mäljarbanan samt investeringar för ökad hastighet på Ostkustbanan. Drift- och underhållsverksamheten bedrevs i stort sett enligt de standardnivåer som lagts fast i den nationella väghållningsplanen och i stomnätplanen. På vägsidan har ca 15 procent av det eftersläpade underhållet kunnat återhämtats. Hastighetsgränsen har sänkts på ca 400 km väg enligt de nya kriterierna för hastighetsgränser. Banverket har under 1998 utvecklat sitt säkerhetssystem.

Regeringen beslutade i maj 1999 att Banverket senast den 1 oktober år 2000 skall redovisa till regeringen om det är möjligt att fullfölja tunnelbygget genom Hallandsås på ett miljömässigt och säkert sätt.

Riksdagen har beslutat (prop. 1997/98:117, bet. 1997/98:KrU14, rskr. 1997/98:225) om ändring i väglagen (1971:948) och lagen om byggande av järnväg (1995:1649). Lagändringarna innebär en skärpning av kraven på hänsyn till stads- och landsskapsbild, natur- och kulturvården samt estetik. Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Statens järnvägar är engagerade inom ramen för regeringens handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design. I mars 1999 redovisade de egna kvalitetsprogram för arkitektur och formgivning.

Den svenska handelsflottan minskade under år 1998. Den negativa utvecklingen kan nu förväntas upphöra och en viss inflaggning är trolig efter riksdagens beslut om att höja rederistödet och den överenskommelse om tillfällig anställning av utländsk personal som parterna på arbetsmarknaden träffat.

Under år 1998 infördes miljödifferenterade sjöfartsavgifter för att stimulera sjöfartens miljöanpassning. Regeringen har gett Sjöfartsverket i uppdrag att senast den 31 december år 1999 redovisa en utvärdering av miljödifferenteringen samt eventuella konsekvenser som omläggningen av sjöfartsavgiftssystemet i övrigt medfört.

Uppställningsplatser för flygplan, järnvägsanpassning av Arlandas Terminal 5 och förberedel-

ser för den tredje rullbanan på Arlanda flygplats samt förberedelser för ett nytt trafikledningssystem gjordes under år 1998.

Till följd av den transportpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) fattades några avgörande beslut för SJ:s framtid. Banavgifterna sänktes och den långväga busstrafiken avreglerades. Arbetet med att renodla järnvägssektorns organisation har inneburit att ansvar för vissa gemensamma funktioner och det kapillära bannätet förts över från SJ till Banverket.

Den 1 juli 1999 började den nya myndigheten Rikstrafiken sin verksamhet. Fram till årsskiftet kommer myndigheten att bygga upp och organisera sin struktur. Rikstrafiken skall verka för utveckling och samordning av den interregionala persontrafiken, följa kollektivtrafikens utveckling och kartlägga brister i den. Rikstrafiken skall svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional persontrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Eftersom det tar viss tid att bygga upp en ny organisation beslutade regeringen att uppdraga åt Delegationen för köp av viss kollektivtrafik att genomföra upphandlingen av trafik för år 2000. Fr.o.m. år 2001 kommer ansvaret för upphandlingen helt att övergå till Rikstrafiken.

Kommunikationsforskningsberedningen, Vägverket och Banverket har under år 1998 infört gemensamma ansöknings- och beslutsperioder för forskningsprojekt. Kommunikationsforskningsberedningen deltar även i uppbyggnaden av EU:s femte ramprogram för forskning och teknisk utveckling. Programmet är en viktig finansiering för svenska forskare och kunskapskälla för den svenska transportsektorn.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har under år 1998 följt länsstyrelsernas och i försökslänen självstyrelseorganens arbete med infrastrukturplanering för att utvärdera hur processen för framtagandet av länsplanerna har motsvarat riksdagens och regeringens krav.

Sektorsmyndigheterna inom transportområdet har fått i uppdrag att senast den 7 oktober 1999 lämna förslag till åtgärder som kan bidra till att uppfylla miljökvalitetsmålen (prop. 1997/98:145, bet. 1998/99:MJU6, rskr. 1998/99:183).

3.3.3 Effekterna av de statliga insatserna

Inom det transportpolitiska området

Ett tillgängligt transportsystem

Under år 1998 har framkomligheten och tillgängligheten inom transportsystemet fortsatt att förbättras genom öppnandet av nya väg- och järnvägssträckor, genom ökad bärighet på det statliga väg- och järnvägsnätet, genom ökad andel dubbelspår och högre genomsnittlig hastighet på järnvägsnätet. Banverket och Vägverket har tillsammans med Boverket, SJ, Sjöfartsverket och Luftfartsverket och representanter för handikapprörelsen påbörjat en dialog om hur tillgängligheten inom transportsystemet för funktionshindrade kan förbättras.

En hög transportkvalitet

Bärigheten på det statliga vägnätet har ökat under 1998. Samtidigt var antalet dygnskilometer avstängd väg till följd av tjällossning högre 1998 än både 1997 och 1996, men detta berodde på att vintern 1998 var ovanligt svår ur tjällossningssynpunkt. Knappt 89 procent av stornätet kunde vid utgången av 1998 trafikeras med godståg med en axellast på 22,5 ton och en hastighet på 90 km/h. Nivån är oförändrad jämfört med föregående år. Därmed har regeringens mål på 90 procent inte kunnat uppfyllas. Arbetet med att upgradera lastprofilen på sträckan Bergslagen – Göteborg kommer dock att underlätta tyngre godstransporter.

En säker trafik

Trafiksäkerheten i vägtransportsystemet har inte förbättrats under 1998. Prognosen för antalet dödade i vägtrafiken år 2000 bedöms till ca 470 enligt VTI:s prognosmodell. Användningen av bilbälte och cykelhjälm är också oförändrad i förhållande till föregående år liksom antalet hastighetsöverträdelser. Sänkningen av åldersgränsen för övningskörning till 16 år har lett till en minskning av olycksrisken för unga nyblivna körkortsinnehavare. Antalet plankorsningsolyckor med järnväg var 1998 det lägsta antalet, 45 stycken, sedan statistik började föras.

En god miljö

Antalet bullerstörda utmed statens vägnät har minskat med ca 4 400 personer eller 10 procent under året till följd av Vägverkets insatser under året. Utmed järnväg har drygt 900 fastigheter erhållit bullerskydd under året. Antalet konflikt-

punkter mellan stombävnätet och vattenförsörjningsintressen inventerades under 1997. En konfliktpunkt har åtgärdats under 1998 men arbete pågår på flera ställen. Med nuvarande takt kommer 10 – 15 vattentäkter ha åtgärdats fram till år 2004. Åtgärder för att reducera eller eliminera konflikter mellan vägtrafik och vattentäkter har under år 1998 vidtagits på ett fyrtiotal platser. Utsläppen av kväveoxider, kolväten, svaveldioxid och cancerframkallande ämnen minskade under året, medan utsläppen av koldioxid ökade med 1,2 procent jämfört med 1997. Godstransporterna på väg står för den övervägande delen av de ökade koldioxidutsläppen.

Dieselförbrukningen i järnvägssektorn ökade under 1998 med ca 7 procent jämfört med föregående år. Den långsiktiga trenden är dock att dieselförbrukningen och därmed emissionerna minskar. Sedan 1990 har dieselförbrukningen minskat med ca 15 procent.

Banverkets miljöarbete under 1998 har i övrigt inriktats på att bygga upp en organisation för miljöledning och förankra miljöledningssystemet. Banverket avslutade under 1998 en inventering av kulturhistoriskt intressanta broar.

De miljödifferenterade sjöfartsavgifterna som infördes 1998 har varit en framgång, bl.a. genom att över 1000 fartyg har anmält att de använder lågsavlig olja.

En positiv regional utveckling

Genom de nya väg- och järnvägssträckor som öppnats eller förbättrats under året har delar av landet ytterligare knutits samman. Investeringarna i Mälardalsregionen har förkortat restiden avsevärt och bidragit till goda pendlingsmöjligheter i regionen. Målet att utjämna skillnader och kompensera för långa transportavstånd har dock inte uppfyllts under 1998. Investeringarna i det statliga vägnätet har medfört att stödområdenas andel av restids- och reskostnadsminskningar är betydligt lägre än stödområdenas andel av den totala restiden och reskostnaden.

Inlandsbanan har erhållit ett särskilt upprustningsbidrag för sträckorna Ulriksfors – Hoting och Dorotera – Vilhelmina. Det nya stödsystemet till kommunala flygplatser bidrar till en positiv regional utveckling.

Inom områdena för telekommunikation, informationsteknik och post

Införandet av förval av teleoperatörer och nummerportabilitet kommer att innebära att konkurrensen på teleområdet ökar ytterligare genom att det blir lättare för konsumenterna att välja olika teleoperatörer. Vidare har Telia tvingats sänka priset för samtal från det fasta nätet till det mobila nätet med ca 20 procent efter att Post- och telestyrelsen krävt sänkta samtrafikavgifter. En rad förbättringar vad gäller servicekvalitet har skett under 1998.

Genom att skapa bättre förutsättningar för ett mer konkurrensneutralt och bättre samutnyttjande av den postala infrastrukturen förbättras förutsättningarna för alla postoperatörer att verka på den avreglerade postmarknaden utan att säkerställandet av en samhällsomfattande posttjänst påverkas. Samtidigt medför ett bättre samutnyttjande av infrastrukturen enkelhet för postkunderna på så sätt att mottagare och avsändare av post inte behöver bekymra sig om hur och med vilken operatör som en försändelse når rätt adressat.

Genom 2000-delegationens granskningar av el- och telesektorn har ytterligare information framkommit om läget i sektorerna. En informationskampanj har genomförts under våren 1999. Av den utvärdering som delegationen gjort framkommer att oron minskat hos allmänheten och förtroendet för samhällets förmåga ökat. Massmedier är dock allmänhetens främsta informationskälla i denna fråga.

3.3.4 Regeringens slutsatser

IT är ett prioriterat område. IT-infrastrukturutredningen överlämnade den 11 juni 1999 sitt betänkande Bredband för tillväxt i hela landet (SOU 1999:85) till regeringen. Förslagen remissbehandlas för närvarande. Regeringen avser att fortlöpa ta initiativ inom området och avser även att återkomma i den IT-proposition som planeras till början av år 2000.

Regeringen anser att IT-säkerhetsförslagen måste ses i ett större sammanhang. IT-säkerhet är en viktig del i samhällets skydd mot intrång i fredstid, informationsoperationer och informationskrigföring, inom vilka områden regeringen återkommer med förslag under år 1999 och 2000.

Regeringen anser att 2000-delegationens arbete bör fortsätta i samma intensiva takt så att

Sverige kan passera skiftet till år 2000 så störningsfritt som möjligt. Delegationens granskningar av sektorer bör fortsätta under senare delen av 1999. Delegationens uppgift att följa och granska arbetet ur ett tvärsektorielt perspektiv är särskilt prioriterat.

Regeringen anser att statistikförsörjning om IT-området är mycket viktigt och avvaktar resultatet av SIKAs uppdrag.

Regeringen bedömer att Vägverkets och Banverkets verksamheter under år 1998, med några undantag, bidragit till att uppfylla de trafikpolitiska målen. Insatserna för att ta igen det eftersläpade underhållet har medfört att de befintliga infrastrukturanläggningarna kunnat nyttjas för att kunna bidra till att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet.

Regeringen anser att trafiksäkerhetsarbetet måste intensifieras ytterligare då det fastlagda målet om högst 400 dödade i trafiken för år 2000 inte torde kunna nås. Som en följd av de svårigheter att uppnå trafiksäkerhetsmålet kommer ca 400 miljoner kronor per år under åren 1999 – 2003 omfördelas från Vägverkets administrationsanslag och anslagsposten sektorsuppgifter till fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Satsningar kommer att göras genom att åtgärda de farligaste vägarna, intensifiera trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna och övervakningen av gällande trafikregler samt kvalitetsåkring av transporter. Riksdagens mål om ett halverat antal plan-korsningsolyckor med järnväg till 2007, räknat från 1996 års nivå, bedöms kunna uppnås.

Riksdagens mål för koldioxidutsläpp bedöms inte kunna uppnås då utsläppen från vägtrafiken har ökat med 2,4 procent jämfört med år 1990. Regeringen ser allvarigt på en sådan utveckling och betonar vikten av att åtgärder för att bryta trenden vidtas så att målet 2010 skall kunna uppnås. Däremot bedömer regeringen att riksdagens mål för år 2000 för utsläpp av kolväten kommer att kunna nås liksom etappmålet för 2005 för kväveoxidutsläppen från vägtrafiken.

Regeringen gör även bedömningen att mål-nivån år 2003 för antalet dygnskilometer avstängd väg till följd av tjallossning kommer att kunna nås. Däremot kommer sannolikt inte etappmålet för buller utmed järnväg att uppfyllas till år 2004.

Regeringen har för avsikt att lämna särskilda uppdrag till de verksamheter som har anknytning till regeringens handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design för att de under

år 2000 skall förbereda sin medverkan under Arkitekturåret 2001.

Regeringen konstaterar att samtliga Vägverkets resultatenheter uppvisar ett positivt resultat under 1998 men att Vägverkets interna avkastningskrav inte har uppnåtts för Vägverket Produktion. År 1999 kommer Vägverket Produktion att vara fullständigt konkurrensutsatt samtidigt som nyinvesteringsvolymen inom Vägverket och Banverket förväntas minska. Detta innebär fortsatta krav på effektivisering av den egna verksamheten.

Regeringen anser att SJ behöver förstärka sin konkurrenskraft på såväl person- som gods-transportmarknaden, vilket innebär fortsatta riktade investeringsåtgärder för att anpassa utbudet av produkter och tjänster till marknadens krav på förnyelse och flexibilitet. Vidare är det viktigt att SJ ökar fokuseringen på sin kärnverksamhet samt effektiviteten och lönsamheten inom denna.

Regeringen föreslår för år 2000 att medel avsätts från Rikstrafikens anslag för att säkra trafik, med prioritet för tågtrafik, som omfattas av principöverenskommelsen med trafikhuvudmännen fram till den 31 december år 2000. Detta för att ge Rikstrafiken rådrum att på ett tillfredsställande sätt genomföra erforderliga bedömningar om vilken trafik som eventuellt bör ingå i statens upphandling. Regeringen avser inte att förlänga avtalen som grundar sig på principöverenskommelsen.

Posten AB har fortsatt att omstrukturera sitt servicenät under 1998. Regeringen bedömer att dessa förändringar inte påverkat rikstäckningen.

3.4 Åtgärder utanför utgiftsområdet

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

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

De lokala investeringsprogrammen som beviljats bidrag bedöms ge märkbara effekter på miljön bl.a. genom effektivare energianvändning och minskade utsläpp av koldioxid, kväve och svavel.

Från utgiftsområde 6 Totalförsvaret finansieras försvarsuppgifter om syftar till att säkerställa

att kommunikations- och transportsystemet fungerar även i krigs- och kristid.

Regeringen har under 1999 givit slutligt klar-tecken för att bygga ut Luleå-Kallax flygplats till en internationell fraktflygplats. En fraktflygplats vid Luleå-Kallax fyller ett internationellt behov och är samtidigt av stort värde för Norrbottens län. Fraktflygplatsen förväntas ge upphov till ett mycket stort antal nya arbetstillfällen, både direkta och indirekt kopplade till verksamheten. Kallax Cargo kan stimulera angränsande verksamheter i länet och inspirera till utveckling av näringslivet i stort.

3.5 Skatteavvikelser

Internationell postbefordran

Som export räknas transport till eller från utlandet. Detta innebär att en resa från ort i Sverige till en ort i utlandet i sin helhet är frikallad från skatteplikt. Skattebefrielsen gäller både luft-, vatten- och landtransporter. Beloppen i tabellen avser inrikes del av utrikes buss- och tågtransporter.

Persontransporter

Skattesatsen är 12 procent.

Skatt på dieselbränsle i motorfordon

Skattesatsen för diesel i olika miljöklasser jämförs med skattesatsen för bensin i miljöklass 2, vilken utgör normen på hela transportområdet. Den genomsnittliga skattesatsen för bensin i den bästa miljöklassen 41 öre/kWh medan diesel beskattas med 16 öre/kWh i miljöklass 1, 18 öre/kWh i miljöklass 2 och 21 öre/kWh i miljöklass 3. Skattesatserna avser budgetåret 1999.

Skattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Befrielsen gäller elförbrukning för järnväg och tunnelbana. Skatteavvikelsen uppgår till 41 öre/kWh.

Skattebefrielse på bränsle för inrikes sjöfart

Avvikelsen uppgår till 41 öre/kWh.

Skattebefrielse för inrikes sjöfart, koldioxidskatt

Skattebefrielse föreligger för såväl energi- som koldioxidskatt.

Tabell 3.3 Nettoavvikelser mellan åren 1999 och 2000

Miljarder kronor

	1999	2000
Internationell postbefordran	0,10	0,10
Persontransporter	2,11	2,18
Skatt på diesel	6,66	6,82
Skattebefrielse bandrift	1,04	1,05
Skattebefrielse inrikes sjöfart	0,33	0,34
Skattebefrielse för inrikes sjöfart, CO2-skatt	0,08	0,09
Summa	10,32	10,57

Tabell 3.4 Utgiftsutvecklingen

Miljoner kronor

	Utfall 1998	Anslag 1999 ¹	Utgifts-prognos 1999 ²	Förslag anslag 2000	Beräknat anslag 2001	Beräknat anslag 2002
A Väg och järnväg	24 410	22 931	22 585	23 171	22 530	22 912
B Sjö- och luftfart	1 099	818	837	634	634	634
C Post- och telekommunikation samt informations-teknik	751	695	745	559	559	534
D Statens järnvägar, Rikstrafiken m.m.	616	622	898	739	1 008	1 008
E Kommunikationsforskning och meteorologi	473	436	514	430	438	446
Totalt för utgiftsområde 22	27 348	25 501	25 580	25 532	25 168	25 534

¹ Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1999 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

² Utgiftsprognosen inkluderar även äldreanslag inom verksamhetsområdena.

För 1998 uppgår utgifterna till 27 348 miljoner kronor vilket är 3 248 miljoner kronor, 13 procent, högre, jämfört med statsbudgeten. En följd av utgiftsökningen är att anslagssparandet minskar. Det är verksamhetsområdet Väg och järnväg som står för den största skillnaden mellan statsbudgeten och utfall. Äldreanslagen inom väg- och järnvägsområdet har utnyttjats nästan helt. Det totala utfallet för äldreanslag inom verksamhetsområdet uppgår till 2 909 miljoner kronor vilket är en ökning med 2 909 miljoner kronor jämfört med statsbudgeten eftersom äldreanslag inte anvisas på aktuell statsbudget.

För 1999 beräknas utgifterna bli högre än vad som anvisats i statsbudgeten. Banverket kommer vid årets utgång att i princip ianspråktagit hela anslagskrediten. Ett antal åtgärder vidtogs i samband med vårpropositionen för 1999 för att undvika ett överskridande av utgiftstaket för år

1999. I vårpropositionen anges begränsningsbelopp för ett antal utgiftsområden/anslag där syftet är att säkerställa att anslagsförbrukningen år 1999 inte överstiger en viss bestämd nivå. I vårpropositionen redovisades även en indragning på 500 miljoner kronor på anslaget A2 Vaghållning och statsbidrag. Indragningen gjordes från posten Till regeringens förfogande.

I vårpropositionen angavs även ett begränsningsbelopp för anslaget A4 Banverket: Banhållning som emellertid inte påverkar prognosen då begränsningsbeloppet på 7 290 miljoner kronor är högre än de disponibla medlen. Den senaste prognosen för anslaget för banhållning pekar dock på att utfallet för år 1999 kommer att ligga under begränsningsbeloppet.

4 Väg och järnväg

4.1 Omfattning

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 och Banverket.

Den sammanlagda verksamhetsvolymen inkl. externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick år 1998 till ca 29,2 miljarder kronor. Inom verksamhetsområdet fanns vid utgången av året totalt ca 13 400 tillsvidareanställd personal anställda i staten.

4.2 Utgiftsutveckling

Tabell 4.1 Utgiftsutvecklingen

Miljoner kronor (löpande priser)

Utfall 1998	Anslag 1999 ^{1,2}	Utgifts- prognos 1999	Förslag anslag 2000	Beräknat anslag 2001	Beräknat anslag 2002
24 410	22 931	22 585	23 171	22 530	22 912

¹ Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1999 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

² Vårpropositionen redovisades även en indragning på 500 miljoner kronor på anslaget A2 Väghållning och statsbidrag. Indragningen gjordes från posten Till regeringens förfogande.

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

Regeringen anser att Vägverkets verksamhet under år 1998, med några undantag, bidragit till att uppnå de trafikpolitiska målen. Ett viktigt undantag är utvecklingen av trafiksäkerheten i vägtransportssystemet, som inte har förbättrats under år 1998. Genomförda trafiksäkerhetsåtgärder

inom sektorsuppgiften har hittills inte gett de förväntade effekterna på trafiksäkerheten. Regeringen har därför i 1999 års ekonomiska proposition föreslagit att medel skall omprioriteras från byggande av stamvägar till åtgärder på vägnätet som ger en ökad trafiksäkerhet. Denna omprioritering får dock inte drabba andra prioriterade åtgärder såsom ombyggnadsåtgärder på det regionala vägnätet eller satsningen på åtgärder för ökad tillgänglighet för funktionshindrade i kollektivtrafiken. Dessutom bedömer regeringen att Vägverkets administration kan effektiviseras och verkets arbete med sektorsuppgifter begränsas till sådana åtgärder som har stor och säker effekt på miljö och trafiksäkerhet. Det därigenom skapade medelsutrymmet kan i stället användas för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på hela det statliga vägnätet för att uppnå uppsatta trafiksäkerhetsmål. Målet att utsläppsnivån för koldioxid år 2010 skall vara oförändrad jämfört med år 1990 kommer inte att nås om utvecklingen fortsätter i samma riktning som hittills. Regeringen ser allvarligt på en sådan utveckling och betonar vikten av att åtgärder för att bryta trenden vidtas för att målet år 2010 skall kunna uppnås. Regeringen anser att Banverkets verksamhet under år 1998 med några undantag, bidragit till att uppnå de trafikpolitiska målen. De område där Banverket kommer att arbeta vidare för att nå målet är arbetet med driftsäkerhet och tågför-seningar.

Verksamhetsåret 1998 har till stor del präglats av att bedriva verksamheten i en sådan omfattning att de anslagssparanden på ca 3 000 miljoner kronor för Vägverket och Banverket tillsammans som fanns vid utgången för år 1997 kunde nyttjas för den verksamhet som planerats i de av regeringen under år 1998 fastställda långsiktiga

planerna. Detta arbete har genomförts på ett sådant sätt att vid utgången av år 1998 hade Vägverkets och Banverkets sammantagna anslagssparande minskat till ca 210 miljoner kronor.

Verksamhetsområdet omsatte ca 29 200 miljoner kronor under år 1998, en ökning med ca 2 900 miljoner kronor jämfört med år 1997. Utgifterna för sektorsuppgifter, statlig väghållning och banhållning har ökat medan utgifterna för myndighetsutövning har minskat jämfört med år 1997. Ökningen i utgifterna för statens väghållning består både av ökad drift och underhåll och en ökad mängd väginvesteringar, medan ökningen av banhållning består av ökad mängd järnvägsinvesteringar. Verksamhetsområdets verksamhetsvolym brutto år 1998 och år 1997 framgår av nedanstående tabeller i miljoner kronor. Verksamhetsvolym inkluderar förutom anslagsfinansierad verksamhet även verksamhet finansierad med lån, externa bidrag och intäkter av uppdrag åt utomstående. Den kraftiga volymminskningen för myndighetsuppgifter år 1998 jämfört med år 1997 beror dels på att statsbidragen för länsjärnvägar fr.o.m. år 1997 överfördes från Vägverket till Banverket där kostnaden redovisas som en del av banhållningskostnaden, dels att regelverket för statsbidrag till handkappanpassningsåtgärder inte färdigställdes i tid för att ge bidragsmottagarna (trafikhuvudmän och kommuner) möjlighet att utföra åtgärder i tillräcklig omfattning.

Tabell 4.2 Verksamhetsvolym för väg och järnväg

Väg och järnväg	1998	1997
Sektorsuppgifter	1 842	1 682
Myndighetsutövning	1 856	2 514
Statlig väghållning	13 975	11 221
Banhållning	9 179	8 492
Produktion	2 236	2 304
Uppdragsverksamhet	78	70
Summa	29 166	26 284

Arbetet med att ta fram planer för åtgärder i transportinfrastrukturen under åren 2002–2011 har påbörjats. Ett antal myndigheter arbetar för närvarande med en strategisk analys som skall utgöra underlag för regeringens proposition till riksdagen våren 2000 om inriktning och omfattning av åtgärder i transportinfrastrukturen.

Vägverket och Banverket har med anledning av regeringens proposition 1998/99:145 Svenska

miljömål fått i uppdrag att lämna förslag på åtgärder för att miljö kvalitetsmålet skall nås.

Förändringar

Den positiva utvecklingen av trafiksäkerhet under första halvan av 1990-talet har brutits. Under åren 1996–1998 har antalet dödade i vägtrafiken legat konstant omkring 540 personer. Det kortsiktiga målet om maximalt 400 dödade år 2000 är allvarligt hotat. Våren 1999 presenterade regeringen ett handlingsprogram med 11 punkter för att snabbare driva trafiksäkerhetsarbetet framåt. Programmet innebär bl.a. en satsning på kostnadseffektiva åtgärder på vägnätet, en betoning av trafikanternas eget ansvar och en effektivare och öppen övervakning av gällande regler. Programmet bygger på samverkan mellan flera samhällsområden, allt inom ramen för det synsätt på trafiksäkerhet som beslutet om nollvisionen innebär.

Regeringen anser att 11-punktsprogrammet är en viktig utgångspunkt för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet.

Regeringen konstaterar att trafiksäkerhetsmålet för år 2000 om högst 400 dödade inte torde komma att uppfyllas. Regeringen kommer till berörda myndigheter att anvisa vilket kortsiktigt mål som skall gälla för trafiksäkerhetsarbetet. Som en följd av de svårigheter att uppnå trafiksäkerhetsmålet som Vägverket har framfört har regeringen i april 1999 beslutat att ca 400 miljoner kronor per år under åren 1999–2003 omfördelas från främst administration och sektorsuppgifter till fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.

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.

På motsvarande sätt har regionala infrastrukturplaner till ett sammanlagt värde av 29,3 miljarder kronor fastställts på länsnivå av länsstyrelser eller i fyra försökslän med regionala självstyrelseorgan.

Vägverkets och Banverkets anslag för år 2000 är lägre än den nivå som krävs för att kunna genomföra planerna i planerad omfattning. Det är dock regeringens uppfattning att de fastställda infrastrukturplanerna skall kunna genomföras men med en viss tidsförskjutning och delvis annan prioritering.

Regeringen föreslog redan i prop. 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter att anslagsmedel från planeringsramen även kunde användas för bidrag till samfinansieringsprojekt tillsammans med privata intressenter. Alternativ finansiering av infrastrukturprojekt kan ge möjlighet att erhålla mer värde per krona genom ökade incitament, nytänkande och utnyttjande av den privata sektorns kommersiella kompetens vid planering, utformning och tillhandahållande av offentliga tjänster. Riskerna i ett projekt fördelas till den part (privat eller offentlig) som har störst möjlighet att hantera risken och därmed möjlighet att göra detta till lägsta möjliga kostnad. Därmed erhålls ökad effektivitet, bättre kvalitet samt tillhandahållen service av rätt omfattning/kvalitet i förhållande till kundernas efterfrågan. Internationell erfarenhet visar att det finns möjlighet till effektivitetsvinster i storleksordningen 15 % vid alternativ finansiering av infrastrukturinvesteringar. Regeringen anser det angeläget att utreda om dessa möjligheter kan tas till vara även i Sverige.

Regeringen avser därför att noggrant gå igenom och överväga möjligheter till alternativ finansiering av infrastrukturprojekt. Följande projekt har i olika sammanhang framförts som tänkbara och kan därför utgöra underlag för utredningens arbete; riksväg 40 Jönköping–Borås, väg E 4 Sundsvall Syd, väg E 4 förbifart Uppsala, Malmbanans norra omlopp samt utbyggnaden av väg E 6 i norra Bohuslän. Även andra projekt kan vara tänkbara inom bl.a. Stockholms län. Inom ramen för det fortsatta utredningsarbetet kommer att kunna fastställas om investeringsprojekt kan genomföras med alternativ finansiering. Regeringen avser att återkomma till riksdagen för att inhämta de bemyndiganden som krävs om något investeringsprojekt skall genomföras med denna form av finansiering.

Den 1 januari 1999 trädde miljöbalken i kraft, vilket innebär bl.a. att vissa större planerade transportinfrastrukturanläggningar skall tillåtlighetsprövas av regeringen. Det gäller motorvägar och motortrafikleder och andra vägar med minst fyra körfält och en längd om minst 10 kilometer samt järnvägar avsedda för fjärrtrafik och anlägg-

gande av nytt järnvägsspår på en sträcka av minst 5 kilometer för befintliga järnvägar med fjärrtrafik, t.ex. dubbelspårsutbyggnad. Regeringen kan även förbehålla sig rätten att pröva tillåtligheten av andra projekt. I och med att miljöbalken börjar tillämpas kommer ännu högre krav att ställas på att framtida projekts miljökonsekvenser blir väl belysta i ett tidigt skede. Detta bör ge utrymme för mer miljöanpassade helhetslösningar.

Den 1 januari 1999 skärptes kraven på hänsyn till stads- och landskapsbild, natur- och kulturvärden samt estetik genom ändringar i väglagen (1971:948) och lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Det innebär att det nu särskilt i lagtexten markerats att tillbörlig hänsyn skall tas till stads- och landskapsbild, natur- och kulturvärden samt estetik.

Mål

Det trafikpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Vägverkets del av detta mål år 1998 var

- att verka för att till lägsta samhällsekonomiska kostnad åstadkomma ett säkert och miljöanpassat vägtransportsystem som präglas av en hög tillgänglighet och transportkvalitet och som främjar en positiv regional utveckling,
- att verka för att ingen på sikt skall dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet och att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta,
- att fortlöpande minska miljöpåverkan, intrång och barriäreffekter av väghållning.

Banverkets del av detta mål år 1998 var

- att verka för att åstadkomma ett säkert och miljöanpassat järnvägstransportsystem som präglas av hög tillgänglighet och transportkvalitet och som främjar en positiv regional utveckling,
- att verka för att hela järnvägstransportsystemets effektivitet, tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet, miljöanpassning, resurshushållning och handikappanpassning förbättras,

- att verka för att ingen skall förolyckas eller allvarligt skadas inom järnvägssektorn,
- att verka för att järnvägstransportsystemet i en krissituation skall kunna fungera som under normala förhållanden,
- att verka för en neutral behandling av tågoperatörer samt för en trafiksäker spårtrafik.

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.

Öresundsförbindelsen mellan Sverige och Danmark öppnas under år 2000. Sverige är enligt avtalet med Danmark om en fast förbindelse över Öresund skyldig att tillse att de svenska järnvägsföretagen skall betala sammanlagt ca 225 miljoner SEK till Öresundskonsortiet för användningen av järnvägen på Öresundsförbindelsen. Eftersom bron öppnar för trafik den 1 juli 2000 skall 50 % av detta belopp erläggas år 2000. Regeringen bedömer att det är mest ändamålsenligt att Banverket sköter betalningen till Öresundskonsortiet. För att kompensera Banverket för detta föreslås att banavgifterna höjs med 105 000 000 kronor per år fr.o.m. år 2000, samt att anslaget till Banverket utökas.

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. Under år 1998 har framkomligheten och tillgängligheten inom verksamhetsområdet fortsatt att förbättras genom öppnande av nya väg- och järnvägssträckor, genom ökad bärighet på den 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.

Trafiksäkerhet

Under 1990-talet har antalet döda och allvarligt skadade i trafiken kraftigt minskat, men den positiva utvecklingen har under åren 1996–1998 i stort sett avstannat. Som framgår av tabellen och diagrammet nedan sker det absoluta flertalet av alla trafikolyckor med allvarligt skadade eller döda inom vägtrafiken. Regeringen har därför under våren 1999 presenterat ett 11-punkters handlingsprogram för att öka trafiksäkerheten inom vägtransportssystemet samt omfördelat åtgärder i den nationella väghållningsplanen under åren 1999–2003 för att kunna öka insatserna av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.

4.3 Resultatbedömning

Tillstånd och utveckling inom verksamhetsområdet

Under 1990-talet som helhet har utvecklingen i väg- och järnvägstransportsystemet varit i stort sett positiv. Tillgängligheten i systemet har förbättrats, antalet dödade i trafiken har minskat kraftigt och utsläppen av luftföroreningar har i flera fall minskat i omfattning. Stora satsningar, främst i form av nyinvesteringar, har gjorts.

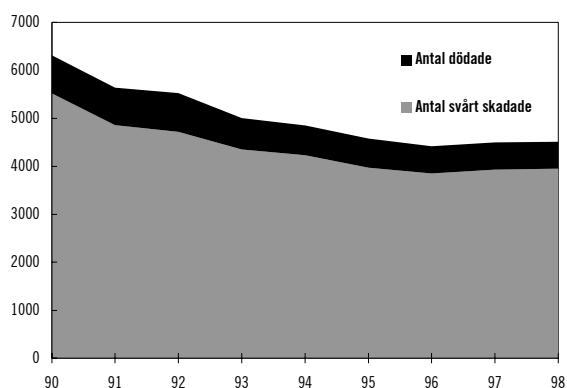
Tabell 4.3 Antalet dödade i väg- och järnvägstrafik under 1990-talet

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Vägtrafik	772	745	759	632	589	572	537	541	540
Järnvägstrafik	26	36	42	25	31	25	29	28	23
Summa	798	781	801	657	620	597	566	569	563

Tabell 4.4 Antalet allvarligt skadade i väg- och järnvägstrafik under 1990-talet

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Vägtrafik	5 501	4 832	4 702	4 334	4 221	3 965	3 837	3 917	3 930
Järnvägstrafik	16	26	20	14	13	12	17	15	20
Summa	5 517	4 858	4 722	4 348	4 234	3 977	3 854	3 932	3 950

I tabellen anges antalet dödade exkl. självmord.

Diagram 4.1 Antalet dödade och svårt skadade i väg- och järnvägstrafik under 1990-talet

Utsläpp av luftföroreningar

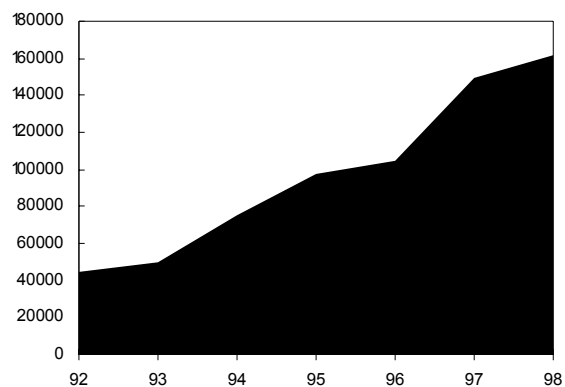
Utsläpp av luftföroreningar är i huvudsak hänförliga till vägtrafiken. Utsläppen av kväveoxider, kolväten, svaveldioxid och cancerframkallande ämnen minskar medan utsläppen av koldioxid ökar något. Den genomsnittliga bränsleförbrukningen för nya bilar har minskat men inte tillräckligt för att uppväga effekterna av ett ökat trafikarbete. Fordonsparkens genomsnittliga ålder har dock ökat kontinuerligt under 1990-talet, vilket innebär att det tar längre tid innan ny miljövänlig teknik ger effekter i samhället.

Trafikutvecklingen år 1998

Biltrafiken svarade för 73 % av det totala persontransportarbetet under året. När det gäller långväga resande (mer än tio mil enkel resa) dominerade bilen med en marknadsandel på ca

66 %. Tågets och flygets marknadsandelar låg vardera på 13 % och långväga buss på 6 %. Det totala antalet personresor med järnväg (SJ) ökade med 4,3 miljoner eller 4,0 % jämfört med år 1997 och uppgick år 1998 till 111,0 miljoner resor (fr.o.m. år 1997 ingår även resor gjorda av barn 0–15 år i statistiken).

Godstransporterna på Inlandsbanan har haft en positiv utveckling. Transportvolymen har stadigt ökat sedan år 1993.

Diagram 4.2 Transportvolym på Inlandsbanan

Verksamheten inom verksamhetsområdet Väg och Järnväg finansieras i huvudsak med anslag. En stor del investeringar finansieras dock med lån. I tabellen nedan ges en sammanfattande bild av anslagsförbrukningen under år 1998 i miljoner kronor.

Tabell 4.5 Anslagsförbrukning 1998

Miljoner kronor

Anslag	Anslagssparande	Regleringsbrev	Nettokostnad	Anslagssparande	Andel av anslag %
A1 ¹ Vägverket: Administrationskostnader	20,5	1 146,8	1 069,9	97,4	8
A2 ² Vägverket: Vaghållning och statsbidrag	1 028,8	11 857,2	12 934,0	-48,0	0
A3 Banverket: Sektorsuppgifter	145,2	755,7	776,7	124,1	16
A4 ³ Banverket: Banhållning	1 874,8	7 418,2	9 373,0	-80,0	-1
A5 Från EU-budget till TEN	82,9	175,0	152,6	105,3	60
A15 Underhållsåtgärder för sysselsättning och tillväxt	60,5	0,0	60,3	0,2	
A16 Sysselsättningsskapande åtgärder	51,7	0,0	43,2	8,5	
Summa	3 264,5	21 352,9	24 409,7	207,5	1

¹Anslagssparandet avser det äldre anslaget A1²Anslagssparandet avser de äldre anslagen A2–A4 samt A6³Anslagssparandet avser även det äldre anslaget A9

Anslagskrediten för anslaget A2 Vaghållning och statsbidrag utnyttjades med 48 miljoner kronor och anslagskrediten för anslaget A4 Banhållning utnyttjades med ca 80 miljoner kronor. För anslagen A1, A3 och A5 finns ett anslagssparande. Regeringen anser att anslagssparandet för anslaget A1 skall överföras till vaghållningsverksamheten under år 1999 för att bidra till ökade trafik-säkerhetsåtgärder. Övrigt anslagssparande kommer under år 1999 att förbrukas för anvisat ändamål.

De viktigaste insatserna inom verksamhetsområdet

Under år 1998 har drift och underhåll genomförts på ca 98 000 km statliga vägar och ca 11 500 km statliga järnvägar. På vägarna har dessutom ca 15 % av det eftersläpande underhållet kunnat återhämtas. Därmed har de befintliga infrastrukturenanläggningarna kunnat nyttjas för att bidra till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Ett antal stora investeringsobjekt har under år 1998 också färdigställts och öppnats för trafik. Bland väginvesteringarna kan särskilt nämnas motorvägsprojekten mellan Väderstad och Mjölby på Europaväg 4 samt Häggviksleden på väg 262. Även Lundbytunneln på Europaväg 6 har färdigställts liksom Vallsundsbron i Jämtland. De största satsningarna på järnvägen under år 1998 har avsett fortsatt utbyggnad av dubbelspår på Västkustbanan och Mäljarbanan samt investeringar för ökad hastighet på Ostkustbanan.

Effekter av de statliga insatserna

Tillgänglighet

Väg

Investeringar i det statliga vägnätet under året medför en minskning av restiden med 1,2 miljoner fordonstimmar per år. Det motsvarar ca 0,4 promille av den totala restidsförbrukningen på det statliga vägnätet. Till detta bör läggas åtgärder inom ramen för drift- och underhållsverksamheten som ytterligare förbättrar tillgängligheten.

Det totala persontransportarbetet med buss har ökat sin marknadsandel och är nu ca 8 % av det totala persontransportarbetet. Läns- och lokaltrafiken med buss uppvisar stora lokala variationer i resandet, men bedöms dock ha ökat under år 1998. Det långväga bussresandet har ökat markant under år 1998.

Vägverket har i årsredovisningen för år 1998 redovisat situationen för funktionshindrade. En genomsnittlig dag gör 85 % av de icke funktionshindrade minst en resa. För de funktionshindrade är motsvarande andel endast 57 %, jämfört med 58 % år 1997. Riktade åtgärder för ca 25 miljoner kronor har genomförts under år 1998 för att förbättra de funktionshindrades situation i vägtransportsystemet. Åtgärderna har bl.a. varit handikappanpassning av rastplatser och kantsten vid övergångsställen.

Järnväg

Antalet tågresor ökade under år 1998. Under år 1998 gjordes 4,3 miljoner fler resor än under motsvarande period året innan. Detta motsvarar

en ökning med 4,0 %. Totalt företogs 111 miljoner tågresor under år 1998. Under de senaste tio åren har antalet tågresor ökat med över 30 %. Det är främst det kortväga resandet som ökat kraftigt. En del av förklaringen till de senaste årens ökning är investeringar i infrastrukturen runt våra större städer samt förbättringen av utbudet av resor. Persontransportarbetet på järnväg år 1998 uppgick till 6,4 miljarder personkilometer, vilket är en ökning med 2,1 % jämfört med år 1997.

Godstransporterna på järnväg i Sverige har legat relativt stabilt mellan 18 och 19,5 miljarder tonkilometer under hela 1990-talet. Järnvägs-transporterna har förlorat marknadsandelar på en snabbt växande transportmarknad. Speciellt på långa avstånd bör järnvägens miljöfördelar kunna utnyttjas bättre.

Transportkvalitet

Väg

Normalt tillåts i Sverige fordon med maximalt axeltryck om 11 ton, boggietryck på 18 ton och bruttovikt på 60 ton. Denna bärighetsklass betecknas BK1 och vid utgången av år 1998 var 91 % av det statliga vägnätet upplåtet för denna bärighet, jämfört med 90 % år 1997 och 87 % år 1994. Samtidigt var landets vägar avstängda för tjällossning i sammanlagt 656 000 dygnskilometer vilket är en ökning jämfört med år 1997 och år 1996. Det beror på att vintern 1998 var ovanligt svår ur tjällossningssynpunkt. Avstängningarna överstiger dock ej målnivån för år 2003 på maximalt 676 000 dygnskilometer. Av bärighets-satsningarna år 1998 gjordes ca 60 % i skogslä-
nen. Det statliga grusvägnätet utgör i dag mindre än 23 % av det totala statliga vägnätet, jämfört med 31 % år 1985. Under år 1998 minskade grusväglängden med 201 km genom investeringar för 64 miljoner kronor. Vid 1998 års ingång fanns 54 % av grusvägarna med en medeldygnstrafik på över 250 fordon i Västernorrlands och Jämtlands län. Vid utgången av år 1998 har denna andel sjunkit till 52 %.

Av det eftersläpande underhållet på det statliga vägnätet återtog 15 % under år 1998 jämfört med målet 10 %.

Järnväg

Ökad bärighet innebär att varje järnvägsvagn kan innehålla tyngre last, vilket i sin tur skapar förutsättningar för bättre transportekonomi för trafikutövaren och köparen av transporttjänster.

Knappt 89 % av stomnätet kunde vid utgången av år 1998 trafikeras med godståg med en axellast på 22,5 ton och en hastighet på 90 km/tim. Nivån är oförändrad jämfört med föregående år. Därmed har regeringens mål (90 %) inte kunnat uppfyllas. Orsaken till detta är att bärighetshöjande åtgärder inte hunnit slutföras under året.

Miljö

Väg

Antalet bullerstörda längs statens vägnät har minskat med ca 4 400 personer under år 1998 som en följd av Vägverkets insatser under året. Detta är en minskning med ca 10 % av antalet bullerstörda längs statens vägnät. Utsläppen av koldioxid från vägtrafiken beräknas ha ökat med 2,6 % jämfört med år 1990, som är basår för mätningar av koldioxid enligt proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling. Målet år 2010 är att utsläppsnivån skall vara oförändrad jämfört med år 1990. Om dagens trend fortsätter kommer målet inte att nås, varför det är viktigt att Vägverket ser över vilka åtgärder som skulle kunna bidra till att vända utvecklingen i detta avseende. Riksdagens mål för år 2000 gällande utsläpp av svaveldioxid nåddes redan år 1992 och utsläppen har minskat med ca 90 % sedan år 1990. Utsläppen av kolväten har minskat med 37 % sedan år 1990 och riksdagsmålet för år 2000 bedöms kunna nås.

Kväveoxidutsläppen från vägtrafiken har minskat med 31 % sedan år 1980 och här bedöms etappmålet för år 2005 kunna nås.

Åtgärder för att reducera eller eliminera konflikter mellan vägtrafik och vattentäkter har under år 1998 vidtagits på ett fyrtiotal platser och kostnaden för detta uppgår till 65 miljoner kronor. Åtgärderna har slutförts på 16 platser.

En heltäckande uppföljning av miljöfarliga material saknas för närvarande och därför kan måluppfyllelsen inte bedömas. Användningen av naturresurser som grus i byggande av statliga vägar etc. ökar. Återvinningen och återanvändningen av beläggning, armeringsjärn, betong etc. ökar medan deponeringen minskar.

Järnväg

Antalet bullerstörda fastigheter har minskat under året. Under år 1998 har drygt 900 fastigheter erhållit bullerskyddsåtgärder. Cirka 400 av dessa har fått åtgärder i samband med större nyinvesteringsarbeten. Resterande fastigheter har framför allt erhållit åtgärder för att reducera ljudnivån i

sovrum. Bland insatser för att minska bullernivåer märks installation av bullerdämpande fönster, byggande av bullerplank och bullervallar samt fasadåtgärder.

Kemikalieanvändningen inom järnvägen har inventerats under år 1998 varvid ca 1 700 kemiska produkter påträffades. Under år 1999 arbetar Banverket med att ta fram instruktioner för kemikaliehantering.

Dieselförbrukningen i järnvägssektorn ökade under år 1998 med ca 7 % jämfört med år 1997. Den totala förbrukningen är ca 30 miljoner liter. Av dessa förbrukar SJ ca 75 %, Banverket ca 20 % och övriga företag ca 5 %. Den långsiktiga trenden är dock att dieselförbrukningen och därmed emissionerna minskar. Sedan år 1990 har dieselförbrukningen minskat med ca 15 %.

Under år 1998 byggdes eller byttes sammanlagt 276 kilometer järnväg. I samband med byggandet användes ca 1 000 000 ton material. De dominerande materialen är makadamsten till ballast och betong i slipers och fundament som tillsammans står för 97 % av materialen.

Trafiksäkerhet

Väg

Antalet dödade och skadade i vägtrafiken var i stort sett oförändrat under år 1998 jämfört med år 1997. Användningen av bilbälten och cykelhjälm har inte ökat under år 1998, utan är oförändrad jämfört med år 1997. På motsvarande sätt har inte antalet hastighetsöverträdelser minskat under året, utan även de är oförändrade jämfört med år 1997. Under året har hastigheten sänkts på ca 400 km väg. Dessa vägsträckor har valts för att hastighetssänkningen bedöms ge bäst trafiksäkerhetseffekt där. Prognosen för antalet dödade år 2000 enligt VTI:s prognosmodell bedöms till 473 under förutsättning att dagens trafik ökar med 1 %. Målet för år 2000 är 400 dödade och det kommer således troligen inte att kunna nås. Däremot pekar prognosen för antalet allvarligt skadade mot en nivå på ca 3 400 skadade år 2000, vilket ligger ca 8 % under målnivån för år 2000. Dessa prognoser har även tagit hänsyn till effekter av den tidigareläggning av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på vägarna som regeringen föreslog i vårpropositionen år 1999, samt den omfördelning av 400 miljoner kronor som gjorts för år 1999. Sedan år 1990 har antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken minskat med ca 30 %.

Järnväg

Plankorsningsolyckor, förutom självmord, medför det största antalet dödade eller allvarligt skadade inom järnvägstrafiken. Antalet plankorsningar skall därför minskas och detta förväntas medföra att antalet olyckor minskar. Enligt det transportpolitiska beslutet skall antalet olyckor vid plankorsningar halveras till år 2007 räknat från 1996 års nivå. Under år 1998 har 25 plankorsningsolyckor inträffat, det lägsta antalet sedan statistik började föras.

Under år 1998 har Banverkets säkerhetssystem utvecklats. Säkerhetsrevisioner och systeminriktade olycksutredningar har tydliggjort brister mellan gällande regler och deras praktiska tillämpning. I säkerhetsfrågor deltar Banverket också i flera samverkansorgan, bland annat Delegationen för samordning av riskfrågor där Räddningsverket är huvudman. Järnvägsinspektionen sammanställer sedan år 1999, på uppdrag av SIKA, olycksstatistik för hela järnvägssektorn. Sedan flera år finns det inom Norden ett harmoniserat underlag för framtagning och presentation av statistikuppgifter. Uppgifter som gäller Sverige presenteras i publikationen Statistik över olyckor på statens spåranläggningar.

Regional utveckling

Väg

Investeringar i det statliga vägnätet under år 1998 har medfört att stödområdenas andel av restids- och reskostnadsminskningarna är betydligt lägre än stödområdenas andel av den totala restiden och reskostnaden. Därmed har målet att utjämna skillnader och kompensera för långa transportavstånd inte uppfyllts år 1998. Det bör dock noteras att de årliga variationerna är stora. Den genomsnittliga andelen för stödområdena av restidsminskningen och reskostnadsminskningen åren 1995–1997 var i stället högre än stödområdenas andel av den totala restiden och reskostnaden. Därmed har målet att utjämna skillnader och kompensera för långa transportavstånd uppfyllts under dessa år.

Järnväg

Norrlands inland har landets svagaste arbetsmarknad och befolkningen har minskat kraftigt i det stora flertalet kommuner utmed Inlandsbanan. Järnvägstrafiken är mest konkurrenskraftig när det gäller långväga transporter av skrymmande gods och möjligheten att transportera råvaror som finner sin marknad utanför närområ-

det. Inlandsbanan har därför under år 1998 erhållit ett särskilt upprustningsbidrag på 39 miljoner kronor för sträckorna Ulriksfors–Hoting och Dorotea–Vilhelmina. Banverket har även arbetat med upprustningar av stambanan genom Övre Norrland för att bl.a. kunna öka hastigheten på banan.

Under året har Banverket bl.a. arbetat med att öka den största tillåtna axellasten på sträckan Gällivare–Luleå till 30 ton. På Ostkustbanan har spårupprustning och kapacitetshöjande genomförts.

Regeringens slutsatser

Vägverkets och Banverkets anslag för år 2000 är lägre än den nivå som krävs för att kunna genomföra planerna i planerad omfattning. Det är dock regeringens uppfattning att de fastställda infrastrukturplanerna skall kunna genomföras men med en viss tidsförskjutning och delvis annan prioritering. Regeringen anser det därför särskilt angeläget att anslagsfördelningen mellan vägar och järnväg i möjligaste mån blir proportionerlig i förhållande till resurstilldelningen i de fastställda planerna. Regeringens utgångspunkt för denna bedömning är dock att de anslagsnivåer som behövs för att genomföra fastställda planer, fördelas jämnt över planernas genomförandeperiod. Regeringen har därför också i sin bedömning beaktat anslagstilldelningen under planperiodens två första år, år 1998 och år 1999.

Väg

Regeringen anser att Vägverkets verksamhet under år 1998, 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 1998. Genomförda trafiksäkerhetsåtgärder inom sektorsuppgiften har hittills inte gett de förväntade effekterna på trafiksäkerheten. Regeringen har därför i vårpropositionen 1999 föreslagit att medel skall omprioriteras från byggande av stamvägar till åtgärder på vägnätet som ger en ökad trafiksäkerhet. Våren 1999 presenterade regeringen ett handlingsprogram med 11 punkter för ökad trafiksäkerhet. Avsikten var att driva nollvisionsarbetet framåt genom att fokusera på angelägna insatsområden. Regeringen anser också att det är angeläget att 11-punktsprogrammet genomförs för att öka trafiksäkerheten.

Denna omprioritering får dock inte drabba andra prioriterade åtgärder såsom ombyggnadsåtgärder av det regionala vägnätet eller satsningen på åtgärder för ökad tillgänglighet för funktionshindrade i kollektivtrafiken. Dessutom bedömer regeringen att Vägverkets administration kan effektiviseras och verkets arbete med sektorsuppgifter begränsas till sådana åtgärder som har stor och säker effekt på miljö och trafiksäkerhet. Det därigenom skapade medelsutrymmet kan i stället användas för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på hela det statliga vägnätet för att uppnå uppsatta trafiksäkerhetsmål. Målet att utsläppsnivån för koldioxid år 2010 skall vara oförändrad jämfört med år 1990 kommer inte att nås om utvecklingen fortsätter i samma riktning som hittills. Regeringen ser allvarligt på en sådan utveckling och betonar vikten av att åtgärder för att bryta trenden vidtas för att målet år 2010 skall kunna uppnås.

Järnvägar

Regeringen anser att Banverkets verksamhet under år 1998 med några undantag, bidragit till att uppnå de trafikpolitiska målen. De område där Banverket kommer att arbeta vidare för att nå målet är arbetet med driftsäkerhet och tågförse- ningar.

4.4 Revisionens iakttagelser

Banverket och Vägverket har av Riksrevisionsverket (RRV) erhållit revisionsberättelser för år 1998 utan invändningar. RRV har dock i sin revisionsrapport till Banverkets styrelse tagit upp flera brister avseende ledningens förvaltning och redovisning. I sin revisionsrapport till Vägverkets styrelse tar RRV huvudsakligen upp frågor gällande styr- och policyfrågor. Den ekonomistyrningsvärderingen som utförts av Ekonomistyrningsverket (ESV) har resulterat i omdömet ”tillfredsställande” för Vägverket respektive ”ej tillfredsställande” för Banverket. Regeringen ser allvarligt på ESV:s kritik och har tagit upp problemen i mål- och resultatdialogen med Banverket, som avser att förbättra kvaliteten i sin ekonomistyrning.

4.5 Personalkonsekvenser

Väg

Den blandning av olika verksamhetsmässiga neddragningar som Vägverket föreslagit för att kunna genomföra en omfördelning av anslagsmedel för ökade insatser för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder bedöms få konsekvenser för mellan 150 och 250 personer i Vägverket under år 2000.

Järnväg

Investeringar i järnvägsinfrastruktur i förhållande till stomnätplanen medför att flera av nyinvesteringarna senareläggs. De personalkonsekvenser detta medför är att en viss övertalighet i Banverkets produktionsenhet kan uppstå.

4.6 Vägverket

Organisation

Vägverket är central förvaltningsmyndighet för frågor som rör väghållning och vägtrafik. Vägverket har ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportssystemet. 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 vägtransportssystemet.

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

Personal

Antalet tillsvidareanställda i Vägverket uppgick den 31 december 1998 till 6 406 personer varav 3 733 personer är anställda i resultatenheter inom produktionsuppgifterna. Antalet anställda har minskat med 268 personer sedan år 1997. Resultatenheterna inom Vägverket svarar för en minskning med 292 personer. Vägverket i övrigt har ökat med 24 personer. De konkurrensutsatta resultatenheterna har fortsatt resursanpassningen under året som en följd av konkurrensutsättningen. Inom myndighetsdelen är ökningen av antalet tillsvidareanställda bl.a. en följd av nya uppgifter (t.ex. sektorsuppgifter). Andelen kvinnor i Vägverket ökar successivt. Sedan år 1993 har andelen ökat från 16 till 22 %. Andelen kvin-

nor i Produktionsuppgiften är ca 11 % och inom övriga Vägverket ca 38 %.

Verksamhet i bolagsform

Vägverket har under år 1998 direkt och indirekt innehaft flera bolag som bedriver verksamhet som faller inom verkets uppgifter. SVEDAB (Svensk-Danska Broförbindelsen AB) ägs av staten och förvaltas till vardera 50 % av Vägverket och Banverket. Bolagets uppgift är dels att förvalta de svenska intressena i det hälftenägda Öresundskonsortiet, dels att svara för genomförandet av väg- och järnvägsanslutningarna på den svenska sidan av Öresundsförbindelsen, dels att bidra till finansieringen av Citytunnelprojektet under Malmö. SweRoad AB exporterar konsulttjänster inom framför allt områdena vägadministration, vägunderhåll och trafiksäkerhet. Verksamheten har under året bedrivits i flera länder i Afrika, Mellanöstern, Syd- och Sydostasien samt Östeuropa. Riksdagen beslutade under år 1998 att aktierna i SweRoad AB skulle ägas av staten och förvaltas av Vägverket. Staten, genom Vägverket, har därför förvärvat aktierna från Investeringsaktiebolag Väg- och Baninvest. Väg- och Baninvests aktier förvaltas av regeringen och fr.o.m. år 1998 redovisas de i Regeringskansliets balansräkning.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Vägverkets verksamhet under år 1998 omsatte ca 18,0 miljarder kronor, en ökning med ca 2 500 miljoner kronor jämfört med år 1997. Utgifterna för Sektorsuppgifter och Statlig väghållning har ökat medan utgifterna för Myndighetsutövning har minskat jämfört med år 1997. Ökningen i utgifterna för statens väghållning består både av ökad drift och underhåll och en ökad mängd väginvesteringar. Den kraftiga volymminskningen för myndighetsutövning år 1998 jämfört med år 1997 beror på dels på att statsbidragen för länsjärnvägar fr.o.m. år 1997 överfördes från Vägverket till Banverket där kostnaden redovisas som en del av banhållningskostnaden, dels att regelverket för statsbidrag till handikappanpassningsåtgärder inte färdigställdes i tid för att ge bidragsmottagarna (trafikhuvudmän och kommuner) möjlighet att utföra åtgärder i tillräcklig omfattning. Vägverkets verksamhetsvolym

brutto år 1998 och år 1997 framgår av nedanstående tabeller.

Tabell 4.6 Vägverkets verksamhet

Miljoner kronor

	1998	1997
Sektorsuppgifter	1 055	900
Myndighetsutövning	1 856	2 514
varav utbetalning av statsbidrag	1 361	2 048
Statlig väghållning	13 975	11 221
varav väginvesteringar	7 417	6 509
varav drift och underhåll	6 557	4 712
Produktionsuppgiften	5 984	5 138
Varav intern produktion (egen regi)	-4 891	-4 287
Summa verksamhet	17 979	15 486

Alla system av väsentlig betydelse för Vägverkets egna eller andras verksamhet är klara med sin år 2000-säkring den 1 juni 1999, möjligen med några veckors försening för det av ESV inom statsförvaltningen levererade ekonomisystemet Agresso. Tre IT-lösningar som inte är vare sig samhälls- eller verksamhetskritiska har beviljats en sluttidpunkt efter den 1 juni 1999. Det är Motorway Control System (MCS) som skall vara år 2000-säkrad senast den 30 september 1999, Maskin- och lagerhållningssystemet (KOBRA) som blev år 2000-säkrad den 1 juli 1999 och ombyggnaden av reservkraft för Vägverkets Stockholmskontor som skall vara år 2000-säkrad senast den 1 december 1999.

Vägverkets miljöledningssystem utgår från Vägverkets miljöpolicy och miljöprogram. Processer och rutiner för att säkra miljöhänsyn i verksamheten kommer att ingå i Vägverkets kvalitetsystem som är under uppbyggnad. Ansvar för miljöpåverkan ingår i ordinarie verksamhetsansvar. Arbetet med att vidareutveckla Vägverkets miljöledning i EMA/ISO 14001 har under år 1998 koncentrerats på grundläggande inventering av miljöpåverkande aktiviteter. Inventeringen kommer att bearbetas under år 1999 då miljöarbetet fullföljs genom att identifiera betydande miljöaspekter.

Prioriteringen av väginvesteringsobjekt i den nationella väghållningsplanen grundar sig bl.a. på den bedömda samhällsekonomiska lönsamheten av att investeringen genomförs. I tabellen nedan redovisas bl.a. den bedömda samhällsekonomiska lönsamheten av de större investeringsobjekt

som färdigställts under år 1998. För objekt som planerades före år 1996 motiverades den enskilda utbyggnaden till stor del av stråkets samlade betydelse för vägtransportsystemets effektivitet. I kalkylerna har de trafik-, trafiksäkerhets- och miljöeffekter som beräknades i planeringsskedet använts, eftersom tiden från att vägarna öppnades för trafik är för kort för att reella effekter skall kunna följas upp.

Tabell 4.7 Vägprojekt öppnade för trafik under år 1998 > 50 miljoner kronor

Vägojekt	Längd (km)	Medel i plan (mkr) 1994-2003	Budget (mkr)	Slutlig (mkr)	NNK ¹	Restid ²	Dödade ³	Skadade ⁴
Motorväg								
E4 Väderstad-Mjölby	13	345	346	346	-0,7	28	1,4	4,3
265 Häggviksleden	1,3		472	445				
Flerfältsväg								
E6 Lundbytunneln	3,2		700	675				
13-metersväg								
30 Bredåkra-Möllenäs	5,5		82	82	+0,14	13	0,3	1
80 Förbi Storvik	10	166	224	261	-0,15	61	0,7	2,1
263 Bro över Garnsviken	3	122	123	129	+0,1	54	0,2	0,7
263 Borgen-Tullen	3	50	48	50	+0,3	32	0,3	1,0
9-metersväg								
117 Skogaby-Knäred	7,6	53	71	86	-0,4	23	0,1	0,3
172 Förbi Årjäng	5	32	64	75	-0,4	7	0,2	0,6
990 Åker-Läggesta	4	30	57	63	+0,39	15	0,1	0,4
K-738 Bro Möcklösund		92	94	92				
Z-542 Vallundsbron	2,6	260	268	307	+0,7	207	0,02	0,08
Planskild korsning								
E4 Södertälje Syd			54	56				
E4 Hallunda			51	54				

¹NNK = nettonuvärdeskvot, mått på samhällsekonomisk lönsamhet

²Restid = minskning av restid i tusentals timmar/år öppningsåret

³Dödade = reduktion av antal dödade öppningsåret

⁴Skadade = reduktion av antalet skadade öppningsåret

För projekten Häggviksleden, Lundbytunneln, Möcklösund, Södertälje Syd och Hallunda har inga traditionella samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar gjorts för de enskilda projekten. De har i några fall ingått som delar i större paket, t.ex. Dennisuppgörelsen eller Göteborgsöverenskommelsen. För de övriga visar kalkylerna att fem projekt av nio har positiv samhällsekonomisk lönsamhet. För tre av projekten med negativ lönsamhet har kostnaderna i byggskedet blivit högre än vad som kalkylerades i planeringskedet. Detta beror till en del på att projekten utökats. Exempel på dessa tillkommande åtgärder är ombyggnad av gamla vägen och ny rastplats vid Storvik, vattenskydd vid Knäred och trafikplats vid Årjäng.

Det finns normalt inte tillräckligt underlag för att fullständigt beräkna effekterna av en väginvestering förrän 3–5 år efter att vägen öppnats för trafik. En ny efterkalkyl har därför gjorts för de projekt som redovisades i Vägverkets årsredovisning för år 1995. Av de 11 vägprojekten visar sex projekt god överensstämmelse med de

efterkalkyler som gjordes år 1995, medan fyra projekt visar bättre samhällsekonomisk lönsamhet och ett projekt visar sämre samhällsekonomisk lönsamhet.

Under år 1998 ökade det bokförda värdet på väganläggningar från 66,3 till 71,3 miljarder kronor. Årets avskrivningar av väganläggningar uppgick till ca 2,1 miljarder kronor.

Vägverket Produktion redovisar för år 1998 ett resultat efter intern vinstskatt om 42 miljoner kronor mot 58 miljoner kronor året innan. Det avkastningskrav om 10 % på eget kapital efter intern vinstskatt som Vägverket själv satt upp uppnåddes inte. Resultatförsämringen jämfört med år 1997 sker främst inom den externa verksamheten för andra kunder än Vägverket och den icke konkurrensutsatta interna verksamheten för Vägverket. Även för den konkurrensutsatta interna verksamheten för Vägverket har resultatet försämrats, men inte i samma omfattning. 93 % av produktionen var konkurrensutsatt. Av 1998 års ordergång var 99 % konkurrensutsatt.

Vägverket Konsult redovisar för år 1998 ett resultat efter intern vinstskatt om 5 miljoner kronor mot en vinst om 2 miljoner kronor år 1997. Vägverkets avkastningskrav om 15 % av eget kapital efter avdrag för intern vinstskatt uppnåddes.

Vägverket Färjerederi redovisar för år 1998 ett resultat efter intern vinstskatt om 17 miljoner kronor mot 9 miljoner kronor år 1997. Färjerederiet klarar Vägverkets avkastningskrav på 15 % av eget kapital. Färjerederiet trafikerar 43 färjleder, varav 42 är statliga leder.

Redovisning av nationell väghållningsplan och regionala planer perioden 1998–2007

Riksdagen beslutade år 1998 om investeringar i trafikens infrastruktur för perioden 1998–2007. En del av beslutet omfattade investeringar i stamvägnätet. I nedanstående tabell redovisas nedlagda kostnader år 1998.

Tabell 4.8 Uppföljning av nationell plan för vägtransport-systemet 1998–2007

Stråk	Total längd (km)	Nedlagd kostnad i mkr 1998
E4 Helsingborg-Stockholm	594	524
E4 Stockholm-Sundsvall	386	430
E4 Sundsvall-Haparanda	632	211
Rv 40 Göteborg-Jönköping	147	52
E6 Trelleborg-Svinesund	498	1 707
E20 Göteborg-Stockholm	437	277
E18 Örje-Kapellskär	462	483
E22 Malmö-Norrköping	510	198
Rv 45 Göteborg-Segmon	199	30
Rv 44 Uddevalla-Båberg	17	0
Rv 70 Enköping-Mora	246	19
Rv 26 Halmstad-Bottnaryd	143	10
Rv 47/48/64 Jönköping-Kristinehamn	216	18
Rv 50/60 Ödeshög-Borlänge	271	22
Rv 55/56/53/67/80 Norrköping-Gävle	269	5
Rv 25 Halmstad-Kalmar	229	44
Rv 31/33 Jönköping-Västervik	154	4
E10 Töre-Riksgränsen	421	0
E12 Holmsund-Umbukta	472	83
E14 Sundsvall-Storlien	350	14
E65 Malmö-Ystad	54	9
Rv 45 Segmon-Karesuando	1 377	120

Den nationella väghållningsplanen innehåller olika typer av åtgärder. I tabellen nedan redovisas hur kostnaderna fördelar sig mellan olika investeringsåtgärder totalt i den nationella väghållningsplanen jämfört med utfallet för 1998 års investeringsverksamhet.

Tabell 4.9 Uppföljning av olika åtgärder i nationell väghållningsplan 1998–2007

	Summa mkr nationell plan 1998-2007	Andel i % av planen	Utfall i mkr 1998	Andel i % av utfall 1998
Investeringar i specificerade projekt	23 700	77,7	3 113	81,3
Fysiska trafik-säkerhetsåtgärder	4 500	14,8	434	11,3
Riktade åtgärder ¹	500	1,6	44	1,2
Väginformatik	1 000	3,3	64	1,7
Övriga åtgärder	800	2,6	175	4,5
Summa	30 500	100	3 830	100

¹Innefattar handikappanpassning, kollektivtrafik, rast- och informationsplatser samt fysiska anordningar för trafikövervakning.

Enligt regeringens mål i Vägverkets regleringsbrev skall lika stor andel av varje länsplan vara genomförd vid utgången av år 2001. Med utgångspunkt från utfallet för år 1998 bedömer regeringen att målet kommer att kunna nås. I tabellen nedan redovisas en uppföljning av länsfördelningen av utfallet år 1998 jämfört med fördelningen i planerna, exklusive järnvägsobjekt. De differenser som finns mellan planernas andel och utfallets andel år 1998, förklaras främst av att pågående projekt skall kunna genomföras rationellt och effektivt, dvs. att det av produktionstekniska och ekonomiska skäl kan vara nödvändigt att genomföra påbörjade arbeten i större eller mindre omfattning under ett enskilt år, än vad angiven andel anger för år 1998.

Tabell 4.10 Uppföljning av länsfördelning i de regionala planerna exkl. länsjärnvägar och lånefinansiering

	Summa mkr länsplaner 1998-2007	Andel i % av plan	Utfall i mkr 1998	Andel i % av utfall 1998
Stockholm	2 884	11,2	350	11,8
Uppsala	857	3,3	71	2,4
Södermanland	817	3,2	89	3,0
Östergötland	1 048	4,1	81	2,7
Jönköping	930	3,6	149	5,0
Kronoberg	649	2,5	74	2,5
Kalmar	527	2,1	85	2,9
Gotland	138	0,5	30	1,0
Blekinge	376	1,5	119	4,0
Skåne	1 979	7,7	263	8,9
Halland	549	2,1	51	1,7
Västra Götaland	3 434	13,4	369	12,4
Värmland	977	3,8	179	6,0
Örebro	786	3,1	57	1,9
Västmanland	741	2,9	56	1,9
Dalarna	1 776	6,9	140	4,7
Gävleborg	1 153	4,5	132	4,6
Västernorrland	1 723	6,7	160	5,4
Jämtland	997	3,9	181	6,1
Västerbotten	1 772	6,9	158	5,3
Norrbottnen	1 563	6,1	172	5,8
Summa	25 676	100	2 966	100

Upptagna lån i Vägverket

Riksdagen har begärt redovisning av i vilken utsträckning som statsbudgeten är in-tecknad för att betala framtida räntor och amortering 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 1998 var Vägverkets skuld för omsättningstillgångar 96 miljoner kronor, för anläggningstillgångar 226 miljoner kronor, för broar 175 miljoner kronor, för specifika vägobjekt 1 728 miljoner kronor och 4 759 miljoner kronor för de s.k. storstadspaketen. Regeringen bedömer att lånen för omsättningstillgångar i stort kommer att vara oförändrade under den

kommande tioårsperioden. Lånen för anläggningstillgångar kommer under år 2000 att öka med ca 950 miljoner kronor på grund av att regeringen planerar att avveckla Vägverkets indexavskrivningar, men kommer därefter också att i stort sett vara oförändrat under den kommande tioårsperioden.

Fram t.o.m. år 1989 belastades Vägverkets resultat med avskrivningar på anläggningstillgångar baserade på tillgångarnas återanskaffningsvärde. Den del av avskrivningarna som översteg avskrivningar enligt plan, s.k. indexavskrivningar, anslagsavräknades i den takt som de bokfördes och uppgår sammanlagt till ca 950 miljoner kronor. Genom indexavskrivningarna har Vägverkets lån i Riksgäldskontoret varit ca 950 miljoner kronor lägre än vad de annars skulle ha varit.

Vägverket har föreslagit att posten indexavskrivningar upplöses och redovisas mot inkomstitel samtidigt som Vägverkets lån i Riksgäldskontoret ökas med motsvarande belopp. Det ligger i linje med kapitalförsörjningsförordningens regler och även i linje med den räntemodell i Vägverket som infördes den 1 januari 1997. Den utökade upplåningen förutsätter dock att Vägverkets ram för lån till anskaffning av omsättnings- och anläggningstillgångar samt byggande av broar i Riksgäldskontoret för år 2000 utökas till 1 600 miljoner kronor. Regeringen föreslår därför en låneram på 1 600 miljoner kronor för Vägverket år 2000.

Vägverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät för att kunna ersätta färjeförbindelser med broar utan att öka Vägverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna för sådana objekt får Vägverket använda inbesparade driftmedel från färjedriften. Vid utgången av år 1998 var Vägverkets skuld för sådana objekt totalt 175 miljoner kronor. Regeringen bedömer att den kommer att vara ca 100 miljoner vid utgången av år 2007.

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 1998 till 957 miljoner kronor. Objektet har sedan länge öppnats för trafik och skulden beräknas komma att minska med ca 30 miljoner kronor om året, vilket gör att den år 2007 kan beräknas till ca 695 miljoner kronor.

Riksdagen beslutade år 1996 att fyra vägobjekt fick 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 E18/20 delen Örebro–Arboga, E 4 delen Stora Åby–Väderstad, E 22 Söderåkra–Hossmo samt E 4 trafikplats Hallunda. Vid utgången av år 1998 var skulden för dessa projekt 771 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. storstadspaketen har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg lånefinansierats. Vid utgången av år 1998 var 1 057 miljoner kronor upplånade för Södra länken, 3 149 miljoner kronor för övriga vägprojekt i Stockholm samt 553 miljoner kronor för Göteborgspaketet. Regeringen bedömer, under förutsättning att inga beslut om finansiering av räntor och amorteringar tas utöver vad som för närvarande är känt, att skulden för Södra länken kommer att uppgå till 7 574 miljoner kronor år 2007 och att motsvarande belopp för övriga Stockholmsprojekt kommer att uppgå till 2 922 miljoner kronor och för Göteborgspaketet till 4 639 miljoner kronor. I tabellen nedan redovisas nettoupplåningen med utgångspunkt från nu fattade beslut om anslag för amortering av lånen.

Tabell 4.11 Beräknad nettoupplåning åren 1999-2007

Objekt	Skuld 1998-12-31	Nettoupplåning								
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Vägverket										
VV omsättningstillgångar ¹	96	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VV anläggningstillgångar ¹	226	-16	944	0	0	0	0	0	0	0
Broinvesteringar ¹	175	0	0	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11
Väg E6 ¹	957	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29
Fyra vägobjekt (E4, E18/20, E22) ¹	771	761	-372	-648	-492	-20	0	0	0	0
Södra länken ²	1 057	-372	1 035	1 777	1 369	524	1 129	300	314	441
Övriga Stockholmsprojekt ²	3 149	-437	-948	201	195	132	166	139	158	167
Göteborgspaketet ²	553	18	106	778	867	694	639	371	352	261
Summa	6 984	-75	736	2 068	1 899	1 290	1 894	770	784	829

¹Lån i Riksgäldskontoret

²Beslut om återbetalning av lån saknas

I tabellen nedan redovisas Vägverkets ackumulerade skuld åren 1999–2007, vilken är en konsekvens av nettoupplåningen ovan. Även värdena i denna tabell utgår från nu fattade beslut om anslag för amortering av lånen.

Tabell 4.12 Låneskuld åren 1999–2007

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 1998	Skuld 1999	Skuld 2000	Skuld 2001	Skuld 2002	Skuld 2003	Skuld 2004	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007
Vägverket										
Omsättningstillgångar	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96
Anläggningstillgångar	226	210	1 154	1 154	1 154	1 154	1 154	1 154	1 154	1 154
Broinvesteringar	175	175	175	164	153	142	131	120	109	98
Summa	497	481	1 425	1 414	1 403	1 392	1 381	1 370	1 359	1 348
Förslag låneram	800	800	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600
Väg E6	957	928	899	870	841	812	783	754	725	696
Fyra vägobjekt (E4, E18/E20, E22)	771	1 532	1 160	512	20	0	0	0	0	0
Summa lån hos Riksgäldskontoret	2 225	2 941	3 484	2 796	2 264	2 204	2 164	2 124	2 084	2 044
Södra länken	1 057	685	1 720	3 497	4 866	5 390	6 519	6 819	7 133	7 574
Övriga Stockholmsprojekt	3 149	2 712	1 764	1 965	2 160	2 292	2 458	2 597	2 755	2 922
Göteborgspaketet	553	571	677	1 455	2 322	3 016	3 655	4 026	4 378	4 639
Totalt	6 984	6 909	7 645	9 713	11 612	12 902	14 796	15 566	16 350	17 179

De lån som Vägverket har i Riksgäldskontoret har en av riksdagen beslutad slutlig finansiering genom att Vägverkets anslag får belastas med kostnader för räntor och återbetalning av skuld. I nedanstående tabell redovisas det årliga anslagsbehovet åren 2000–2007 för räntor och amortering av dessa lån. Räntan är i denna tabell bedömd till 4,5 %. För "Övriga lån" utom Övriga Stockholmsprojekt redovisas den anslagsbelastning som krävs för att ränta och amortering i form av annuitet för projekten skall vara återbetalda 25 år efter det att de tas i bruk. För Övriga Stockholmsprojekt är utgångspunkten för den redovisade återbetalningen att lånet skall vara återbetalt år 2009. För "Övriga lån" i tabellen nedan redovisade regeringen i vårpropositionen 1997/98:150 sin avsikt att beträffande anslagen A2 Vaghållning och statsbidrag samt A4 Banhållning inom utgiftsområde 22 redovisa i vilken utsträckning som framtida anslagsutrymme in-tecknas av redan fattade beslut. För Vägverkets verksamhet görs det i tabellen nedan.

Tabell 4.13 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Lån i Riksgäldskontoret									
räntor	116	145	141	114	101	98	96	95	93
amorteringar	45	401	688	532	60	40	40	40	40
Summa anslagsbelastning									
Riksgäldslån	161	546	829	646	161	138	136	135	133
Övriga lån									
Södra länken						365	365	365	365
Övriga Stockholmspaket				265	265	265	265	265	265
Göteborgspaketet							215	215	215
Totalt anslagsbelastning	161	546	829	911	426	768	981	980	978

Med anledning av de förändrade regler för statliga garantier som infördes under år 1997 föreslår regeringen att anslaget A2 Vaghållning och statsbidrag får belastas vid infriandet av statliga garantier för Storstadsöverenskommelserna om så blir aktuellt, dvs. de lån som återfinns under rubriken "Övriga lån" i tabellen ovan. Enligt riksdagens beslut omfattar de statliga garantierna investeringskostnader samt upplupna räntekostnader.

Vägverkets FoU

Vägverkets sektorsansvar innebär bl.a. att myndigheten har ansvar för att samhällsmotiverad tillämpad forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet inom vägtransportområdet, planeras, initieras, genomförs, dokumenteras och utvärderas samt att resultatet sprids. För år 1998 uppgick verksamhetsvolymen inom detta område till ca 226 miljoner kronor, jämfört med 219 miljoner kronor år 1997. Under år 1998 har 60 projekt inom målområdena tillgänglighet och regional balans, miljö, trafiksäkerhet, systemövergripande forskning och utveckling samt inre effektivitet genomförts och andelen medel till universitet och högskolor har ökat med 5 %, medan andelen till konsulter minskat med 5 %. Detta är en trend som pågått de senaste åren och är en effekt av en medveten satsning på att vidga kretsen av FoU-utförare genom ett öppet ansökningsförfarande gällande Vägverkets FoU-medel.

Vägverket är en av de aktörer med FoU-verksamhet som granskas i en pågående utredning om hur Näringsdepartementets myndigheter bättre kan organiseras med hänsyn till deras

bidrag till innovationssystemet och därmed till samhällsutveckling och tillväxt.

Grundläggande informationsinfrastruktur

Regeringen ser användningen av IT inom vägtrafiken, väginformatik, som ett strategiskt verktyg av växande betydelse för att uppnå de transportpolitiska målen. Visionen är att med hjälp av IT skapa nya trafikpolitiska verktyg där åtgärder för att åstadkomma en rationell användning av transportsystemet i högre grad föregår dyra investeringsåtgärder som transportpolitiskt medel. Det handlar bl.a. om att påverka trafiken med utgångspunkt i aktuell information om vad som verkligen händer i trafiken. IT-lösningar bör därför successivt allt eftersom kunskapen om dess effekter ökar betraktas jämsides med traditionella fysiska åtgärder.

Regeringen anser att det är angeläget att erforderlig grundläggande informationsinfrastruktur byggs upp och kompletteras så att väginformatikens möjligheter att bidra till att de transportpolitiska målen tas tillvara. Staten bör säkerställa en infrastruktur för transportinformatik, bestående av grundläggande information om vägar och trafik samt annan information som krävs för ett effektivt transportsystem. Som ett led i en sådan uppbyggnad beslutade regeringen år 1996 att inrätta en nationell digital vägdatabas och Vägverket har nu i samråd med bl.a. Lantmäteriverket i uppdrag att etablera vägdatabasen före utgången av år 1999. Vägverket bedömer i sin årsredovisning för år 1998 att etableringen av vägdatabasen kommer att försenas till följd av tidsödande avtalsförhandlingar och systemutvecklingsproblem.

Vägverket har i mars 1999 redovisat ett program för ökad användning av IT inom vägtrafiken. Regeringen ser positivt på programmet som syftar till att lägga grunden för att den nödvändiga samverkan inom väginformatikområdet kan stärkas och vidareutvecklas. I programmet presenteras en strategi för införande samt en handlingsplan för de närmaste tio åren. Arbetet kommer att inriktas mot att ta fram grundläggande data om vägar och trafik, genomföra storskalig försöksverksamhet, ge stöd för införande samt skapa samverkan mot gemensamma mål. Vägverkets finansiering av de åtgärder som föreslås i handlingsplanen inryms i nationella väghållningsplanen.

Regeringens bedömning med anledning av revisionens iakttagelser

Vägverket har av Riksrevisionsverket (RRV) erhållit revisionsberättelse för år 1998 utan invändningar. I sin revisionsrapport till Vägverket tar RRV huvudsakligen upp frågor gällande styr- och policyfrågor. Årsboksluten för de olika resultatenheter Produktion, Konsult och Färjerederiet granskas av externa revisorer som utfärdar separata revisorsintyg för respektive resultatenhet och de innehåller inte heller några invändningar.

4.6.1 Regeringens slutsatser

Regeringen anser att Vägverkets verksamhet under år 1998, med några undantag, bidragit till att uppnå de trafikpolitiska målen. Ett viktigt undantag är utvecklingen av trafiksäkerheten i vägtransportssystemet, som inte har förbättrats under år 1998. Genomförda trafiksäkerhetsåtgärder inom sektorsuppgiften har hittills inte gett de förväntade effekterna på trafiksäkerheten. Regeringen har därför i vårpropositionen 1999 föreslagit att medel skall omprioriteras från byggande av stamvägar till åtgärder på vägnätet som ger en ökad trafiksäkerhet. Denna omprioritering får dock inte drabba andra prioriterade åtgärder såsom ombyggnadsåtgärder av det regionala vägnätet eller satsningen på åtgärder för ökad tillgänglighet för funktionshindrade i kollektivtrafiken. Dessutom bedömer regeringen att Vägverkets administration kan effektiviseras och verkets arbete med sektorsuppgifter begränsas till sådana åtgärder som har stor och säker effekt

på miljö och trafiksäkerhet. Det därigenom skapade medelsutrymmet kan i stället användas för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på hela det statliga vägnätet för att uppnå uppsatta trafiksäkerhetsmål.

Regeringen konstaterar att samtliga Vägverkets resultatenheter uppvisar ett positivt resultat under år 1998 men att Vägverkets interna avkastningskrav inte har uppnåtts av Vägverket Produktion. De åtgärder som vidtagits för att stärka enheternas konkurrenskraft har förbättrat resultaten för Vägverket Konsult och Vägverket Färjerederi jämfört med år 1997. År 1999 kommer Vägverket Produktion att vara fullständigt konkurrensutsatt samtidigt som nyinvesteringsvolymen inom Vägverket och Banverket förväntas minska. Detta innebär fortsatta krav på att resultatenheter, och då särskilt Vägverket Produktion, fortsätter effektiviseringen av den egna verksamheten. 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.

Vägverkets ekonomiska läge vid utgången av 1998 bedöms som tillfredsställande. Verket har sammanlagt en anslagsbehållning för anslagen A1 och A2 på ca 50 miljoner kronor och enligt verkets budgetunderlag bedömer man att man för åren 1998 och 1999 tillsammans kommer att ha en anslagstilldelning, inkl. anslagstilldelningen från A4-anslaget samt lånefinansiering som motsvarar ca 101 % av den nationella väghållningsplanen och 83 % av de regionala väghållningsplanerna.

4.6.2 Anslag för budgetåret 2000

A1 Vägverket Administration

Tabell 4.14 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
1998	Utfall	1 069 891	Anslags-sparande	97 438
1999	Anslag	1 125 242	Utgifts-prognos	1 020 000
2000	Förslag	1 272 236		
2001	Beräknat	1 294 826 ¹		
2002	Beräknat	1 318 915 ²		

¹ Motsvarar 1 272 236 000 kronor i 2000 års prisnivå.

² Motsvarar 1 272 236 000 kronor i 2000 års prisnivå.

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

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Vägverkets årsredovisning för år 1998 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 40 % (310 mkr) mellan år 1994 till år 1998 och med 2 % (24 mkr) mellan år 1997 och år 1998. Ökningen beror bl.a. på en utökning av antalet anställda i myndighetsdelen och därav följande kringkostnader som lokaler, ADB och kompetensutveckling, verkets utökade ansvar för sektorsuppgifter och ett fördjupat arbete med beställning och uppföljning av statlig väghållning.

Slutsatser

Regeringen anser att Vägverket fortsättningsvis skall försöka begränsa sina kostnader för administration och förvaltning. Regeringen föreslår därför att 135 miljoner kronor överförs till anslaget A2 Väghållning och statsbidrag. De överförda medlen kommer i stället att användas för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.

Anslaget för år 2000 har beräknats enligt nedanstående tabell. Pris- och löneomräkningen baseras på index för år 1998. Anslagsöverföringen till Vägverkets anslag A2 Vägverket: Väghållning och Statsbidrag avser utökade medel för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder som bl.a. finansieras med överföring av medel från Vägverkets administrationsanslag.

Vid anslagsberäkningen har en teknisk justering gjorts av anslaget. Justeringen har genomförts för att korrigera tidigare i anslaget inlagd kompensation för premie för avtalsförsäkring. Anslaget har tillförts 272 146 000 kronor. Regeringen beräknar därför anslaget till 1 272 236 000 kronor för år 2000. Regeringen förutsätter att

Vägverket även för åren 2001 och 2002 kan fortsätta verksamheten på samma nivå som år 2000.

Tabell 4.15 Beräkning av anslaget för 2000

Tusentals kronor

Anslag 1999	1 125 242
Pris- och löneomräkning	9 848
Överföring till anslaget A2 Vägverket	-135 000
Väghållning och statsbidrag	
Teknisk justering av anslaget	272 146
Summa	1 272 236

A2 Väghållning och statsbidrag

Tabell 4.16 Anslagsutvecklingen

Tusental kronor

1998	Utfall	11 905 193	Anslags-sparande	-48 020
1999	Anslag	12 479 738 ³	Utgifts-prognos	11 800 000
2000	Förslag	12 834 719		
2001	Beräknat	13 512 655 ¹		
2002	Beräknat	13 738 413 ²		

¹ Motsvarar 13 306 457 000 kronor i 2000 års prisnivå.

² Motsvarar 13 301 837 000 kronor i 2000 års prisnivå.

³ I vårpropositionen redovisades även en indragning på 500 miljoner kronor på anslaget A2 Väghållning och statsbidrag. Indragningen gjordes från posten Till regeringens förfogande.

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),
- myndighetsutövning (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, kompensa-

tion 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, samt för åtgärder 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, myndighetsutövning, statlig väghållning och de statsbidrag som Vägverket administrerar till andra huvudmän inom vägtransportsystemet (kommuner, trafikhuvudmän och enskilda).

I Vägverkets regleringsbrev för år 1998 finns 12 verksamhetsmål för sektorsuppgifter. Av dessa har Vägverket helt uppfyllt följande fem verksamhetsmål

- att andelen kollektivtrafikresor skall öka,
- antalet överenskommelser om kollektivtrafik mellan Vägverket och kommuner/landsting skall öka,
- antalet överenskommelser om miljö mellan Vägverket och kommuner/landsting skall öka,
- den reella medelhastigheten skall successivt anpassas efter vägens säkerhet med början i miljöer där man når de största effekterna på antalet döda och svårt skadade,
- antalet överenskommelser om trafiksäkerhet mellan Vägverket och kommuner/landsting skall öka.

Vägverket har delvis uppfyllt följande sex verksamhetsmål

- Vägverket skall stödja länsstyrelserna i deras arbete att effektivisera handläggningen av yrkestrafik- och körkortsärenden.
- Vägverket skall bidra till att de totala utsläppen av koldioxid liksom utsläppen av

kväveoxider, kolväten och cancerframkallande ämnen i tätorter minskar.

- År 2000 skall antalet dödade i vägtrafiken understiga 400 personer och antalet polisrapporterade svårt skadade skall understiga 3 700.
- Vägverkets informations- och opinionsbildning inom trafiksäkerhetsområdet skall bedrivas på ett sakligt och oberoende sätt.
- Vägverkets registerverksamhet skall tillhandahålla ett kundanpassat och aktuellt trafik- och körkortsregister med hög tillgänglighet till lägsta möjliga kostnad. Priset per registrerad enhet skall minska reellt inom en femårsperiod.

Vägverket har däremot inte uppfyllt verksamhetsmålet att bältesanvändningen i biltrafiken och hjälmanvändningen i cykeltrafiken skall öka.

Sektorsuppgifterna har hittills inte uppvisat önskvärt resultat inom trafiksäkerhetsområdet. Regeringen bedömer därför att medlen för s.k. reformarbete bör minskas under år 2000. Den totala verksamhetsvolymen under år 1998 var 1 055 miljoner kronor.

För *myndighetsutövningen* finns två verksamhetsmål i Vägverkets regleringsbrev för år 1998. Båda dessa är helt uppfyllda.

- Vägverkets genomförande av länsplaner för regional transportinfrastruktur avseende såväl åtgärder på det statliga vägnätet om utbetalning av statsbidrag skall ske så att respektive åtgärd kan genomföras rationellt och effektivt.
- Bidragsverksamheten till det enskilda vägnätet skall säkerställa att standard och tillgänglighet på det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet upprätthålls.

Den totala verksamhetsvolymen under år 1998 var ca 1 856 miljoner kronor inkl. statsbidrag.

För *statlig väghållning* finns sex verksamhetsmål i Vägverkets regleringsbrev för år 1998. Av dessa har Vägverket helt uppfyllt fem verksamhetsmål.

- Vägverket skall, med hänsyn till anvisade medel, genomföra investeringar och förbättringsåtgärder på det statliga vägnätet i enlighet med den nationella väghållningsplanen och länsplaner för regional transportinfrastruktur.

- Vägverkets genomförande av länsplaner för regional transportinfrastruktur avseende såväl åtgärder på det statliga vägnätet om utbetalning av statsbidrag skall ske så att respektive åtgärd kan genomföras rationellt och effektivt.
- Genomförandet av länsplaner för regional transportinfrastruktur skall ske på sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan är genomförd efter en fyraårsperiod (vid utgången av år 2001).
- Vägverket har under flera år drivit ett lokalt samarbete kring en strategi om hur det lågtrafikerade vägnätet i glesbygden kan åtgärdas. Målet är att denna verksamhet skall utvecklas vidare.
- Underhållet av de statliga vägnätet skall ske på ett sådant sätt att nuvarande standard upprätthålls samt att minst 10 % av det eftersläpande underhållet återtas under år 1998. Regionala skillnader i ytstandard på belagd väg skall minska för vägar med samma trafikvolym.

Vägverket har vidare delvis uppfyllt ett verksamhetsmål.

- Driften av det statliga vägnätet skall ske så att en god framkomlighet och en hög trafiksäkerhet tillgodoses.

Den totala verksamhetsvolymen för statlig väghållning under år 1998 var 13 975 miljoner kronor.

Av riksdagen anvisade medel för budgetåret 1999 har av regeringen fördelats på anslags- och delposter enligt nedanstående tabell. I tabellen redovisas också det beräknade utfallet per anslagspost.

Tabell 4.17 Fördelning av anslaget Vaghållning och statsbidrag på anslagsposter år 1999

Tusental kronor

Anslagspost	Anvisat i RB 1999	Prognos utfall 1999
Sektorsuppgifter	785 000	767 976
Myndighetsuppgifter	495 000	517 174
Statlig väghållning		
Investeringar i nationell plan	2 662 000	2 369 138
Investeringar i regional plan	1 497 738	1 500 362
Investeringar i Södra länken	400 000	400 000
Drift och underhåll	5 117 000	5 087 243
Bidrag		
Drift och byggande av enskilda vägar	100 000	100 082
Storstadsöverenskommelser	488 000	488 000
Kollektivtrafikanläggningar	146 000	167 352
Förbättring av miljö och trafiksäkerhet	104 000	140 783
Ökad tillgänglighet för kollektivtrafiken	100 000	261 890
Till regeringens förfogande	585 000	-

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 ESV om beräkningsgrunderna – om prissättningen för uppdragsverksamheten. Vägverkets uppdragsverksamhet omfattar följande tjänster.

- Försäljning av informationsuttag ur bilregistret
- Administration av felparkeringsavgifter
- Försäljning av personliga skyltar
- Försäljning av informationsuttag ur nationell vägdatabas
- Försäljning av bygg- och anläggningsarbeten (Vägverket Produktion)
- Försäljning av konsulttjänster (Vägverket Konsult)
- Försäljning av vägfärjetjänster (Vägverket Färjederiet)
- Försäljning av utbildning (Vägsektorns utbildningscentrum VUC)
- Försäljning av Trafikdata (Vägverket Trafikdata)

Budget för avgiftsbelagd verksamhet 2000–2002**Tabell 4.18 Intäkter som Vägverket disponerar**

Miljoner kronor

	2000	2001	2002
Summa Vägverket Produktion, Konsult och Färjerederiet			
Intäkter	1 082,2	1 189,2	1 303,2
Kostnader efter finansnetto	1 070,7	1 176,7	1 289,7
Resultat efter finansnetto	11,5	12,5	13,5
Kostnadstäckning i %	101	101	101
Summa VUC och Trafikdata			
Intäkter	8,0	8,0	8,0
Kostnader efter finansnetto	7,1	7,1	7,1
Resultat efter finansnetto	0,9	0,9	0,9
Kostnadstäckning i %	113	113	113
Övriga avgifter			
Intäkter	61,1	63,0	62,5
Kostnader	73,4	73,4	73,4
Resultat	-12,3	-10,4	-10,9

Tabell 4.19 Intäkter som Vägverket inte disponerar

Miljoner kronor

Verksamhet	2000	2001	2002
Offentligrättsliga avgifter (medel som Vägverket inte disponerar)	504,6	504,6	504,6
Kostnader offentligrättsliga avgifter	-498,7	-498,7	-497,7
Beräknat resultat	5,9	5,9	4,9

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 regionala planerna. 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 2000 att genomföra följande investeringar:

Tabell 4.20 Investeringsplan

Miljoner kronor

Investering	Anslag	Lån	Externa bidrag	Förskottering
Statliga vägar investeringar	4 084	2 250	130	180
Anläggningstillgångar brutto	-	400	-	-

Den lånefinansierade verksamheten gällande statliga investeringar kommer huvudsakligen att ske genom upplåning via statens investeringsaktiebolag Väg- och Baninvests dotterbolag för nyinvesteringar i vägar i Göteborg och Stockholm. Upplåningen avser huvudsakligen investeringar i tidigare lagda väginvesteringar enligt särskilda bemyndiganden.

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.

Slutsatser

Vägverkets anslag för år 2000 är något lägre än den nivå som krävs för att kunna genomföra den av regering och riksdag beslutade nationella väghållningsplanen samt de av länsstyrelserna och i förekommande fall självstyrelseorgan fastställda länsplanerna. Det är viktigt att planerna fullföljs, inte minst med tanke på att infrastrukturinvesteringars betydelse för tillväxt understryks i de utkast till tillväxtavtal som lämnats till regeringen under våren. Infrastrukturinvesteringar ligger egentligen utanför det som skulle behandlas i tillväxtavtalen eftersom de kräver långa förberedelsestider och därför behöver blicka längre fram-

åt än tillväxtavtalsperioden 2000–2002. Trots detta har 18 av 21 län valt att betona vikten av infrastrukturutveckling för regional tillväxt i avtalsutkastet. Det är därför regeringens uppfattning att de fastställda planerna skall kunna genomföras men med en viss tidsförskjutning och delvis annan prioritering.

Vägverket skall på regeringens uppdrag ta fram underlag till stöd för utarbetandet av program och planer, som anger hur kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik kan stärkas och biltrafiken begränsas till år 2010 i landets större städer. Verket skall också ta fram förslag till rekommendationer för en samordnad stads- och trafikplanering, som kan bidra till att uppfylla målen i de transport- och miljöpolitiska propositionerna.

Våren 1999 presenterade regeringen ett handlingsprogram med 11 punkter för ökad trafiksäkerhet. Programmet bygger på samverkan mellan flera samhällsområden, där den viktigaste punkten är trafiksäkerhetsatsning på de farligaste vägarna. Avsikten var att driva nollvisionsarbetet framåt genom att fokusera på angelägna insatsområden. Programmet omfattar;

- En satsning på de farligaste vägarna med uppdrag till Vägverket att hitta kostnadseffektiva åtgärder som gör vägarna säkrare med hjälp av exempelvis mittbarriärer och rensning av vägens sidoområde.
- Säkrare trafik i kommunerna genom att demonstrationsprojekt av strategisk betydelse genomförs.
- Trafikantens ansvar betonas med förslag om åtgärder för att få trafikanten att följa gällande trafikregler, automatisk övervakning kan vara ett sätt att uppnå detta.
- Ökad användning av cykelhjälm är angeläget för att minska antalet döda och allvarligt skadade inom cykeltrafiken.
- Kvalitetssäkring av transporter syftar till att de som utför transporter har ett kvalitets-säkringsprogram som innebär att de utför transporter på ett trafiksäkert sätt.
- Krav på vinterdäck införs vintertid under perioden den 1 december – den 31 mars.
- Svensk teknik utnyttjas bättre i syfte att stimulera och påskynda införande av ny teknik som hjälper föraren till trafiksäkrare beteende, exempel är bältespåminnare och hastighetsanpassningssystem.
- Ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet skall utredas tillsammans med in-

förandet av en fristående vägtrafikinspektion.

- Samhällets hantering av trafikbrott och syn på trafikbrottsregler utifrån nollvisionen skall utredas.
- Frivilligorganisationers roll med deras användning av statliga medel och resultat i trafiksäkerhetsarbetet kommer att granskas.
- Alternativa finansieringsformer för nya vägar kommer att utredas.

Regeringen anser att det är angeläget att 11-punktersprogrammet genomförs för att öka trafiksäkerheten.

En ändring av regleringsbrevet genomfördes under år 1999 som innebär att *fysiska trafiksäkerhetsåtgärder* inom ramen för 4 500 miljoner kronor, i den nationella väghållningsplanen, skall planeras fram till år 2003. Utöver denna ram skall särskilda trafiksäkerhetsåtgärder genomföras på hela det statliga vägnätet intill ett belopp av 400 miljoner kronor per år under perioden 1999–2003. De åtgärder som genomförs skall vara de mest kostnadseffektiva ur trafiksäkerhetssynpunkt. Åtgärderna bör koncentreras till de avsnitt på det statliga vägnätet där flest dödas och skadas svårt. Medelsökningen för ett sådant förstärkt trafiksäkerhetsarbete finansieras genom minskat anslag för A1 Administration, men även genom en minskad anslagspost för Sektorsuppgifter (se nedan) inom anslaget A2 Väghållning och statsbidrag. Den uppgår till 400 miljoner kronor och ges fr.o.m. år 2000 en egen anslagspost inom anslaget A2 Väghållning och statsbidrag.

Det är regeringens uppfattning att de medel som kan tillföras anslaget Väghållning och statsbidrag under år 2000, inom ramen för den totala anslagsnivå som beslutats i Vårpropositionen 1999 för utgiftsområde 22, i första hand måste gå till att upprätthålla en hög transportkvalitet och säkerhet på det befintliga statliga vägnätet. Därför bör i första hand medel till *drift och underhåll* av statens vägar prioriteras liksom åtgärder för ökad *trafiksäkerhet*. Regeringen bedömer att medel för att vidmakthålla standarden på vägnätet och dessutom återta ca 30 % av eftersläpat underhåll kan avsättas under perioden 2000–2002. Regeringens bedömning är att medel för drift och underhåll bör öka jämfört med nivån för år 1999, till en nivå på 5 551 miljoner kronor.

Det är vidare regeringens uppfattning att medel till verkets *myndighetsutövning* måste tillhandahållas i erforderlig omfattning, inom ramen för

den totala anslagsnivå som beslutats i Vårpropositionen 1999 för utgiftsområde 22. 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 uppgå till 607 miljoner kronor. I regeringens bedömning av medel för myndighetsutövning har även beaktats en överföring av hela trafikregisterverksamheten i Örebro till myndighetsutövning. Denna verksamhet har tidigare delvis finansierats med medel för sektorsavgifter. Detta har även bidragit till att medeltilldelningen för sektorsavgifter minskat.

När det gäller *investeringar och förbättringsåtgärder* i statens vägnät är det regeringens uppfattning att medel måste ställas till förfogande för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder i början av planperioden 1998–2007, inom ramen för den totala anslagsnivå som beslutats i Vårpropositionen 1999 för utgiftsområde 22. Det innebär att andra investeringsobjekt inom den nationella väghållningsplanen kommer att behöva senareläggas i förhållande till planen. Regeringen bedömer att anslagsposten investeringar i nationella vägar under år 2000 bör uppgå till 2 281 miljoner kronor för fullföljande av pågående vägutbyggnadsprojekt och för påbörjande av ytterligare fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.

Riksdagen har beslutat om statsbidrag till handikappåtgärder i kollektivtrafiksystemet. Som ett led i genomförandet av detta program görs en särskilt omfattande satsning under år 2000. Finansieringen av dessa åtgärder sker delvis genom neddragning av medel för den övriga verksamheten i länsplanerna under år 2000.

När det gäller väginvesteringar i *regionala planer* bedömer regeringen att anslagsposten bör uppgå till 1 143 miljoner kronor för år 2000 jämfört med 1 498 miljoner kronor år 1999.

Den nya anslagsposten *Bidrag i regionala planer* omfattar Kollektivtrafikanläggningar, Förbättring av miljö och säkerhet samt Ökad tillgänglighet till kollektivtrafik. Regeringen bedömer behovet av medel under år 2000 till 752 miljoner kronor.

Sektorsavgifterna har hittills inte uppvisat önskvärt resultat inom trafiksäkerhetsområdet. Regeringen bedömer därför att medlen för s.k. reformarbete bör minskas under år 2000. Regeringen bedömer behovet av medel för sektorsavgifter totalt till 475 miljoner kronor år

2000, vilket innebär en minskning jämfört med år 1999 med 310 miljoner kronor. Det är dock angeläget att de åtgärder inom 11-punktsprogrammet som finansieras via anslagsposten Sektorsavgifter, fullföljs.

Regeringens ambition är att Sverige skall vara ett föregångsland i omställningen till hållbar utveckling. Efter samråd med fordonsindustrin föreslår regeringen nu en satsning på ett samverkansprogram kring utvecklingen av mera miljövänliga bilar, som skall bidra till att minska vägtrafikens bidrag till miljöförstöring och samtidigt skapa stabila förutsättningar för en långsiktigt konkurrenskraftig fordonsindustri. Programmet beräknas löpa under åren 2000 till 2005 och ramen för de statliga insatserna föreslås uppgå till 500 miljoner kronor. Insatserna föreslås bl.a. finansieras med sammanlagt 55 miljoner kronor från Vägverkets anslag åren 2003 till 2005. Detta samverkansprogram finns beskrivet i sin helhet under utgiftsområde 21.

Det särskilda statsbidraget till *storstädernas trafiksystem* beräknas under år 2000 uppgå till 660 miljoner kronor och avser statsbidrag till utbyggnaden av kollektivtrafiksystemet i enlighet med de s.k. storstadsöverenskommelserna.

Regeringen redovisade i propositionen om finansiering av vissa trafikantläggningar 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 400 miljoner kronor under år 1999 och resterande medel under år 2000. För år 2001 finns 148 miljoner kronor avsatta för ränta och amortering på lån. Se vidare anslaget A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling.

Anslagsposten Byggnad och drift av enskilda vägar höjs år 2000 åter upp till den tidigare anslagsnivån på 566 miljoner kronor efter att under år 1999 varit reducerad till 100 miljoner kronor av anslagstekniska skäl.

Anslaget A2 för år 2000 har beräknats enligt nedanstående tabell. Pris- och löneomräkningen baseras på index för år 1998. Besparingen avser den besparing som regeringen beslutat om med anledning av det totala utgiftstaket år 1999. Anslagsöverföringen från Vägverkets anslag A1 Vägverket Administration avser utökade medel för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder som bl.a. fi-

nansieras med överföring av medel från Vägverkets administrationsanslag.

Tabell 4.21 Beräkning av anslaget för 2000

Tusentals kronor

Anslag 1999	12 479 738 ¹
Pris- och löneomräkning	-196 215
Besparing	-500 000
Överföring till anslaget A1 Vägverket Administration	135 000
Från anslaget F7 Diverse kostnader för rättsväsendet	1 800
Ändrad resurstilldelning	914 396
Summa	12 834 719

¹ I vårpropositionen redovisades även en indragning på 500 miljoner kronor på anslaget A2 Väghållning och statsbidrag. Indragningen gjordes från posten Till regeringens förfogande.

Utgångspunkten för hur medlen under anslaget Väghållning och statsbidrag för år 2000 skall användas är främst riksdagens beslut om infrastrukturenriktning 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).

Av de ovan anförda prioriteringarna följer i nedanstående tabell regeringens bedömning av hur anslaget Väghållning och statsbidrag skall fördelas på olika anslagsposter. Fördelningen mellan statsbidrag och medel för förbättringar av statliga vägar följer av de länsplaner som länsstyrelserna/regeringen fastställt. Det åvilar dock Vägverket att i genomförandet av planerna verka för att detta sker så effektivt och produktions-tekniskt 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.

I nedanstående tabell framgår en preliminär fördelning på olika anslagsposter för åren 2000–2002. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 4.22 Anslaget A2 Vaghållning och statsbidrag*Miljoner kronor*

Vaghållning och statsbidrag	Planer/År	Utfall 1998 ⁴	Regleringsbrev 1999 ^{1,3}	Förslag 2000 ²
Sektorsuppgifter utom plan		450	450	450
Sektorsuppgifter inom plan	850	356	335	25
Nationell investeringsplan	3 050	3 289	2 662	2 281
Södra länken			400	400
Regional investeringsplan	2 160	1 910	1 498	1 143
Investeringar i fysiska TS-åtgärder			140	400
Drift och underhåll	5 600	5 164	5 117	5 551
Myndighetsutövning		408	495	607
Enskilda vägar		566	100	566
Storstadsöverenskommelsen	200	200	488	660
Bidrag i regionala planer inkl. handikappåtgärder	400	299	350	752
Därav i planer	12 260	11 218	10 450	10 412
Summa A2-anslaget		12 642	12 035	12 835

¹Anslagstilldelningen år 1999 är inkl. tilläggsbudget på 140 miljoner kronor från anslaget A1.²Anslagstilldelningen år 2000 är inkl. överföring av 135 miljoner kronor från anslaget A1.³För anslaget A2 finns för år 1999 ett begränsningsbelopp för utgifter på 11 895 miljoner kronor.⁴Utfallet inkluderar utfall från anslag A4 med 737 miljoner kronor.

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, Myndighetsutövning, samt bidrag till byggande och drift av enskilda vägar. Föreslagen anslagsnivå innebär att Vägverket inte kommer att kunna genomföra verksamheten i den takt som anges i planen under år 2000. Det är främst investeringsobjekt i de långsiktiga planerna som kommer att försenas. Det är dock, som tidigare nämnts, regeringens avsikt att de fastställda planerna skall kunna genomföras men med en viss tidsförskjutning och delvis annan prioritering.

Under våren 1998 har regeringen fastställt den nationella vaghållningsplanen för perioden 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 10-årsperioden 1998–2007 omfattar planerna följande insatser.

Tabell 4.23 Planeringsramar*Miljarder kronor*

Planeringsramar	10-årsram
Investeringar i nationella stamvägar inkl. fysiska TS-åtgärder	30,5
Drift/underhåll av statliga vägar	56,0
Miljö- och TS-reformer	8,5
Investeringar/Förbättring regionala vägar inkl. fysiska TS-åtgärder	21,6
Statsbidrag regionala trafikaneläggningar	4,0

Tabell 4.24 Innehåll i länsplaner, genomsnitt per år*Miljoner kronor*

Innehåll i länsplanerna, genomsnitt per år	
Investering regionala vägar	882
Fysisk miljö	180
Fysisk TS	279
Bärighet, rekonstruktion, tjälsäkring	880
Väginformatik	10
Summa åtgärder statens vägar	2 171
Bidrag kommuner TS och miljö	89
Bidrag trafikhuvudman handikapp	109
Investeringsbidrag till THM:s kollektivtrafikanläggning	199
Summa statsbidrag	397
Summa statsbidrag + regional väg	2 568

4.7 Banverket

Organisation

Banverket är en i huvudsak anslagsfinansierad myndighet med ett helhetsansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemet i Sverige. Verkets huvuduppgifter är att främja järnvägens utveckling, driva och förvalta statens spåranslagningar, handha säkerhetsfrågor för spårtrafik, främja en miljöanpassad järnvägstrafik samt initiera, planera och stödja samhällsmotiverad FoU inom sitt verksamhetsområde.

Banverkets verksamhet är indelad i tre grenar, sektorsuppgifter, banhållning och produktion. Sektorsuppgifterna innebär ett samlat ansvar för järnvägstransportsystemets funktion, utveckling och roll och reglering i vid mening. Verksamheten är anslagsfinansierad. Banhållning innebär förvaltning av statens spåranslagningar, det vill säga drift och underhåll samt ny- och ombyggnad. Finansiering sker med lån, anslag och trafikavgifter. Produktion och andra tjänster utförs på uppdrag av Banverkets interna enheter och externa beställare. De tjänster som utförs är järnvägstekniska utredningar, projektering, byggstyrning, telefoni, materialförsörjning, utbildning och datatjänster samt underhålls-, drift- och byggproduktion inom järnvägsspecifika teknikområden.

Banverket har en ny organisation fr.o.m. den 1 januari 1998. Organisationen bygger på en tydlig fördelning av arbetsuppgifter mellan förvaltande och producerande enheter, en köp/säljorganisation. Den förvaltande organisationen, som är indelad i fem banregioner, ansvarar för bannätet och svarar för kontakterna med järnvägens kunder och intressenter. Förvaltarna – banhållarna – beställer arbeten av såväl Banverkets egna producerande enheter som externa leverantörer.

De fem producerande enheterna är Banverkets Produktion, Industridivisionen, Banverket Projektering, Banskolan och Banverket Data. De är egna resultatenheter och svarar för merparten av utförd produktions- och uppdragsverksamhet. Någon intern konkurrens mellan enheterna förekommer inte. Materialservice och Banverket Telenät är också resultatenheter men har i huvudsak förvaltande uppgifter.

Inom myndigheten finns även Järnvägsinspektionen som i säkerhetsfrågor har en helt självständig och oberoende ställning gentemot banhållare och trafikutövare.

Tågtrafikledningen ingår i Banverkets organisation men har en fristående ställning. Tågtrafikledningen har till uppgift att på ett konkurrensneutralt sätt erbjuda nya och etablerade trafikutövare goda möjligheter till tågtrafik.

Inom totalförsvaret hade Banverket fram till den 31 december 1998 beredskapsansvaret för delfunktionen banhållning och SJ hade motsvarande ansvar för delfunktionen järnvägstransporter. Från den 1 januari 1999 har Banverket hela beredskapsansvaret. Målet för verksamheten är att järnvägstransporterna i en krissituation skall kunna fungera som under normala förhållanden.

Personal

Antalet anställda i Banverket uppgick vid utgången av år 1998 till 7 038 personer (varav 12,5 % kvinnor) vilket är en minskning med 347 personer jämfört med föregående årsskifte. Minskningen förklaras av ändrad bemanning till följd av omorganisationen. Förändrade ledningssystem och sektorsrollens krav på organisationen samt nya arbetsuppgifter har lett till att antalet anställda ökat med drygt 8 % inom huvudkontoret. Antalet anställda inom Banverket Produktion har minskat med 9 %. Inom Tågtrafikledningen har antalet tillsvidareanställda minskat med 6 %. Antalet anställda var vid utgången av år 1998 994 personer. Järnvägsinspektionen hade vid utgången av år 1998 29 anställda. Antalet anställda i åldersgruppen 41–50 år har ökat med 4 %, samtidigt som antalet anställda över 61 år har minskat. Detta beror på att många har accepterat Banverkets erbjudande om förtida pensionsersättning.

Verksamhet i bolagsform

Banverket förvaltar tillsammans med andra intressenter aktier i tre av staten helägda aktiebolag, Svensk Dansk Broförbindelse AB (SVEDAB), A-banan Projekt AB (A-banan) och Tunnelpersonalen i Malmö AB. Banverket är också bolagsman i Citytunnelkonsortiet, som är ett enkelt bolag. Banverket har också genom styrelseordförandeposten inflytande i Botniabanan AB.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Banverkets verksamhet finansieras i huvudsak genom anslag. Dessa uppgick sammanlagt till ca 9 miljarder kronor under år 1998. Därutöver erhöll verket under samma år intäkter av avgifter och ersättningar av olika slag, bl.a. elförsäljning samt viss uppdragsverksamhet, till ett värde av ca 1 480 miljoner kronor. Banverket har inte fullt ut tagit i anspråk de anslagsmedel som myndigheten haft tillgång till. Vid utgången av år 1998 redovisade verket ett anslagssparande som uppgick till drygt 97 miljoner kronor. Huvuddelen av detta anslagssparande hänför sig till Tågtrafikledningen. Skälet till anslagssparandet är att utbyggnaden av fjärrblockering har försenats. Banverket bedömer att anslagssparandet kommer att vara förbrukat till utgången av år 1999.

Banverket har uppfyllt vissa av de verksamhetsmål som regeringen uppställt för verksamheten för år 1998. Banverket arbetar vidare med produktivitetens målet och målen för driftstörningar och omfattningen av efterkalkyler.

Möjligheterna att utveckla och ytterligare förbättra verksamhetsmål och mått till grund för uppföljning och utvärdering av produktivitet, effektivitet och kvalitet är frågor som regeringen avser bereda med Banverket inom ramen för den löpande myndighetsdialogen.

Banverket skall integrera miljöaspekten i samtliga aktiviteter för att åstadkomma ett miljöanpassat järnvägssystem som därigenom bidrar till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Miljöledningssystem införs successivt under perioden 1998–2001. Banverket har valt att arbeta efter kraven i standarden ISO 14001. Under år 1998 har en central miljöfunktion byggts upp som stöd för det verksamhetsomfattande arbetet. Miljösamordnare och kontaktpersoner har utsetts inom Banverkets olika verksamhetsområden. Ett nätverk för samordning, kallat miljökommittén, har bildats och består av miljösamordnare från banregionerna samt från resultatenheterna Banverket Produktion, Banverket Projektering och Industridivisionen.

Banverkets 2000-projekt arbetar inom två huvudområden, dels administrativa och tekniska system och dels IT-teknik som finns inbäddade i olika tekniska system såsom signalsystem, elkraftsystem, telesystem, detektorer, fordon, fastigheter och trafikantinformationssystem. Produkter från externa leverantörer analyseras och

testas i samarbete med leverantören. För egenutvecklade produkter har egna tester genomförts. Till denna grupp hör flertalet av Banverkets 134 datasystem av gemensam karaktär. För kritiska verksamheter, som signal-, el- och telesystem, har även riskanalyser genomförts. Arbetet med analyser och tester har inom flertalet områden slutförts under år 1998. Antalet banverksfordon som kan komma att påverkas är begränsat. De problem som kan uppstå i Banverkets fastigheter är i stor utsträckning relaterade till elbolagens möjligheter att trygga elförsörjningen. Mot bakgrund av det arbete som hittills genomförts inom 2000-projektet bedöms risken som liten för att störningar skall uppstå för tågtrafiken med anledning av 2000 års skiftet. Inom områden där trafikstörningar kan uppstå finns redan i dag beredningsplaner när det gäller de system och funktioner som Banverket har ett ansvar för.

Banverket har fått regeringens uppdrag att i samråd med Vägverket och Lantmäteriverket göra en förstudie för att skapa ett med den nationella vägdatabasen samordnat system för järnvägsbeskrivande data.

I regleringsbrevet för budgetåret 1998 fick verket i uppdrag att redovisa besparingar på statlig konsumtion. De främsta besparingar som Banverket gjort hänför sig till effektiviseringsvinster till följd av omorganisationen till en köp/säljorganisation. Banverket har även delrapporterat hur arbetet med prognosverksamheten i samråd med Ekonomistyrningsverket fortlöper.

Arbetet med att renodla järnvägssektorns organisation har inneburit att beslut fattats att ansvaret för vissa gemensamma funktioner samt det kapillära bannätet övergått från SJ till Banverket.

Tågtrafikledningen har under året fått i uppdrag att redovisa hur ansvaret för trafikantinformation skall fördelas.

Tabell 4.25 Banverkets verksamhet

Miljoner kronor

	1998	1997
Sektorsuppgifter	787	782
Banhållning	9 179	8 493
varav drift och underhåll ¹	1 937	2 094
varav reinvesteringar ¹	859	1 043
varav nyinvesteringar	5 546	4 720
varav länsinvesteringar	425	229
varav räntekostnader	412	407
Produktion och försäljning till externa kunder	1 221	1 523
Produktion – uppdragsverksamhet	5 298	1 523
Avgår interna uppdrag	4 077	
Summa verksamhet	11 187	10 798

¹Verksamheten drift och underhåll samt reinvesteringar ingår i anslaget till drift och underhåll

Under år 1998 har det pågått ett återställnings- och saneringsarbete efter miljöolyckan på Halandsås som inträffade hösten 1997. Vattenförsörjningen har ordnats till dem som förlorat sitt brunnsvatten genom grundvattensänkning eller föroreningar. Detta har främst skett genom att fastigheter har anslutits till kommunalt vatten eller genom att nya brunnar borrats. Banverket har också under året bedrivit skadereglering till dem som drabbats av miljöolyckan, men handläggningen är ännu inte avslutad. Av de omkring 200 krav som inkommit till Banverket återstod vid 1998 års slut ca 31 att behandla. Då hade 27 miljoner kronor i ersättning betalats av Kammarkollegiet där Banverket har en ansvarsförsäkring. Självrisken är 15 miljoner kronor. Processer har hittills helt kunnat undvikas. Banverket har bedrivit skydds- och säkerhetsarbeten i tunnlar, bland annat i form av säkring och tätning. Hösten 1998 påbörjades betonginklädning (lining) av tunnelarna och detta arbete kommer att fortgå under år 1999. Efter det akuta skedet av miljöolyckan har informationsinsatser organiserats på ett mer systematiskt sätt. Syftet har varit att ge en bättre insyn i projektet och skapa förtroende för det fortsatta arbetet. Länsstyrelsen i Skåne har även beviljats 720 000 kronor för informationsinsatser för innevanorna i Båstads kommun (utöver de 1,7 miljoner kronor som de fick år 1997).

Den oberoende miljögranskningsgruppen har utarbetat ett saneringsprogram som godkänts av länsstyrelsen. Av bergmassorna är huvuddelen friklassade. Grundvattnet i tunnelarna har sanerats sedan februari 1998 och i augusti kunde saneringsarbetet avslutas, då endast mycket små mängder föroreningar fanns kvar. Länsstyrelsen fick en rapport om saneringsläget i oktober 1998. Banverket startade ett långsiktigt kontrollprogram som skall övervaka den fortsatta utvecklingen av grundvattenkvaliteten.

Tabell 4.26 Uppföljning av investeringar enligt stomnätetsplanen

Miljoner kronor

	Kostnader enligt plan	Utfall 1998	Differens %
Västra stambanan	111	65	-42
Södra stambanan	91	65	-29
Västkustbanan	1 358	1 231	-9
Kust till kustbanan	61	42	-32
Ostkustbanan	537	491	-9
Dalabanan	40	37	-8
Stambanan genom Övre Norrland	190	123	-35
Norra stambanan	212	250	18
Godsstråket genom Bergslagen	238	234	-2
Bergslagsbanan	155	129	-17
Norge/Vänernbanan	175	92	-47
Värmlandsbanan, Jönköpingsbanan och Älvsborgsbanan	127	123	-3
Skånebanan och Godsstråket genom Skåne	85	41	-51
Mälarbanan, Svealandsbanan, Sala-Oxelösund och Nynäsbanan	849	668	-21
Mittbanan, Malmbanan och Haparandabanan	351	291	-17
Stockholm, Malmö och rangerbangårdar	215	251	17
Övrigt	689	401	-42
Totalt	5 482	4 533	-17

Genomförandet av stomnätetsplanen för år 1998 ligger efter. Det är dock viktigt att vara medveten om att över hälften av investeringsmedlen i den tioåriga planen har inplanerats under planens första fyra år 1998–2001. Den genomsnittliga investeringsnivån för hela planperioden är 3,6 miljarder kronor per år, exklusive lånefinansierade projekt.

Det är regeringens uppfattning att de fastställda infrastrukturplanerna skall kunna genomföras men med en viss tidsförskjutning.

Banverket har fått ett tilläggsuppdrag att till den 1 november 1999 redovisa efterkalkyler enligt de krav som framgick i regleringsbrevet för år 1998.

Västra stambanan

Under år 1998 har, som kompletteringar av snabbtågsanpassningen, Töreboda bangård byggts om för en ökad plattformssäkerhet och högre tåghastigheter. Under året har säkerheten vid plankorsningar ytterligare förbättrats.

Södra stambanan

Signalanpassningar på Nyköpingsbanan samt vissa kompletterande säkerhetsåtgärder vid plankorsningar har gjort det möjligt att höja hastigheten på ytterligare några delsträckor under år 1998. Norr om Malmö pågår byggande av Rosendalsbron och installation av nytt signalställeverk i Arlov.

Västkustbanan

Dubbelspårsutbyggnaden Förslöv–Ängelholm pågår som planerat på sträckan Backaåkra–Lingvallen. Genom Skäldersviken till Ängelholm pågår arbete med projektering samt mark- och tillståndsfrågor. Projektet är försenat i förhållande till ursprungliga planer. Mellan Ängelholm och Helsingborg pågår utbyggnaden av Pågatågs- och mötesstationer. Dubbelspårsutbyggnaden Helsingborg–Kävlinge (ca 40 km) har under år 1998 fortsatt som planerat. Den sista etappen, i Lunds tätort, av dubbelspårsutbyggnaden Kävlinge–Lund har försenats på grund av att detaljplanen överklagats. På delen Kungsbacka–Varberg färdigställdes under året dubbelspårsetappen Nordvåra–Värö och Tångaberget–Varberg, medan dubbelspårsetappen Löfta–Nordvåra påbörjades. Enligt stommätsplanen skulle dubbelspårsutbyggnaden förbi Falkenberg (Breås–Heberg) påbörjats under år 1998. Utbyggnaden har senarelagts till år 1999 till följd av vissa återstående tillståndsfrågor.

Kust till kustbanan

Under året har två projekt påbörjats, dels installation av fjärrblockering Borås–Värnamo, dels ombyggnad av Nybro bangård. Installation av fjärrblockering på sträckan Alvesta–Emmaboda har under år 1998 avbrutits på grund av en kraftig kostnadsökning. Efter en översyn av projek-

tets innehåll och kostnader kommer förnyad prövning av Banverket att ske.

Ostkustbanan

Under år 1998 har efterarbeten genomförts efter utbyggnaden till fyra spår mellan Ulriksdal och Rosersberg. Under året har spårupprustning och kapacitetshöjning på sträckan Vallstanäs–Märsta–Rosendal slutförts. Under året har smärre kvarstående arbeten genomförts på dubbelspårsetappen Skyttorp–Örbyhus och Skärpan–Tierp. På sträckan Tierp–Älvkarleby har miljöskyddsåtgärder genomförts under året.

Dalabanan

Plankorsningsåtgärder och signalanpassning för högre hastigheter har pågått under året och beräknas bli slutförda under år 1999.

Stambanan genom Övre Norrland

I huvudsak har investeringar på stråken påbörjats enligt stommätsplanen. Det gäller bland annat hastighetshöjande åtgärder, upprustningar, mindre kapacitetshöjande åtgärder samt plankorsningsåtgärder.

Norra stambanan

På stråket pågår utbyggnad till dubbelspår mellan Hedsjön och Holmsveden som är en del av sträckan Ockelbo–Kilafors. Projektet byggs i snabbare takt än tidigare planerats. I övrigt pågår arbete med ökad plankorsningssäkerhet.

Godsstråket genom Bergslagen

En omfattande ombyggnad av bangården i Örebro pågår, med målet att skapa ett attraktivt resecentrum. Utbyggnaden till dubbelspår påbörjades under året mellan Degerön och Stenstorp, ca 10 km norr om Motala.

Bergslagsbanan

Under året färdigställdes huvuddelen av en ny utfart från Borlänge bangård.

Norge/Vänernbanan

Ombyggnaden av Trollhättans bangård har under året påbörjats. Ställverksbyte och byggande av plattformstunnel har slutförts under året. Dubbelspårsutbyggnaden Trollhättan–Öxnered har inte inletts som planerats. Plankorsningsåtgärder har dock genomförts i något större omfattning än planerat.

Värmlandsbanan, Jönköpingsbanan och Älvsborgsbanan

Plankorsningsåtgärder har genomförts i måttligt omfattning på alla tre stråken. Under året har ett spårbyte mellan Uddevalla och Öxnered genomförts.

Skånebanan och Godsstråket genom Skåne

Ombyggnaden av bangården i Kristianstad har genomförts enligt planen. Installation av fjärrblockering mellan Hässleholm och Kristianstad har påbörjats, något försenat. Två planerade mötesstationer på samma delsträcka börjar byggas under år 1999. Ett program för utbyggnad av ersättningsvägar längs Godsstråket genom Skåne har påbörjats och gjort det möjligt för Banverket att stänga vissa plankorsningar.

Mälardalen, Svealandsbanan, Sala–Oxelösund och Nynäsbanan

Det mycket komplicerade bygget mellan Kallhäll och Kungsängen över Stäksön påbörjades under år 1998 och fortgår planenligt. Utbyggnad till dubbelspår genom Grillby samt Kungsängen och Bålsta pågår. Programmet för förbättring av säkerheten i plankorsningar på sträckan Sala–Flen–Oxelösund har i stort följt planen.

Mittbanan, Malmbanan och Haparandabanan

Installation av fjärrblockering mellan Storflon och Storlien har startats enligt planen, men färdigställandet beräknas bli försenat till juni år 2000. Spårbytet på samma sträcka har påbörjats och genomförs som planerats. På Malmbanan har arbeten för att öka den största tillåtna axelasten till 30 ton påbörjats på det södra omloppet Gällivare–Luleå. Ombyggnaden av Kiruna bangård har också påbörjats enligt planen.

Stockholm, Malmö och rangerbangårdar

En omfattande modernisering av rangerbangården i Hallsberg har påbörjats. Ett nytt signalställe har installerats på Malmö godsbangård till lägre kostnad än beräknat.

Övrigt

För att möjliggöra intercitytrafik Köpenhamn–Ystad innan den i Citytunnelprojektet ingående ”shunten” byggs ut, genomförs under år 1999 signalanpassning av bangården i Fosiemy. Intercitytåget kommer att vända färdriktning i Fosiemy. När shunten färdigställs blir tågvändning inte längre nödvändig och restiden Köpenhamn–Ystad minskar. Med hjälp av tidtabellsanpassning

och signalanpassningen i Fosiemy kommer det att vara möjligt att uppta intercitytrafik Köpenhamn–Ystad efter det att Öresundsförbindelsen öppnats.

Banverket har under våren 1999 medverkat i en förstudie angående järnvägsanslutning till Sturups flygplats. Förstudien kompletteras för närvarande med en studie av de kapacitetsproblem som den tillkommande trafiken till Sturups flygplats förorsakat i järnvägssystemet i regionen. Föreliggande förstudie indikerar att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt.

Arbetet med att uppgradera till STAX 25 ton i relationen Bergslagen–Göteborg pågår. Åtgärder för STAX 25 ton och en ny lastprofil har således börjat planenligt. Tyngdpunkten under år 1998 har legat på utredningsarbete och projektering. Genomförandet fortsätter de kommande åren.

Investeringar enligt länsplaner för transportinfrastruktur

Banverket skall inom ramen för anvisade medel genomföra investeringar och förbättringsåtgärder på det statliga järnvägsnätet i enlighet med länsplaner för regional transportinfrastruktur. Banverkets genomförande av länsplanerna för regional transportinfrastruktur skall ske på ett sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan är genomförd efter en fyraårsperiod (vid utgången av år 2001).

Genomförandet av länsplanerna mäts dels genom jämförelse mellan antal genomförda eller påbörjade objekt under året och antalet objekt i planerna, dels genom jämförelse av kostnadsutfall under året och kostnader enligt planen. Samtliga länsstyrelser har fastställt nya regionala planer för transportinfrastrukturen för perioden 1998–2007.

Tabell 4.27 Uppföljning av investeringsobjekt enligt länsplaner

Miljoner kronor

	Objekt i plan	Genomförda/påbörjade	Belopp i plan	Förbrukade medel
Stockholms län	1	1	3	0
Uppsala län	0	0	0	0
Södermanlands län	1	0	2	0
Östergötlands län	6	5	36	22
Jönköpings län	4	4	29	30
Kronobergs län	1	0	7	0
Kalmar län	3	1	16	0
Blekinge län	0	0	0	0
Skåne län	4	3	35	24
Hallands län	3	3	4	7
Västra Götalands län	8	9	74	156
Värmlands län	7	3	17	15
Örebro län	2	0	3	0
Västmanlands län	1	0	1	0
Dalarnas län	6	4	21	19
Gävleborgs län	3	1	7	0
Västernorrlands län	13	4	40	43
Jämtlands län	3	2	2	0
Västerbottens län	6	6	30	31
Norrbottnens län	5	2	18	3
Summa			345	350

Södermanlands, Östergötlands, Kronobergs, Skånes, Dalarnas, Gävleborgs och Jämtlands län
Avvikelsen förklaras av att bullerskyddsåtgärder ej påbörjats enligt planen.

Kalmar län

Avvikelsen förklaras av att rälsbyte Kalmar-Berga och makadamisering Sandbäckshult-Kalmar inte genomförts enligt plan.

Västra Götalands län

Utöver objekten i planen för år 1998 har spårbyte Svenshögen-Uddevalla på Bohusbanan tidigare lagts från år 2000 i samråd med länsstyrelsen.

Örebro län

De två mindre objekten som enligt planen skulle genomföras under år 1998 kommer att genomföras under år 1999.

Västernorrlands län

Det stora antalet objekt i planen förklaras av att flera objekt i länets plan ej specificerats årsvis. Jämförelsen är därför inte helt korrekt. Den höga

förbrukningen av investeringsmedel beror på kostnadsökningar för upprustningen av Ådalsbanan.

Norrbottnens län

Avvikelsen förklaras av att en järnväghållplats vid Sunderby sjukhus och ett mindre projekt på Kalixbanan inte påbörjats under år 1998. Objektet Sunderby sjukhus skall genomföras under år 1999.

Möjligheterna att genomföra de investeringar som prioriterats i de regionala planerna för år 1998 har begränsats till följd av att planerna fastställdes sent under våren 1998. De regionala planerna för Blekinge och Kronoberg överklagades också, vilket innebar att fastställandet ytterligare försenades för dessa län. Genomförandet av bullerskyddsåtgärder har under år 1998 inte följt planerna. I många planer har medlen för bland annat bullerskyddsåtgärder inte fördelats årsvis, utan redovisats som en samlad volym som skall genomföras under perioden 1998–2002. Därför är redovisningen i tabellen missvisande. Banverket arbetar för närvarande med en övergripande plan för hur investeringar i länsplanerna skall genomföras under åren 2000–2002. Verksamhetsmålet att lika stor andel av alla planer skall vara genomförda vid utgången av år 2001 ligger som grund för den övergripande planen.

Botniabanan

Den nuvarande stambanan byggdes på 1800-talet och är enkelspårig. Förutom dess låga standard har den ett ogynnsamt läge och den är hårt belastad av tung godstrafik. Den planerade Botniabanan mellan Kramfors och Umeå blir 190 km lång och kommer att tillsammans med den nuvarande stambanan bilda funktionen av ett dubbelspår. Därmed kan en effektiv godstrafik läggas upp med godstrafik norrut på stambanan och både persontrafik och snabba södergående godståg på den nya Botniabanan. Botniabanan kommer att tillåtlighetsprövas av regeringen enligt den nya miljöbalken. Den första etappen – mellan Örnsköldsvik och Husum – prövas enligt den äldre lagstiftningen. Första etappen påbörjades år 1999. Hela Botniabanan beräknas vara klar för trafik år 2006. Staten äger 91 % av aktierna i Botniabanan AB och kommunerna Kramfors, Örnsköldsvik, Nordmaling och Umeå äger 2,25 % vardera. Bolagets verksamhet regleras i huvudavtal som träffats mellan staten, ovan nämnda kommuner samt Västernorrland och Västerbottens läns landsting.

Upptagna lån inom Banverket

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

Verksamhetsgrenen banhållning inom Banverket belastas med räntekostnader om 452 miljoner kronor år 2000 för de investeringar i eldriftsanläggningar, anläggningar inom Stockholmsområdet (SL-paketet) samt Grödingebanan som finansierats med lån. Räntebelastningen avser såväl pågående investeringar som oavskrivet värde av färdigställda anläggningar. Räntekostnaden har ökat något från föregående år trots en sänkt räntenivå beroende på den fortsatta investeringen i tele- och eldriftsanläggningar.

Projekteringskostnader för järnvägsanläggningar redovisas som tillgång om det är sannolikt att anläggningen skall produceras. Även större utredningar kan tillgångsredovisas under förutsättning att projektet är särskilt urskiljbara. Pågående projektering är i bokslut år 1998 tillgångsredovisat med 662 miljoner kronor. Kapitalbindningen för projekteringslagret finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Några större pågående projekteringar är:

Tabell 4.28 Anslagsbehov för räntor, amorteringar m.m. för lånefinansierade projekt

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Elinvesteringar	381	402	434	454	472	499	523	543	561
Teleinvesteringar	115	135	149	162	173	189	206	218	227
SL-investeringar och Grödingebanan	216	211	202	186	170	166	160	153	146
Villkorslån, Arlanda	63	63	63	63	63	62	62	62	62
Botniabanan	0	0	0	42	83	83	83	525	525
Totalt	775	811	848	907	961	999	1 034	1 501	1 521

Regeringens överväganden

Banverket har möjlighet att ta lån i Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar i eldriftsanläggningar, de s.k. SL-investeringarna, produktions- och telenätsutrustningar, rörelsekapital och finansiering av omsättningstillgångar. För år 2000 föreslår regeringen en låneram för dessa ändamål uppgående till 8 410 miljoner kronor.

Tabell 4.29 Lån

Miljoner kronor

	Årsredovisning	Prognos 1999	Förslag 2000	Beräknad 2001	Beräknad 2002	Beräknat 2003
Riksgäldsån						
Upplåning	569	691	750	750	750	750
Amortering	219	376	390	423	456	493
Utnyttjad låneram	7 735					
Låneram i Riksgäldskontoret	7 735	8 050	8 410	8 737	9 031	9 288
Övriga lån						
Botniabanan (statsgaranti)		250	600	1 500	1 850	1 950
Citytunneln		0	50	100	300	400
Summa Övriga lån		250	650	1 600	2 150	2 350

Banverkets forskning och utveckling

Banverkets sektorsansvar innebär bl.a. att Banverket skall verka för att tillämpad samhällsmotiverad forskning och utveckling inom järnvägs-transportsystemet planeras, initieras och genomförs. Banverket skall också se till att forskningsresultaten dokumenteras, utvärderas och sprids. Under år 1998 har rutinerna för hantering av interna och externa förslag till forsknings- och utvecklingsverksamheten förändrats. Möjligheter för externa forskningsprojekt att söka anslag har formaliserats. För år 1998 uppgick verksamhetsvolymen inom detta område till ca 55 miljoner kronor, jämfört med 51 miljoner kronor år 1997. Banverket är en av de aktörer med FoU-verksamhet som granskas i en pågående utredning om hur Näringsdepartementets myndigheter bättre kan organiseras med hänsyn till deras bidrag till innovationssystemet och därmed till samhällsutveckling och tillväxt.

Regeringens bedömning med anledning av revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket (RRV) har i revisionsrapport för Banverkets styrelse tagit upp flera brister rörande ledningens förvaltning och rapportering till regeringen. RRV:s iakttagelser avser överskridande av kredit avseende anslagsposter, bristande efterkalkyler, ofullständig särredovisning av kostnaderna för extern försäljning och omorganisationens effekter på rutiner och styrning. Regeringen ser allvarligt på den kritik som framförs i RRV:s revisionsrapport samt den låga standard detta bidragit till i EA-klassificeringen.

RRV:s kritik mot Banverket har också bidragit till att Banverket tilldelats klassificeringen "Ej tillfredsställande" (CB) i ESV:s årliga ekonomi-administrativa värdering. Regeringen har tagit upp problemen i mål- och resultatdialogen med myndigheten och Banverket avser att förbättra sina rutiner framöver.

Regeringen har i ändring av regleringsbrevet för Banverket förtydligat hur Banverket får disponera anslagskrediterna på olika anslagsposter.

Regeringens slutsatser med anledning av utfallet år 1998

Regeringen konstaterar att Banverkets verksamhet under år 1998 bidragit till de trafikpolitiska målen. Banverket arbetar vidare med de mål som inte uppnåtts; driftsstörningar samt mätmetoder och fullständighet när det gäller produktivitet och efterkalkyler. I Banverkets regleringsbrev anges att produktiviteten skall öka med minst två procentenheter under år 1998. Efter omorganisationen till sju produktionsdistrikt har de uppgifter man fått för de olika prestationerna inte kunnat läggas till grund för tillförlitliga produktivitetmätningar. Banverket har därför fått ett tilläggsuppdrag att till den 1 november 1999 redovisa produktivitet enligt de krav som framgick i regleringsbrevet för år 1998.

A3 Banverket: Sektorsuppgifter

Tabell 4.30 Anslagsutvecklingen

Tusental kronor

1998	Utfall	776 747	Anslags- sparande	124 122
1999	Anslag	786 593	Utgifts- prognos	808 000
2000	Förslag	934 883		
2001	Beräknat	949 538 ¹		
2002	Beräknat	965 917 ²		

¹Motsvarar 934 883 000 kronor i 2000 års prisnivå.

²Motsvarar 934 883 000 kronor i 2000 års prisnivå.

Anslaget finansierar Banverkets kostnader för övergripande sektorsinsatser, järnvägsmuséet i Ängelholm, försvarsuppgifter, forskning och utveckling, bidrag till Inlandsbanan, övrig utveckling, stöd och expertfunktioner, Tågtrafikledning och Järnvägsinspektionen. Från anslaget har 2 028 000 kronor överförts till UO 18 länsstyrelser till länsstyrelsernas arbete med de långsiktiga planerna.

Anslagssparandet för anslaget uppgick vid utgången av år 1998 till 124 122 000 kronor. Huvuddelen av anslagssparandet hänför sig till Tågtrafikledningen och förseningar med utbyggnad av fjärrblockering. För innevarande budgetår pekar prognosen på ett överskridande av anslaget med drygt 21 miljoner kronor.

Regeringen föreslår ett ramanslag för sektorsuppgifter som uppgår till 934 883 000 kronor.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Från och med budgetåret 1997 har Banverket ett s.k. sektorsansvar inom järnvägssystemet (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). Detta ansvar medför ett utökat ansvar för järnvägssystemet. Trafikledning och banfördelning är resurskrävande verksamheter. Det är angeläget att Banverket genomför åtgärder i syfte att effektivisera dessa. Ett exempel på sådana åtgärder är införandet av fjärrblockering (FJB). Fjärrblockering innebär att stationer och signaler styrs från en tågledningscentral vilket ökar kapaciteten samtidigt som mindre resurser åtgår jämfört med när styrningen sker lokalt från varje station.

Enligt Godstransportdelegationen finns en viss oklarhet när det gäller det övergripande an-

svaret för kombinerade transporter. Regeringen anser att Banverket framöver skall under sin sektorsroll ha övergripande ansvar för kombinerade transporter.

Slutsatser

Kombitrafik omfattar definitionsmässigt mer än ett transportsätt. Eftersom utvecklingen av effektiva kombinerade transporter i de flesta fall kräver infrastruktur vid eller i anslutning till järnväg är Banverket lämplig sektorsmyndighet att i samverkan med övriga trafikverk ha det övergripande ansvaret för utvecklingen inom detta område. Detta ansvar innebär inte ett utökad kostnadsansvar för Banverket.

Järnvägsinspektionen skall lösa sin uppgift främst genom att ställa krav på och granska verksamhetsutövarnas internkontroll. Järnvägsinspektionen skall även följa och engagera sig i det europeiska standardiseringsarbetet inom spårtrafikområdet. Detta engagemang förbättrar Järnvägsinspektionens möjligheter att engagera tillverkarna i säkerhetsarbetet.

Banverket skall arbeta med att effektivisera sin administration.

Tabell 4.31 Beräkning av anslaget för 2000

Tusental kronor

Anslag 1999	786 593
Teknisk justering	144 799
Ändrad resurstilldelning	-2 028
Pris- och löneomräkning	5 519
Summa	934 883

Vid anslagsberäkningen har en teknisk justering gjorts av anslaget. Justeringen har genomförts för att korrigera tidigare i anslaget inlagd kompensation för premierna för avtalsförsäkring. Anslaget har tillförts 144 799 000 kronor.

A4 Banverket: Banhållning

Tabell 4.32 Anslagsutvecklingen

Tusental kronor

1998	Utfall	7 595 939	Anslags- sparande	-80 038
1999	Anslag	6 689 600	Utgifts- prognos	7 148 000
2000	Förslag	6 279 322		
2001	Beräknat	6 572 637 ¹		
2002	Beräknat	6 688 785 ²		

¹Motsvarar 6 467 834 000 kronor i 2000 års prisnivå.

²Motsvarar 6 467 834 000 kronor i 2000 års prisnivå.

Från anslaget finansieras ny- och återinvesteringar, investeringar i stomjärnvägar som är betingade av regional trafik samt drift- och underhållsåtgärder. Vidare finansieras från anslaget avskrivningskostnader för eldriftsanläggningar samt statens andel av kapitalkostnaderna för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt överenskommelse år 1983 mellan SJ, Stockholms läns landsting och staten. Från anslaget finansieras även investeringar i länsjärnvägar, Inlandsbanan samt ersättning för användande av järnvägen på Öresundsförbindelsen.

Förra årets utfall på anslaget var -80 038 000 kronor. Utgiftsprognosen för år 1999 visar på ett överskridande av anslaget med 458 400 000 kronor.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Banverket har uppfyllt de flesta målen för verksamhetsåret 1998. I regleringsbrevet för år 1998 står att Banverket skall inom ramen för anvisade medel genomföra investeringar och förbättringsåtgärder på det statliga järnvägsnätet i enlighet med stornätsplanen och länsplaner för regional transportinfrastruktur. Banverkets genomförande av länsplanerna för regional transportinfrastruktur skall ske på ett sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan är genomförd efter en fyraårsperiod. En avvikelse mellan stornätsplan och faktiskt genomförda åtgärder under år 1998 föreligger när det gäller investeringar på Väst kustbanan. Banverket har ett mål som anger att den genomsnittliga skyltade hastigheten för snabbaste tågtyp på stornätet inklusive Malm-banan skall öka med 1 % under år 1998, hastigheten ökade med knappt 3 % under året. Banverket har även som mål att antalet skadade och

dödade i plankorsningsolyckor samt antalet plankorsningsolyckor på statens spåranläggningar skall minska under år 1998 mätt med ett fem-årigt medelvärde. Under år 1998 har 25 plankorsningsolyckor inträffat, det lägsta antalet sedan statistik började föras. Detta gäller även antalet dödade som uppgick till sju personer under år 1998. Antalet plankorsningsolyckor har jämfört med föregående femårsperiod minskat med 10 %.

Regeringen föreslår ett ramanslag för investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar uppgående till 6 279 322 000 kronor.

Slutsatser

Regeringen anser att det är viktigt att Banverket upprätthåller en god drift och underhållsstandard på de befintliga banorna så att driftsstörningarna minskar. En god drift och underhållsstandard ger tidsvinster för resenärer och minskar framtida reinvesteringar. Banverket skall även se över kostnaderna för drift, underhåll och nyinvesteringar för att främja effektiviteten samt pröva nya alternativa banhållningsmetoder.

Nivån på de långsiktigt beslutade stornätsplanerna ligger fast för planperioden.

Tabell 4.33 Beräkning av anslaget för 2000

Tusental kronor

Anslag 1999	6 689 600
Pris- och löneomräkning	-92 962
Ändrad resurstilldelning	-317 316
Summa	6 279 322

Utgångspunkten för hur medlen under anslaget Banhållning för år 2000 skall användas är främst riksdagens beslut i regeringens ekonomiska vårproposition år 1999 (prop. 1998/99:100) samt transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56).

Av de ovan anförda prioriteringarna följer i nedanstående tabell regeringens bedömning av hur anslaget Banhållning skall fördelas på följande anslagsposter. Regeringen bedömer att anslagsnivån under åren 2001 och 2002 behöver ökas i ramen för utgiftsområde 22 jämfört med anslagsnivån år 2000.

Tabell 4.34 Anslagsposter

Miljoner kronor

	Planer/ år	1999	2000	2001	2002
Drift och underhåll av statliga järnvägar	2 700	2 500	2 500	2 500	2 500
Investeringar i stombjörnvägar	3 600	3 015 ¹	2 618 ¹	2 875	2 932
Regionala järnvägsinvesteringar	357	400	350	350	350
Kostnader för lån avseende järnvägsinvesteringar		775	811	848	907
<i>Därav i planer</i>	<i>6 657</i>	<i>5 915</i>	<i>5 468</i>	<i>5 725</i>	<i>5 782</i>
Summa		6 690	6 279	6 573	6 689

¹Angivet belopp är föreslaget anslag. Vid jämförelse med planer per år skall anslagsbeloppet ökas med bidraget till Årstabron med 400 miljoner kronor som Stockholms läns landsting bidrar med.

Regeringen anser att det är prioriterat att upprätthålla en rimlig nivå på vidmakthållande av banan. Regeringen avser därför att tilldela anslagsposten drift och underhåll av statliga järnvägar 2 500 miljoner kronor per år.

Medelsnivån på anslagsposten investeringar i stombjörnvägar medför en viss tidsförskjutning mot plan.

A5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (TEN)

Tabell 4.35 Anslagsutvecklingen

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
1998	152 639		130 258
1999	Anslag	200 000	165 000
2000	Förslag	200 000	
2001	Beräknat	200 000 ¹	
2002	Beräknat	200 000 ²	

¹Motsvarar 196 089 000 kronor i 2000 års prisnivå.

²Motsvarar 196 089 000 kronor i 2000 års prisnivå.

Sveriges medlemskap i EU innebär bl.a. möjligheten för Sverige att ansöka om gemenskapens finansiella stöd för projekt av gemensamt intresse på området för transeuropeiska nät för infrastrukturerna inom transport- och telekommunikationer. Anslaget bekostar utbetalning av

finansiellt stöd från Europeiska gemenskapen till svenska projekt på området för transeuropeiska nät (TEN) för infrastrukturerna inom transport och telekommunikation.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Storleken på anslaget har beräknats utifrån en bedömning av det finansiella stödet till svenska TEN-projekt under år 2000. Finansiellt stöd har hittills beviljats för bl.a. följande svenska projekt; Öresundsförbindelsen, väg- och järnvägsprojekt inom den Nordiska triangeln samt för vissa investeringar inom sjöfartens och luftfartens infrastruktur.

Under år 1999 har stöd beviljats för

- Europaväg E 6 Lerbo–Torp, del av bron över Sunninge sund.
- E 18 Örebro–Arboga.
- Undersökningar och detaljerad teknisk design för konstruktion av en järnvägstunnel under Malmös stadskärna.
- Byggande av de svenska landanslutningarna till Öresundsbron.
- Studier för projekt BANA 3 Stockholm–Arlanda flygplats 1999.
- Effektiv kontroll av obeledsagade enheter vid hamnarna i Trelleborg, Travemünde och Rostock.

Gemenskapens stöd inbetalas på inkomstitel i statsbudgeten.

A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling

Tabell 4.36 Utgift

Tusental kronor

År	Anslag	Utgifts- prognos
1999	1 650 000	1 644 000
2000	Förslag	1 650 000
2001	Beräknat	0
2002	Beräknat	0

Anslaget bekostar återbetalningen av vissa skulder och andra åtaganden staten har inom ramen för de särskilda storstadsöverenskommelserna i

Stockholm och Göteborg samt bidrag till 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 uppdrag 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.

5 Sjö- och luftfart

5.1 Omfattning

Utgiftsområdet omfattar Sjöfartsverkets, Handelsflottans kultur- och fritidsråds, Luftfartsverkets och Statens haverikommissionens verksamhetsområden. Vidare omfattas 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 flygtrafiktjänst och flygplatser.

Antalet anställda inom verksamhetsområdet för år 1998 uppgick till ca 5 010 personer.

5.2 Utgiftsutveckling

Tabell 5.1 Utgiftsutvecklingen

Miljoner kronor (löpande priser)

Utfall 1998	Anslag 1999 ¹	Utgifts- prognos 1999 ²	Förslag anslag 2000	Beräknat anslag 2001	Beräknat anslag 2002
1 099,3	817,6	837,4	633,7	633,7	633,7

¹ Inklusivt beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1999 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

² Inklusivt anslaget B2 Transportstöd till Gotland.

Versamhetsutfall och ekonomiskt utfall

- Sjöfartsverkets resultat år 1998 före skattemotsvarighet var 230,8 miljoner kronor, en förbättring med 210 miljoner kronor jämfört med föregående år. Budgeterat motsvarande resultat för år 1999 är -70 miljoner kronor. För år 1998 inlevereras 120 miljoner kronor till staten. Regeringen konstaterar att Sjöfartsverket för år 1998 inte uppfyllt soliditetsmålet. Detta beror dock på beslut om extra inleveranser från regeringen. Sjöfartsverkets verksamhet har till stor del präglats av arbetet med att förbättra sjösäkerheten och att miljöanpassa sjöfarten.
- Luftfartsverkskoncernens resultat år 1998 efter finansiella poster var 606 miljoner kronor, en förbättring med 245 miljoner kronor jämfört med föregående år. Bedömt motsvarande resultat för år 1999 är 700 miljoner kronor. För år 1998 inlevereras 129 miljoner kronor till staten. Regeringen konstaterar att Luftfartsverket uppfyllt uppställda mål avseende utdelning och soliditet. Även räntabilitetsmålet är uppfyllt. Verksamhetsmålen för säkerhet och luftfartspolitik kan anses uppfyllda i huvudsak.

Förändringar

- Näringsdepartementet ser över Sjöfartsverkets verksamhetsstruktur i syfte att kunna identifiera eventuella mål- och rollkonflikter inom organisationen och förbättra effektiviteten samt underlaget för statsmak-

- ternas styrning. Även Handelsflottans kultur- och fritidsråd ingår i översynen.
- Näringsdepartementet ser över LfV:s verksamhetsstruktur. Översynens förslag skall syfta till att minska eventuella rollkonflikter, renodla verksamhetsstrukturen, utveckla verksamheten och därmed öka effektiviteten i luftfartssektorn.

Prioriteringar för år 2000

- Sjösäkerhets- och miljöfrågorna ges fortsatt hög prioritet. Arbetet inom EU och det internationella arbetet, företrädesvis inom sjöfartsorganisationen International Maritime Organization, IMO, är för dessa frågor av särskild betydelse. Även inom flyget ges säkerhets- och miljöfrågor fortsatt hög prioritet. Arbetet sker bl.a. inom EU och ICAO (International Civil Aviation Organization).

Resultatbedömning

De av statsmakterna fastlagda övergripande målen samt verksamhetsmålen inom verksamhetsområdet har i allt väsentligt uppfyllts. Regeringen konstaterar att Sjöfartsverket jämfört med i regleringsbrevet för år 1998 uppställda mål har uppfyllt utdelningskravet och räntabilitetsmålet. Regeringen konstaterar vidare att soliditetsmålet på 50 % inte uppfyllts. Soliditeten uppgick till 45,6 %. Detta beror dock på beslut om extra inleveranser från regeringen.

Regeringen konstaterar att Luftfartsverket jämfört med i regleringsbrevet för år 1998 uppställda mål har uppfyllt räntabilitetsmålet, soliditetsmålet och utdelningskravet.

Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse för Sjöfartsverket innehåller en invändning. Invändningen avser att underskriven årsredovisning inte har upprättats förrän den 22 mars 1999. (Enligt 20 § förordningen (1996:882) om myndigheters årsredovisningar m.m. skall den underskrivna årsredovisningen avseende det senast av-

slutade räkenskapsåret, senast den 15 mars lämnas till RRV för granskning.)

Övriga myndigheter under verksamhetsområdet har inte fått några anmärkningar.

5.3 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 133,6 miljoner ton år 1998 (131,6 miljoner ton för 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 järnvägsgods transporterades år 1998 med färjor. Det totala antalet passagerare till Sverige ökade med 440 000 till 19,6 miljoner.

Den svenska handelsflottan minskade under år 1998 med sex fartyg. Vid årets utgång var antalet fartyg 412. Den negativa utvecklingen kan nu förväntas upphöra och en viss inflaggning är möjlig efter riksdagens beslut att höja rederistödet och den överenskommelse om tillfällig anställning av utländsk personal som parterna på arbetsmarknaden träffat.

Sjöfartsverket

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

Sjöfartsverkets resultat år 1998 före skattemot-svarighet var 230,8 miljoner kronor, en förbättring med 210 miljoner kronor jämfört med föregående år. Budgeterat motsvarande resultat för år 1999 är -70 miljoner kronor. För år 1998 inlevereras 120 miljoner kronor till staten. Regeringen konstaterar att Sjöfartsverket för år 1998 inte helt uppfyllt soliditetsmålet. Soliditeten uppgick till 45,6 %. Detta beror dock på beslut om extra inleveranser från regeringen. Sjöfartsverkets verksamhet har till stor del präglats av arbetet med att förbättra sjösäkerheten och miljöanpassa sjöfarten.

Större förändringar

Sjöfartsverkets verksamhetsstruktur ses över i syfte att identifiera eventuella mål- och rollkonflikter inom organisationen och förbättra effektiviteten samt underlaget för statsmakternas styrning. Även Handelsflottans kultur- och fritidsråd ingår i översynen.

Mål

- Det övergripande målet för Sjöfartsverket föreslås ligga fast.
- Målet för räntabilitet på eget kapital föreslås ligga fast på nuvarande nivå, 7 %.
- Utdelningskravet, en tredjedel av resultat efter skattemotsvarighet, föreslås oförändrat.
- Det långsiktiga målet för soliditeten bör ligga kvar på nuvarande nivå, lägst 30 %.
- Prisrestriktionen föreslås ligga fast. Farledsavgifterna får öka med högst nettoprisindex, räknat från och med år 1995.

Prioriteringar

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

En investeringsnivå på 432,1 miljoner kronor föreslås för planperioden 2000–2002. Investeringarna avser till stor del återanskaffningar.

I ett gemensamt projekt med Göteborgs hamn utreds tillgänglighets- och säkerhetshöjande åtgärder för att säkerställa anlop av större containerfartyg och råoljetankers.

En oförändrad låneram på 110 miljoner kronor föreslås.

5.3.1 Resultatbedömning och slutsatser

Sjöfartsverket redovisade för år 1998 ett resultat före skattemotsvarighet på 230,8 miljoner kronor, en förbättring med 210 miljoner kronor jämfört med föregående år. Främsta anledningen till resultatförbättringen är att de sociala kostnaderna, i huvudsak pensionskostnaderna, blev 161

miljoner kronor lägre än föregående år. Investeringarna uppgick under år 1998 till 95,8 miljoner kronor.

Sjöfartsverkets arbete har präglats av arbete i internationella organ med att öka sjösäkerheten och att fortsätta miljöanpassa sjöfarten. Arbetet bedrivs inom ramen för EU och IMO.

Regeringen konstaterar att Sjöfartsverket uppfyllt uppställda mål avseende utdelning och räntabilitet. Soliditetsmålet på 50 % har däremot inte uppfyllts helt på grund av regeringsbeslut om extra inleverans. Soliditeten blev 45,6 %, målet för år 1998 var 50 %. Soliditetsmålet har dock ändrats till lägst 30 % för år 1999.

5.3.2 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse innehåller en invändning. Invändningen avser att underskriven årsredovisning inte har upprättats förrän den 22 mars 1999. Enligt förordningen (1996:882) om myndigheters årsredovisningar m.m. 20 § skall den underskrivna årsredovisningen avseende det senast avslutade räkenskapsåret, senast den 15 mars lämnas till RRV för granskning. Årsredovisningen har i övrigt upprättats i enlighet med förordningen om myndigheters årsredovisning m.m., regleringsbrev och övriga beslut för Sjöfartsverket. RRV bedömer årsredovisningen i allt väsentligt rättvisande, varför RRV tillstyrker att resultaträkningen och balansräkningen fastställs. Regeringen har diskuterat invändningen vid en mål- och resultatdialog med Sjöfartsverket och erfar att verket har vidtagit åtgärder för att förseningen inte skall upprepas.

5.3.3 Verksamhetens inriktning m.m.

Sjöfartsverkets treårsplan

Sjösäkerhet och miljö

Sjöfartsverket framhåller att frågan om kvalitetskriterier för flaggstater kommer att dominera det internationella sjösäkerhetsarbetet den närmaste framtiden. Samarbetet har lett till ett flertal säkerhetshöjande regler. Däremot har inte alla flaggstater satt reglerna i kraft i sin nationella lagstiftning och/eller organiserat en tillräcklig tillsyn. Detta har uppmärksammat inte bara inom IMO, utan även av EG-kommissionen och vissa viktiga sjöfartsnationer.

När det gäller tekniska sjösäkerhetsregler är det internationella arbetet, med vissa undantag, inne i ett förvaltande skede. Samma sak gäller de mer operativa frågorna.

Sjöfartsverket har under senare år successivt ökat sina resurser och insatser inom miljöområdet. Verket har särskilt arbetat med frågan om att införa ekonomiska styrmedel som ett sätt att stimulera sjöfartens miljöanpassning. Som en följd av detta infördes miljödifferentierade sjöfartsavgifter år 1998.

Genomförandet av Östersjöstrategin, ett åtgärdsprogram för att bl.a. skapa anordningar för mottagning av fartygsgenererat avfall i hamnarna runt Östersjön, fortsätter. En grundläggande princip är att kostnaderna för att använda mottagningsanordningar inte skall tas ut genom särskilda avgifter, utan bör ingå i de generella hamnavgifterna.

Regeringens överväganden

Näringsdepartementet ser över Sjöfartsverkets verksamhetsstruktur i syfte att kunna identifiera eventuella mål- och rollkonflikter inom organisationen och förbättra effektiviteten samt underlaget för statsmakternas styrning. Särskilt skall eventuella målkonflikter studeras utifrån de affärsmässiga kraven på hur verksamheten skall bedrivas och andra mål staten lagt fast för miljöregional-, närings- och transportpolitiken.

Regeringen fäster stor vikt vid det arbete Sjöfartsverket bedriver på säkerhets- och miljöområdet. Frågorna har hög prioritet inom ramen för regeringens transportpolitik och det är betydelsefullt att Sverige har en fortsatt aktiv roll i det internationella samarbetet på dessa områden.

Regeringen uppmärksammar den allt ökande betydelsen av flaggstatsfrågorna. Vikten av att prioritera frågan om flaggstatskontroll framhölls också av regeringen i 1998 års transportpolitiska proposition. Sverige kommer därför aktivt och tillsammans med övriga EU-länder att verka för tillskapandet av internationella instrument som ställer kvalitetskrav på flaggstaters sjöfartsadministrationer.

Det är med tillfredsställelse regeringen noterar att miljödifferentieringen av sjöfartsavgifterna har gett ett gott resultat.

5.3.4 Ekonomiska mål och resurser

Sjöfartsverkets treårsplan

I Sjöfartsverkets treårsplan framgår att intäkterna förväntas minska till följd av miljödifferentierade farledsavgifter med ca 80 miljoner kronor till år 2002. En analys visar att intäktsbortfallet från farledsavgifter efter det att Öresundsbron öppnats för trafik blir ca 40 miljoner kronor. Volymer i utrikes och inrikes sjöfart beräknas öka med 2 % per år perioden 2000–2002. Sammantaget innebär antagandena att intäkterna från farledsavgifterna i slutet av perioden blir ca 90 miljoner kronor lägre än för år 1998. Sjöfartsverket kan inte enbart genom egna rationaliseringar kompensera detta intäktsbortfall. Enligt Sjöfartsverket är det angeläget med åtgärder från statsmakternas sida som tydligt signalerar att man till någon del är beredd att justera obalansen mellan kostnader och anslag för fritidsbåtstrafiken (se avsnitt 5.6 B1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.).

Som nämndes av regeringen i förra årets budgetproposition genomför Sjöfartsverket ett rationaliseringsprogram. Sjöfartsverket räknar med ett fortsatt rationaliseringsarbete fram till år 2002. För treårsperioden 2000–2002 blir nettoeffekten av rationaliseringarna en besparing på ca 40 miljoner kronor.

Treårsplanen, uppdaterad i augusti 1999, innebär beräknade resultat efter finansiella poster på 81 miljoner kronor, 43 miljoner kronor och -8 miljoner kronor för åren 2000–2002. Sjöfartsverket föreslår ingen förändring av målet för räntabiliteten men påpekar att miljödifferentieringen 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 7 % av eget kapital. I den ekonomiska planen beräknas räntabiliteten till 6,4 %, 3,3 % och -0,8 % för åren 2000–2002.

Sjöfartsverket har beträffande soliditeten förordat att en sänkning bör göras på ett sätt som är till gagn för Sjöfartsverket och handelssjöfarten. Verket föreslår att detta i första hand sker genom en upplösning av resultatutjämningsfonden och motsvarande nedskrivning av verkets anläggningstillgångar.

Sjöfartsverket föreslår ingen förändring av nuvarande utdelningsmål som är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Den totala in-

leveransen (utdelning+skattemotsvarighet) beräknas för år 1999 till 0 kronor och för perioden 2000–2002 till 42,2, 22,2 respektive 0 miljoner kronor.

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

Sjöfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2000–2002 på sammanlagt 432,1 miljoner kronor. Investeringarna avser till stor del återanskaffningar.

I ett gemensamt projekt med Göteborgs hamn utreds tillgänglighets- och säkerhetshöjande åtgärder för att säkerställa anlop av större containerfartyg och råoljetankers. Det finns två farleder till hamnen, Torshamnsleden och Böttöleden. Göteborgs hamn är den enda hamnen i Norden med direktanlöpande linjetrafik till avlägsna marknader, s.k. transocean direktgående trafik. Utvecklingen inom den transocean linjesjöfarten går i riktning mot ökade fartygsstorlekar. I Göteborg är de fysiska förutsättningarna att ta emot stora fartyg begränsade.

För isbrytningsverksamheten görs betydande investeringar på grund av att de två äldsta isbrytarna – TOR och NJORD – ersätts med tre nya fartyg. Dessa tre nya fartyg 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. Investeringkostnaderna för isbrytningsanpassning uppgår till ca 60 miljoner kronor för vart och ett av de tre fartygen. Fartygen kommer att levereras under perioden 2000–2001. Vad beträffar farleder och utmärkning ligger investeringsnivån under treårsperioden på ca 58 miljoner kronor per år. Vidare planeras en återanskaffning av 23 lotsbåtar under treårsperioden. Samtliga lotsbåtar förses med avgaskatalysatorer. Investeringarna inom sjökartläggning uppgår under perioden till 38,4 miljoner kronor och avser främst återanskaffning av utrustning för sjömätning och sjökortsframställning.

Investeringarna fördelas på verksamhetsområdet enligt följande.

Tabell 5.2 Investeringar för perioden 2000–2002*Miljoner kronor*

	2000	2001	2002
Farleder	70 250	61 750	40 950
Lotsning	97 650	64 630	43 100
Sjöräddning	2 300	600	1 300
Sjökartläggning	16 595	10 030	11 800
Isbrytning	7 000		
Tekniska avd.	1 600	1 100	1 000
Suma investeringar	195 395	138 110	98 150

Regeringens överväganden

I budgetpropositionen för år 1999 föreslog regeringen att soliditeten sänks från 50 % till lägst 30 %. Riksdagen beslutade i enlighet med förslaget. Regeringen anser dock inte att en direktavskrivning av verkets anläggningstillgångar är en lämplig väg för att sänka Sjöfartsverkets soliditet. Detta strider bl.a. mot en god redovisningssed.

Regeringen anser att räntabilitetsmålet bör ligga fast på nuvarande nivå, 7 %.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen årligen i samband med bokslutet.

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

Sjöfartsverkets negativa resultat för år 1999 beror på en engångskostnad på 100 miljoner kronor för det nya lotsavtalet. Genom denna åtgärd uppfyller Sjöfartsverket inte de fastställda ekonomiska målen för år 1999.

Regeringen vill nämna att Sjöfartsverket i regleringsbrevet för år 1998 gavs i uppdrag att ut-

reda hur jämförande studier (s.k. benchmarking) kan ske av verkets olika verksamheter. Sjöfartsverket lämnade i maj 1998 förslag om hur ett sådant arbete kunde bedrivas och i 1999 års regleringsbrev fick Sjöfartsverket i uppdrag att redovisa hur arbetet med benchmarkingstudierna fortskrider. Sjöfartsverket har redovisat detta och regeringen ser positivt på de studier som bedrivs och att de leder till åtgärder i de fall detta är motiverat.

Vidare vill regeringen nämna att regeringen har gett Sjöfartsverket i uppdrag att utvärdera miljödifferenteringen av sjöfartsavgiftssystemet samt att belysa eventuella konsekvenser som omläggningen av sjöfartsavgiftssystemet i övrigt medfört. Regeringen vill i detta sammanhang erinra om vad som framgick av prop. 1996/97:1, utgiftsområde 22 ”En miljödifferentering av sjöfartsavgifterna skall ske inom ramen för Sjöfartsverkets ekonomiska mål och inriktning, och skall sett över ett antal år inte innebära några egentliga effekter på verkets ekonomiska resultat”.

Regeringen har ingen erinran mot investeringsplanens nivå eller inriktning. Mot bakgrund av regeringens överväganden redovisas följande prognoser över resultat m.m. under treårsperioden 2000–2002. För år 1999 kommer regeringen i särskild ordning att pröva inleveransens storlek.

Tabell 5.3 Prognos över resultat m.m.*Miljoner kronor*

	1999	2000	2001	2002
Årets vinst efter skatt och skattemotsvarighet	-70,7	58,5	30,7	-7,8
Räntabilitet på eget kapital (procent)	-8,0	6,4	3,3	-0,8
Soliditet (procent)	42,5	41,6	41,7	41,0
Beräknad skattemotsvarighet	0,0	22,7	12,0	0,0
Beräknad utdelning	0,0	19,5	10,2	0,0

5.3.5 Finansiella befogenheter

Sjöfartsverkets treårsplan

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande helt med egna medel. Därutöver har Sjöfartsverket bemyndigande att inom en viss ram ta upp lån i Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 1999 låta Sjöfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 110 miljoner kronor. Sjöfartsverket får placera kassamässigt överskott i bank och på räntebärande konto i Riksgäldskontoret.

5.4 Anslag för budgetåret 2000

B1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

Tabell 5.4 Anslagsutveckling

Tusental kronor

1998	Utfall	44 415		
1999	Anslag	44 415	Utgifts- prognos	44 415
2000	Förslag	61 000		
2001	Beräknat	61 000		
2002	Beräknat	61 000		

Från anslaget finansieras tjänster inom Sjöfartsverkets verksamhetsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Sjöfartsverket anför att handelssjöfartens betalningsansvar ökat markant de senaste åren och att

anslaget inte täcker de kostnader som främst fritidsbåtssektorn åsamkar Sjöfartsverket. Den praktiska konsekvensen av detta är att Sjöfartsverket måste finansiera dessa kostnader med de avgifter som handelssjöfarten betalar. Sjöfartsverket beräknar att kostnaderna för fritidsbåtsverksamheten uppgår till totalt ca 117 miljoner kronor och föreslår att en första uppjustering av anslaget görs för år 2000 med 30 miljoner kronor till 74,4 miljoner kronor.

Slutsats

Sjöfartsverket har även i tidigare treårsplaner redovisat att handelssjöfartens betalningsansvar ökat markant de senaste åren och att anslaget inte täcker de kostnader som främst fritidsbåtssektorn åsamkar Sjöfartsverket. I budgetpropositionerna för åren 1998 och 1999 redovisade regeringen att den med anledning av det statsfinansiella läget inte kunde tillstyrka någon anslagshöjning. Regeringen anser nu att en uppjustering av anslaget bör göras. Regeringen föreslår att anslaget höjs från nuvarande nivå på 44,4 miljoner kronor till 61 miljoner kronor.

I budgetpropositionen för år 1999 anförde regeringen att den under år 1999 skulle återkomma till riksdagen med ett konkret förslag till hur en allmän registrering av fritidsbåtar bör genomföras. Regeringen har fört en dialog med försäkringsbranschen som i dag är involverad i det frivilliga båtregister som Stöldskyddsföreningen administrerar. Från detta håll har man angivit att den ovisshet som råder i dag om ett eventuellt införande av ett statligt båtregister har gjort att man inte avsatt några ytterligare resurser för att utveckla och förbättra det frivilliga registret. Regeringen anser att ett allmänt register bör byggas vidare på det frivilliga fritidsbåtsregistret.

För att förbättra ersättningsmöjligheterna för skadelidande vid olyckor med fritidsbåtar avser regeringen att överväga möjligheterna att införa en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar. Om en obligatorisk ansvarsförsäkring införs skapas också en möjlighet för försäkringsgivarna att lämna kontrolluppgifter om fritidsbåtsinnehav till skattemyndigheterna.

B2 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tabell 5.5 Anslagsutveckling

Tusental kronor

1998	Utfall	62 660		
1999	Anslag	62 660	Utgifts- prognos	62 660
2000	Förslag	62 660		
2001	Beräknat	62 660		
2002	Beräknat	62 660		

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

B3 Bidrag till sjöfarten

Tabell 5.6 Anslagsutveckling

Tusental kronor

1998	Utfall	483 049	Anslags- sparande	23 294
1999	Anslag	405 000	Utgifts- prognos	428 294
2000	Förslag	405 000		
2001	Beräknat	405 000		
2002	Beräknat	405 000		

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 handelssjöfarten för åren 1997–2001. Statligt stöd skall lämnas till arbetsgivarens kostnader för skatt och sociala avgifter.

Regeringen beslutade i enlighet med den av riksdagen beslutade reviderade budgeten för andra halvåret 1998 att från den 1 juli 1998 öka bidraget till sjöfarten genom att höja bidraget till kostnader för socialavgifter från 29 000 till 45 000 kronor per kalenderår och årsarbetskraft.

Från den 1 januari 1999 höjdes bidraget till sjöfarten för sociala avgifter från 45 000 till 58 000 kronor per kalenderår och årsarbetskraft.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Genom det statliga bidraget till sjöfarten har de svenska rederiernas ekonomiska situation förbättrats och konkurrensförmågan stärkts. Den negativa utvecklingen under de senaste åren beträffande det svenska tonnaget kan nu förväntas upphöra och en viss inflagning är möjlig efter riksdagens beslut att höja bidraget till sjöfarten och den överenskommelse om tillfällig anställning av utländsk personal som parterna på arbetsmarknaden träffat.

Slutsats

Rederinämnden har i sin anslagsframställning begärt 526 000 000 kronor i anslag för budgetåret. Anslaget är för närvarande 405 000 000 kronor. Rederinämndens framställning skulle innebära en höjning av anslaget med 121 000 000 kronor. Anslaget 405 000 000 kronor är beräknat på en betydligt lägre nivå för bidraget till sociala avgifter än det som gäller från och med den 1 januari 1999. Höjningen av bidraget till sjöfarten för sociala avgifter leder till att anslaget behöver ökas. Behovet av en ökning av anslaget hänger också i väsentlig grad samman med i vilken utsträckning tillfällig anställning av utländsk personal kommer att ske.

Regeringen anser det viktigt att slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen och att skapa ett positivt klimat för denna näring. Därför har regeringen i samband med tilläggsbudget 2 för budgetåret 1999 fört över medel för att säkerställa att utbetalningarna från Rederinämnden skall kunna ske under budgetåret. Regeringen anser att det ökade utgiftsbehovet därmed är tillgodosett.

Den föreslagna budgetåtgärden bedöms falla under EG:s regler om statligt stöd till företag. Den skall därför anmälas till kommissionen i enlighet med artikel 88.3 i EG-fördraget.

Bidrag till fartygsförlagd utbildning

Regeringens överväganden

Resultatinformation

För att få ut examen efter genomgången utbildning till sjöbefäl krävs godkänd utbildning vid högskola och praktik i den omfattning som anges för den ifrågavarande utbildningen. Även eleverna på gymnasiet energiprogram har behov av praktikplats. Tillgången på praktikplatser är därför av central betydelse. Den svenskflaggade handelsflottan räcker inte längre till för att garantera tillgången på utbildningsplatser. Praktikplatser är ytterst en kostnad som belastar det enskilda rederiet.

Slutsats

I utredningen Svensk sjöfartsnäring – hot och möjligheter (SOU 1998:129), den s.k. Bäckströmska utredningen har utredaren föreslagit att rederier som tillhandahåller platser för utbildning förlagd ombord på fartyg skall få ett stöd. Detta skulle gälla för utbildningsplatser både på svensk- och utlandsflaggade fartyg. Stödets omfattning har beräknats till 20 000 kronor per befälselev och år samt 12 000 kronor per elev i gymnasiet energiprogram och år. Det totala stödet skulle uppgå till 14 000 000 kronor per år. Förslaget har remissbehandlats. Flertalet av de remissinstanser som yttrat sig har tillstyrkt förslaget.

Det är för närvarande svårt att få antalet fartygsförlagda utbildningsplatser att räckta till. Ett statligt stöd till fartygsförlagda utbildningsplatser skulle bli ett incitament för att öka antalet praktikplatser. Regeringen anser dock att bl.a. frågan om stödets finansiering behöver beredas ytterligare innan något förslag kan lämnas och avser att återkomma till riksdagen i samband med vårpropositionen.

Vänersjöfarten

Näringsdepartementet har uppdragit åt en utredare att lägga fram förslag som långsiktigt ger förutsättningar för en kommersiellt bärkraftig utveckling av Vänersjöfarten. Beslutet har fattats mot bakgrund av utredningen "Vänersjöfarten och transportpolitiken" som producerats av Sjö-

fartsverket i samarbete med Sjöfartens Analys Institut (SAI). Uppdraget, som bland annat går ut på att belysa kostnader och rationaliseringsmöjligheter i Vänerhamnarna, skall vara avslutat senast den 1 mars 2000.

Kvarken

Under hösten 1999 skulle färjetrafiken mellan Umeå och Vasa ha upphört som en följd av att taxfreeförsäljningen upphörde den 1 juli. Taxfreeförsäljningen har svarat för ca 65 % av intäkterna. Kvarkenstrafiken drabbades hårt i jämförelse med övriga linjer mellan Sverige och Finland som kan utnyttja Ålands särställning eller angöra hamn i tredje land. Färjetrafiken Umeå-Vasa har bedrivits under många år och etablerades under tidigare regelverk.

Regeringen beslutade därför den 29 april 1999 att tillsammans med den finska regeringen upphandla färjetrafik på sträckan Umeå-Vasa i enlighet med EU:s riktlinjer för allmän trafikplikt för att under en omställningsperiod på två år trygga persontrafikförsörjningen på sträckan. Därefter skall trafiken kunna drivas kommersiellt.

Det årliga stödet uppgår till 30 miljoner kronor som fördelas lika mellan Sverige och Finland. Västerbottenregionen bidrar med 3 miljoner kronor per år och svenska staten med 12 miljoner kronor per år under två år. Finska staten har svarat för upphandlingen och slutit avtal med Vasabåtarna AB.

Framställningar om en förnyad haveriutredning med anledning av M/S Estonias förlisning

Den Internationella Transportarbetarefederationen (ITF) och Den Nordiska Transportarbetarefederationen (NTF) har i en gemensam skrivelse i januari 1999 begärt en förnyad haveriutredning med anledning av M/S Estonias förlisning. ITF har låtit en konsultbyrå se över den gemensamma haverikommissionens slutrapport. Konsultbyrån har kritiserat haverirapporten på en rad punkter. ITF och NTF menar att en ny utredning måste ske i öppenhet med alla intresserade parter representerade och att utredningen skall baseras på alla tillgängliga fakta, inklusive en ny undersökning av fartyget och vittnesmål från överlevande.

Framställningar om en förnyad haveriutredning har också inkommit från andra håll, bl.a. från en grupp överlevande. De överlevande framhåller påstådda felaktigheter i den gemensamma haverikommissionens slutrapport, bl.a. att uppgifter i rapporten inte stämmer med överlevandes iakttagelser. Man understryker att det finns ett stort antal obesvarade frågor kring olycksförloppet och att dessa måste få trovärdiga svar så att överlevande, anhöriga och andra får en möjlighet att lägga olyckan bakom sig.

Regeringens bedömning

Statens haverikommission (SHK) och Sjöfartsverket har yttrat sig över framställningarna om en förnyad haveriutredning. SHK tar inte ställning till om regeringen bör verka för en ny utredning eller inte, men kommenterar lämnade uppgifter. Sjöfartsverket bemöter kritiken på ett flertal punkter och menar sammanfattningsvis att det som framförs i framställningarna inte är grund för ett beslut om en förnyad haveriutredning.

År 1995 ingick Estland, Finland och Sverige ett avtal om att gravfrid skall råda i och omkring vraket efter M/S Estonia. Därefter har Danmark och Storbritannien anslutit sig till avtalet. En förnyad haveriutredning innefattande en ny undersökning av vraket kräver att avtalet förhandlas om. I samband med beslutet i februari i år, att några åtgärder för att ta upp de omkomna inte skall vidtas, bedömde regeringen en sådan omförhandling av avtalet som svår att åstadkomma. Bedömningen kvarstår.

Sammantaget finner regeringen inte skäl att verka för att en ny haveriutredning skall genomföras. Regeringen vidtar därför ingen åtgärd med anledning av framställningarna.

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.

5.5 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 1999 är 18,5 miljoner kronor.

HKF föreslår att 18,5 miljoner kronor av rådets totala kostnader skall finansieras genom avräkning av farledsavgifterna år 2000. Vidare beräknar HKF att de egna avgiftsintäkterna uppgår till 8,4 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Som tidigare nämnts ser Näringsdepartementet över Sjöfartsverkets och Handelsflottans kultur- och fritidsråds verksamhetsstrukturer.

Regeringen tillstyrker HKF:s förslag till avräkning av farledsavgifter för rådets kostnader.

5.6 Luftfart

Flygmarknaden

Antalet ankommande och avresande flygpassagerare i linjefart och chartertrafik ökade under år 1998 med 7 % till 27,5 miljoner vid de statliga flygplatserna. Detta är den högsta siffran någonsin. Totala antalet passagerare för Sverige (inkl. de icke statliga flygplatserna) är 29,0 miljoner för år 1998. Utrikestrafiken svarade för den övervägande delen av ökningen. Utrikes ökade antalet passagerare med 8 % till 14,5 miljoner och inrikes med 6 % till 14,5 miljoner. Utrikes passagerare har ökat under flera år, men efter ett antal svaga år i början av nittiotalet har även inrikesflyget ökat. Detta speglar i huvudsak den svenska ekonomin med en fortsatt god exportutveckling samt en ökning av inhemsk efterfrågan.

Antalet landningar i linjefart och chartertrafik ökade med 5 % under år 1998 till 295 000. Taxi- och allmänflyget fortsatte att minska och antalet landningar under året minskade med 5 % till 173 000. Antalet överflygningar i svenskt kontrollerat luftrum ökade med 7 % till 164 000, vilket är ca en fjärdedel av det totala antalet luft-rumsrörelser. Trafiken kommer i första hand

från de stora städerna i Västeuropa och går via det svenska och ryska luftrummet till asiatiska destinationer. Flygfrakten ökade under året med 4 % till 198 000 ton. Den flygbefordrade posten minskade med 4 % till 34 000 ton.

Enligt Luftfartsverkets (LFV:s) huvudprognos bedöms flygtrafiken utvecklas fram till år 2002 enligt nedan.

Tabell 5.7 Flygtrafikens utveckling

Utveckling	Huvudalternativ
Passagerare	5 %
Passagerare inrikes	5,1 %
Passagerare utrikes	5,0 %
Landningar	4,2 %
Landningar inrikes	3,8 %
Landningar utrikes	4,9 %
Överflygningar	5,4 %
Frakt	5,5 %

Luftfartsverket

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

Luftfartsverkskoncernens resultat år 1998 efter finansiella poster var 606 miljoner kronor, en förbättring med 245 miljoner kronor jämfört med föregående år. Bedömt motsvarande resultat för år 1999 är 700 miljoner kronor. För år 1998 inlevereras 129 miljoner kronor till staten. Regeringen konstaterar att Luftfartsverket uppfyllt uppställda mål avseende utdelning och soliditet. Även räntabilitetsmålet är uppfyllt. Verksamhetsmålen för säkerhet och luftfartspolitik kan anses uppfyllda i huvudsak.

Större förändringar

Näringsdepartementet har anlitat en konsult för att se över LFV:s verksamhetsstruktur. Översynens förslag skall syfta till att minska eventuella rollkonflikter inom organisationen, renodla verksamhetsstrukturen, utveckla verksamheten och därmed öka effektiviteten i luftfartssektorn.

Mål

- Det övergripande målet för Luftfartsverket föreslås ligga fast.
- Målet för räntabilitet på eget kapital föreslås ligga fast på nuvarande nivå, 8 %.
- Det långsiktiga soliditetsmålet på lägst 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

Säkerhets- och miljöfrågor ges fortsatt hög prioritet.

En investeringsnivå på 7 500 miljoner kronor föreslås för planperioden 2000–2002. Stora investeringar genomförs de närmaste åren på Arlanda. De största är tredje banan och ökad terminalkapacitet. Bland övriga större investeringar kan nämnas förnyelsen av flygtrafikledningssystemet. En låneram på 6 000 miljoner kronor föreslås.

5.6.1 Resultatbedömning och slutsatser

Luftfartsverkskoncernen redovisade för år 1998 ett resultat efter finansiella poster på 606 miljoner kronor, en förbättring med 245 miljoner kronor jämfört med år 1997. Resultatförbättringen har till stor del sin grund i en kraftig tillväxt av flyget som transportmedel. Samtidigt har utvecklingen av kostnaderna hållits tillbaka inom ramen för effektiviseringsprogrammet Uppdrag 2000. Flyget har en tillväxt som inte ägt rum 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 för år

1999 uppgår enligt nu gällande bedömning till 700 miljoner kronor.

Luftfartsverket anser i årsredovisningen för år 1998 att gällande verksamhetsmål för säkerhetsarbetet (safety och security) och luftfartspolitikerna i huvudsak har uppfyllts. När det gäller flygsäkerhetsläget för den tunga luftfarten konstateras att det under året inte inträffat någon allvarlig flygolycka. Inom den privata motorflygverksamheten har fyra personer omkommit vid tre haverier. Statens haverikommission utreder händelserna.

Investeringarna uppgick under år 1998 till 881 miljoner kronor. Investeringarna under året utgjordes främst av färdigställandet av uppställningsplatser avsedda för flygplan, anpassning av Arlandas terminal 5 för järnväg, förberedelser för den tredje rullbanan på Arlanda flygplats och nytt flygtrafikledningssystem.

Regeringen konstaterar att Luftfartsverket uppfyllt uppställda mål avseende utdelning och soliditet. Regeringen konstaterar vidare att soliditeten steg till 27 %. Regeringen delar synen att de uppställda verksamhetsmålen i huvudsak uppfyllts.

5.6.2 Verksamhetens inriktning m.m.

Luftfartsverket

LFV framför i treårsplanen att ett naturligt sätt för samarbete med andra parter är bolagsformen. LFV har därför till regeringen under senare år inlämnat förslag till ett antal bolagsbildningar, vilka i de flesta fall beviljats. LFV anser dock att besluten om att få bilda bolag i vissa fall, på grund av de många stegen i beslutsprocessen, dragit ut på tiden och i något fall lett till att samarbetspartnern inte kunnat vänta utan agerat på egen hand. LFV anser att en större frihet för verket att självt få bilda bolag eller att få ändra i bolagsordningar eller ändra ägarandel skulle påskynda beslutsprocessen och förenkla affärsutvecklingsarbetet. LFV menar att ett annat angreppssätt på denna fråga är att verksamheten inom LFV:s produktionsroll bolagiseras vilket skulle eliminera de ovan beskrivna problemen.

Säkerhet och miljö

En allt större del av säkerhetsarbetet bedrivs internationellt och inom internationella fora, däri-

bland EU, ICAO (FN:s flygorganisation) och JAA (samarbetsorgan för flygsäkerhetsmyndigheterna i 30 europeiska länder). Sverige medverkar aktivt i detta arbete främst genom Luftfartsinspektionen. I juni 1998 antog EU:s ministerråd det mandat som bemyndigar kommissionen att, tillsammans med medlemsstaterna och några stater utanför EU, 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 LFV:s arbete i syfte att främja och höja den internationella flygsäkerheten.

Det europeiska harmoniseringsarbetet har under år 1998 i hög grad påverkat Luftfartsverkets verksamhet vad gäller flygsäkerhetsbestämmelser och införandet av de gemensamma flygsäkerhetsbestämmelserna, JAR. I syfte att underlätta arbetet har Luftfartsverket inrättat en databas, vilken tagits i drift under det första halvåret 1999.

Luftfartsverket är engagerat i det internationella miljöarbetet inom ICAO:s miljögrupp (CAEP) och inom den europeiska luftfartsorganisationen ECAC, inom vilken Luftfartsverkets generaldirektör har en samordnande roll vad gäller miljöfrågor. Inom CAEP deltar Sverige i arbetet med en skärpning av buller- och utsläppsnormer, utveckling av riktlinjer för utsläppsavgifter samt uppföljning av klimatmötet i Kyoto. Ett underlag skall tas fram till ICAO:s nästa generalförsamling år 2001. Sverige arbetar också för att miljöfrågor skall bli mer framträdande inom Eurocontrol och har även väckt frågan om miljörelaterade en route-avgifter, vars effektivitet för närvarande utreds inom ICAO.

För att skapa förutsättningar för ett miljöanpassat flyg, vilket var ett av regeringens mål för Luftfartsverket för år 1998, har tretton interna miljömål satts upp. Alla utom tre av dessa mål har uppfyllts under år 1998. Som en följd av regeringens miljöpolitiska proposition (prop. 1997/98:145) har Luftfartsverket fått i uppdrag att senast den 1 oktober 1999 lämna förslag till åtgärder för att uppnå de uppställda miljökvalitetsmålen. Under år 1998 har regeringen i olika sammanhang konkretiserat de nationella miljömålen, bl.a. genom att lägga ut ett antal måluppdrag som berör luftfartens miljöpåverkan.

Regeringens överväganden

Näringsdepartementet ser över LFV:s verksamhetsstruktur. Översynens förslag skall syfta till att minska eventuella rollkonflikter inom organisationen, renodla verksamhetsstrukturen, utveckla verksamheten och därmed öka effektiviteten i luftfartssektorn. Regeringen anser att frågan om LFV:s hemställen avseende verkets möjligheter att självt bilda bolag bör ingå i denna översyn.

Regeringen konstaterar att avregleringen av det svenska inrikesflyget inte har givit önskade effekter på marknaden varför regeringen avser att närmare analysera konkurrenssituationen på den svenska flygmarknaden.

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 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 och ser positivt på EU:s miljöarbete inom luftfartssektorn vad gäller frågor som skärpning av normer för bullernivåer och avgasutsläpp, avgasrelaterade avgifter samt det EU-initierade projektet AERONET med syfte att öka och samordna kunskaperna om utsläpp från luftfarten och dess inverkan på atmosfären. Regeringen vill även understryka vikten av Luftfartsverkets stöd till nationell och internationell forskning inom miljöområdet.

5.6.3 Ekonomiska mål och resurser

Luftfartsverkets treårsplan

Som framgick i föregående års budgetproposition gjorde Luftfartsverket år 1997 en djupare analys av sin 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 att dagens goda ekonomiska resultat inte blir bestående. Trots positiv trafikutveckling visade huvudscenariot i analysen på kraftigt försämrad 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. En del av de hot som identifierades vid analysen år 1997 har inte förverkligats. Å andra sidan medför marknadens krav på utökad terminalkapacitet på Arlanda nya utmaningar för LFV:s ekonomi. Investeringsvolymen behöver utökas utöver den som presenterades i föregående treårsplan. En rad åtgärder har initierats med anledning av uppdrag 2000. Bland de kostnadsreducerande åtgärder som beslutats kan nämnas minskning av antalet distriktskontor inom Luftfartsinspektionen, översyn av verksamheten vid Flygtrafiklednings-skolan vid Sturup och centralisering av flygplaneringstjänsten.

Den ekonomiska planen, uppdaterad i augusti 1999, innebär beräknade resultat efter skattemotsvarighet på 420, 430 och 310 miljoner kronor för åren 2000–2002. Luftfartsverket föreslår en förändring av målet för räntabiliteten i sin verksamhet. Nuvarande mål är att resultatet efter skattemotsvarighet uppgår till 8 % av eget kapital. I den ekonomiska planen beräknas räntabiliteten till 14, 13 och 9 % för åren 2000–2002. Det långsiktiga målet för räntabilitet på eget kapital är konstruerad enligt följande: inflation+realränta (=marknadsränta för 5-åriga statsobligationer)+riskpremie. Då nuvarande mål fastställdes uppgick statsobligationsräntan till ca 5,5 %. Obligationsräntan uppgick i januari 1999 till ca 3,6 % varför LFV föreslår en ändring av räntabilitetskravet till 6 %.

Luftfartsverket föreslår inte någon förändring av målet för soliditeten, som är 25 %. I den ekonomiska planen beräknas soliditeten till 25, 24 respektive 23 % för åren 2000–2002. LFV föreslår inte heller någon förändring av nuvarande utdelningskrav som är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet.

För perioden 1999–2000 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 1999 till 200 miljoner kronor och för åren 2000–2002 till 200, 280 respektive 220 miljoner kronor.

Luftfartsverket föreslår inte någon förändring av nuvarande prisrestriktion. Restriktionen innebär att trafikavgifterna, exkl. undervägsavgifter, securityavgifter och bulleravgifter, i genomsnitt

över åren får öka med högst nettoprisindex, mätt från och med år 1993.

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2000–2002 på sammanlagt 7 500 miljoner kronor (perioden 1999–2001 7 600 miljoner kronor). De största pågående och planerade investeringarna under perioden görs på Arlanda flygplats. Tredje banan på Arlanda flygplats med en totalutgift på 2,5 miljarder kronor beräknas tas i drift vid årsskiftet 2001/2002. Ökat antal passagerare på Arlanda medför att behovet av ökad terminalkapacitet till viss del måste åtgärdas under planperioden. Den första etappen av kapacitetsutbyggnaden, med en grovt beräknad totalutgift på ca 5 miljarder kronor, beräknas vara klar år 2002. I det beloppet ingår anpassningsåtgärder på Arlanda med anledning av Schengenavtalet. Den första etappen av förnyelsen av flygtrafikledningssystemet pågår och beräknas tas i drift år 2001 till en totalutgift på 1,6 miljarder kronor.

Investeringarna fördelas på verksamhetsområden enligt följande.

Tabell 5.8 Investeringar för perioden 2000–2002

Miljoner kronor

	1999	2000	2001	2002
Terminalåtgärder på Arlanda inkl. Schengenåtgärder	360	1 025	1 075	1 000
Tredje banan	450	830	600	125
MATS ¹	320	325	300	100
Övriga projekt	670	920	725	475
Summa investeringar	1 800	3 100	2 700	1 700

¹Modernization Airtraffic System.

LFV räknar med att självfinansiera investeringarna under perioden 1999–2002 med ca 4,8 miljarder kronor. Upplåning beräknas ske med ca 4,2 miljarder kronor medan en mindre andel, knappt 0,3 miljarder kronor, utgörs av övrig extern finansiering.

Regeringens överväganden

Luftfartsverket presenterar en positiv treårsplan. Om prognosen infrias kommer Luftfartsverket enligt plan att klara både ett tungt investeringsprogram och ägarens mål för räntabilitet och soliditet. Regeringen konstaterar dock att trafikprognoser kan slå fel och prognosen bör därmed betraktas som relativt känslig.

Det långsiktiga målet för soliditet bör ligga fast på 25 %. Vad gäller räntabilitetsmålet anser regeringen att det bör ligga fast på nuvarande nivå, 8 % på eget kapital. Den räntenivå som Luftfartsverket utgått från är inte längre aktuell. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta fortfarande bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter schablonskatt. Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen årligen i samband med bokslutet.

Prisrestriktionen för Luftfartsverkets trafikavgifter bör vara oförändrad.

Regeringen vill också nämna att Luftfartsverket i regleringsbrevet för år 1998 gavs i uppdrag att utreda hur jämförande studier (s.k. benchmarking) kan ske av verkets olika verksamheter. Luftfartsverket lämnade i maj 1998

förslag om hur ett sådant arbete kunde bedrivas och i 1999 års regleringsbrev fick Luftfartsverket i uppdrag att redovisa hur arbetet med benchmarking-studierna fortskrider. Luftfartsverket har redovisat detta och regeringen ser positivt på de studier som bedrivs och att det leder till åtgärder i de fall detta är motiverat.

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. Mot bakgrund av regeringens överväganden redovisas följande prognoser över resultat m.m. under treårsperioden 2000–2002.

Tabell 5.9 Prognos över resultat m.m.

Miljoner kronor

	1999	2000	2001	2002
Årets vinst efter skatt och skattemotsvarighet	502	420	430	310
Räntabilitet på eget kapital (procent)	18	14	13	9
Soliditet (procent)	27	25	24	23
Beräknad skattemotsvarighet	134	126	141	96
Beräknad utdelning	67	77	144	122

5.6.4 Finansiella befogenheter

Luftfartsverkets treårsplan

Med anledning av den utökade investeringsvolymen under treårsperioden 2000–2002 beräknas den nuvarande låneramen på 5 500 miljoner kronor behöva utökas till 6 000 miljoner kronor år 2000.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2000 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 6 000 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 eller motsvarande 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 2000.

5.7 Anslag för budgetåret 2000

B4 Driftbidrag till kommunala flygplatser

Tabell 5.10 Anslagsutveckling

Tusental kronor

1998	Utfall	15 200		
1999	Anslag	105 000	Utgifts- prognos	105 000
2000	Förslag	105 000		
2001	Beräknat	105 000		
2002	Beräknat	105 000		

Anslaget 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 har beslutat (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) att staten, inom ramen för ett oförändrat delat huvudmannaskap för luftfartens infrastruktur, skall ta ett större ansvar för driften vid kommunala flygplatser än vad man hittills gjort. Det nya statliga stödet till de kommunala trafikflygplatserna infördes budgetåret 1999. 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. De principer för anslaget som lades fast i budgetpropositionen för år 1999, utgiftsområde 22, bör gälla även fortsättningsvis.

5.8 Statens haverikommission

Statens haverikommission (SHK) utreder från säkerhetssynpunkt allvarliga olyckor inom luftfarten, sjöfarten, järnvägstrafiken 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 1998 visar en positiv avvikelse på 336 717 kronor avseende förvaltningskostnaderna. Dessa uppgick år 1998 till 8 363 283 kronor mot budgeterade 8 700 000 kronor. De särskilda utredningskostnaderna uppgick till 2 361 066 kronor.

I budgetunderlaget för åren 2000–2002 har Haverikommissionen begärt att budgeten för förvaltningskostnader höjs till 9 950 000 kronor. De ökade kostnaderna kan hänföras till ökade löne- och hyreskostnader. Sjöfartsverket har i en skrivelse till SHK riktat erinran mot storleken av den budgeterade ökningen av förvaltningskostnaderna.

Förvaltningskostnaderna skall enligt 1999 års regleringsbrev fördelas enligt följande om myndigheterna inte kommer överens om något annat:

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

Försvarsmakten har yrkat att dess andel av SHK:s förvaltningskostnader i ett första steg bör minskas till 10 %. Som skäl anför Försvarsmakten att de militära luftfartsolyckorna minskat kraftigt till följd av ett framgångsrikt säkerhetsarbete och en minskad flygtid. SHK anser inte att någon förändring är motiverad då SHK även fortsättningsvis behöver ha en särskild utredningschef med militär operativ kompetens anställd för hantering av militära luftfartsärenden. Vidare utreder SHK även andra militära olyckor än luftfartsolyckor. Sålunda utreds för närvarande en olycka med en militär stridsbåt.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

SHK har återrapporterat merparten av de mål som finns uppställda i regleringsbrevet. Av årsredovisningen kan man bl.a. utläsa att olycksorsaken kunnat fastställas i samtliga utredningar utom en. I de flesta rapporterna har SHK lämnat rekommendationer till tillsynsmyndigheterna. När det gäller handläggningstider kan man konstatera att målpuppfyllelsen varit tämligen god inom verksamhetsområdet "civil luftfart". Inom de övriga verksamhetsområdena har dock målet för genomsnittlig handläggningstid överskridits med stor marginal. Det negativa resultatet kan bl.a. tillskrivas det faktum att endast enstaka utredningar görs inom de övriga verksamhetsområdena och att lång handläggningstid för en enskild utredning ger stort utslag på genomsnittstiden. Av årsredovisningen framgår att tillsynsmyndigheterna i många fall har brustit i återrapporteringen av vilka åtgärder som vidtagits med anledning av SHK:s rekommendationer. Från och med år 1998 har dock SHK infört nya rutiner i samråd med tillsynsmyndigheterna vilket kan förväntas ge en högre återrapporteringsgrad.

Regeringens bedömning med anledning av revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har bedömt att årsredovisningen i allt väsentligt är rättvisande. Det kan

dock noteras att SHK inte redovisat resultaten i förhållande till effektmålet.

Slutsatser

Mot bakgrund av vad SHK anfört i sitt budgetunderlag, anser regeringen att förvaltningsutgifterna för budgetåret 2000 får uppgå till högst 9 950 000 kronor. Vad gäller Försvarmaktens yrkanden om fördelningen av förvaltningskostnaderna mellan tillsynsmyndigheterna finner regeringen inte skäl att ändra denna utan delar SHK:s bedömning i frågan. Regeringen vill dock erinra om den möjlighet myndigheterna har att genom överenskommelse ändra fördelningen av förvaltningskostnaderna.

Regeringen anser att handläggningstiderna är ett viktigt mått på effektiviteten hos myndigheten. Inom området civil luftfart är utredningsvolymen tillräckligt stor för att ett mål om genomsnittlig handläggningstid skall vara relevant. Inom de övriga områdena är dock antalet utredningar för litet för att mål om genomsnittlig handläggningstid skall vara rättvisande. Regeringen har därför för avsikt att ändra SHK:s regleringsbrev så att målet om genomsnittlig handläggningstid tas bort för områdena militär luftfart, sjöfart, järnvägstrafik och annan verksamhet. Målet kommer i stället att ersättas med ett mål om handläggningstid och, i förekommande fall, krav på återrapportering om skälen till varför handläggningstiden överskridits.

6 Post- och telekommunikation och informationsteknik

6.1 Omfattning

Verksamhetsområdet omfattar post- och telekommunikation samt informationsteknik. Post- och telestyrelsen (PTS) är sektorsmyndighet på post-, tele- och radioområdena. Myndighetens uppgift är bl.a. att utöva tillsyn över operatörerna på post- och telemarknaderna. Antalet heltidsanställda uppgår till ca 160 personer.

6.2 Utgiftsutveckling

Tabell 6.1 Utgiftsutveckling

Miljoner kronor (löpande priser)

Utfall 1998	Anslag 1999 ¹	Utgifts- prognos 1999	Förslag anslag 2000	Beräknat anslag 2001	Beräknat anslag 2002
751,1	694,9	745,4	558,7	558,9	534,1

¹ Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1999 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

På postområdet har PTS utövat tillsyn över samtliga postoperatörer med tillstånd samt handlagt tillståndsärenden och obeställbara brev enligt uppställda mål för handläggningstider. Samtliga verksamhetsmål på tele- och radioområdet har uppfyllts. Inom teleområdet har PTS bedrivit tillståndsgivning och tillsyn. Inom radioområdet har arbete bedrivits för att främja ett effektivt utnyttjande av möjligheterna till radio-kommunikation. Detta har bl.a. skett genom

planering av spektrumutnyttjandet samt genom tillståndsgivning och tillsyn. Resultatet av verksamheten inom radio- och teleområdet är i överensstämmelse med effektmålet.

Förändringar

Riksdagen har beslutat (prop. 1998/99:95, bet. 1998/99:TU11, rskr. 1998/99:237) om ändringar i postlagen (1993:1684). Ändringarna syftar till att skapa förutsättningar för ett mer konkurrensneutralt och bättre samutnyttjande av den postala infrastrukturen och därigenom göra det enklare för postkunden. Bland annat införs en definition av postnummersystemet i postlagen och regeringen bemyndigas att utse en postoperatör som tillhandahåller en samhällsomfattande posttjänst, i dag Posten AB, att också tillhandahålla och förvalta postnummersystemet. Vidare blir postoperatörerna skyldiga att hålla sina postboxar, och andra anläggningar för postöverlämning till mottagare, tillgängliga för varandra. Ändringarna medför även att Post- och telestyrelsen får en utökad, lagreglerad roll avseende frågor som rör postnummersystemet och postboxsystemet.

Riksdagen har beslutat om vissa ändringar i telelagen för att anpassa lagen till EG-direktiv på området (prop. 1998/99:92, bet. 1998/99:TU12, rskr. 1998/99:238). Genom ändringarna stärks teleabonnenternas integritets- och konsumentskydd. Krav införs bl.a. på att teleoperatörerna med vissa undantag skall utplåna eller avidentifiera uppgifter om telemeddelanden efter samtalets slut. Vidare införs vissa bestämmelser som angår

förhållandet mellan teleoperatören och abonnenten, bl.a. vad gäller krav på vad abonnemangsavtalet skall innehålla och förfarande vid uppsägning av abonnemanget. Lagen trädde i kraft den 1 juli 1999.

Mål

De telepolitiska målen

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 bostad eller sitt fasta verksamhetsställe utnyttja telefonitjänst inom ett allmänt tillgängligt telenät till ett rimligt pris. Alla skall få tillgång till tele-tjänster på likvärdiga villkor. Telekommunikationerna skall vara uthålliga och tillgängliga under kriser och i krig.

Målet för IT-politiken

Riksdagen beslutade i mars 1996 om en nationell IT-strategi och om målen för denna (prop. 1995/96:125, bet. 1995/97:TU9, rskr. 1995/96:282). Målen för en nationell IT-strategi skall bl.a. vara

- att utnyttja IT:s möjligheter på ett aktivt sätt som bidrar till att skapa tillväxt och sysselsättning och som stärker Sveriges konkurrenskraft,
- att värna allas lika möjligheter så att IT kan bli ett medel för ökad kunskap, demokrati och rättvisa.

Rättsordningen, utbildningen och samhällets informationsförsörjning skall prioriteras. Effektiva former måste finnas för en kontinuerlig juridisk uppföljning av den snabba utvecklingen 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 av IT-området. Statens roll är att säkra och prioritera arbetet med infrastrukturen (tillgänglighet), regelverket (tilliten) samt utbildning och kunskap. 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.

De postpolitiska målen

Enligt riksdagen 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

Sverige skall stärka sin ställning som en av de ledande IT-nationerna. I regeringens vision om det digitala Sverige används den nya informationstekniken av alla. Ingen lämnas utanför, varken gamla, arbetslösa, funktionshindrade eller andra.

Informationstekniken ökar människors frihet att välja bostad, arbete och studier. Därmed motverkas dagens regionala obalanser. IT gör företagen mer effektiva och ger näringslivet ökad internationell slagkraft. IT-utvecklingen leder också till att nya företag uppstår och att nya arbetstillfällen skapas.

Regeringen kommer att vidta en rad åtgärder för att stärka Sveriges position som en världsledande IT-nation. Tre områden är prioriterade: regelverken, utbildningen och infrastrukturen.

- Det måste finnas tydliga spelregler och hög säkerhet. Elektronisk handel skall stimuleras. Regler som förhindrar utvecklingen av ett digitalt samhälle skall tas bort.
- I det digitala samhället är kunskap en strategisk resurs. En fortsatt satsning görs därför på utbildning och kompetensuppbyggnad. Insatserna skall ske både på bredden - i t.ex. skola och företag - och på spetskompetens genom högskoleutbildning och forskning.
- Regeringen anser att förutsättningar för en väl fungerande infrastruktur skall skapas.

Informationsteknikens betydelse för Sveriges konkurrenskraft framgår bl. a. av den kraftiga

expansionen av företagens IT-investeringar och tillväxten inom IT-sektorn under 1990-talet. IT-branschen är inne i en kraftig expansionsfas där sysselsättningen inom IT-yrken ökar med 15 till 20 procent per år, enligt Arbetsmarknadsstyrelsen. Ca 30 procent av alla nya jobb som skapas är inom IT-sektorn. Den svenska IT-sektorn (elektronikindustri och IT-relaterade tjänsteföretag) omsatte över 320 miljarder kronor och sysselsatte drygt 170 000 personer år 1996. Ett näringspolitiskt mål är att skapa ett gynnsamt näringslivsklimat inte minst för IT-branschen som bidrar till att Sverige får fler världsledande företag.

Studier av enskilda företag visar att det finns ett positivt samband mellan IT och produktivitet. En hög teknisk tillväxt och internationell konkurrenskraft anses vara en förutsättning för stark ekonomisk tillväxt. För att skapa förutsättningar för Sveriges företag att bibehålla sin framskjutna position både som IT-användare och som producenter av mjukvaror och telekommunikationsprodukter är en väl utvecklad IT-infrastruktur av stor betydelse. IT-infrastrukturen är väsentlig för *hela* näringslivets utveckling. Den är av särskild betydelse för den regionala tillväxten och de mindre företagens utvecklingskraft och konkurrensförmåga.

Regeringen anser att staten har en roll vad gäller informationstekniken när det gäller tillgänglighet, regelverk, förutsättningar för god konkurrens samt utbildning och kompetens. För att tillgängligheten skall tillgodoses är IT-infrastrukturen av vital betydelse. Tillgängligheten förutsätter också att prisbildningen är sådan att företag och privatpersoner skall kunna använda nya tjänster till en rimlig kostnad. Regeringen menar att detta kan uppnås bl.a. genom ökad konkurrens inom sektorn.

Frågan om hur god social och regional täckning av IT-infrastrukturen skall kunna tillgodoses har utretts och är för närvarande under beredning. Regeringen anser att staten har ett ansvar för att en väl fungerande IT-infrastruktur finns tillgänglig. Regeringen anser det viktigt att möjliggöra investering i öppen ledning, som säkerställer konkurrens mellan skilda operatörer. Detta kan t.ex. ske i form av ett stamnät mellan landets alla kommuner som ett första steg mot högre kapacitet i nätet som helhet. Det kräver nya investeringar i bredbandig IT-infrastruktur vilket kan ske både i privat och offentlig regi. Det är angeläget att investeringar påbörjas för att Sveriges position nära täten bland IT-nationer

skall kunna bibehållas och utvecklas. Regeringen avser att fortlöpande ta initiativ inom området och avser även att återkomma i den IT-proposition som planeras till början av år 2000.

Regeringen avser under hösten att fortlöpande informera riksdagen med aktuell information om läget i IT-omställningsarbetet inför millenieskiftet.

6.3 Resultatbedömning

6.3.1 Tillståndet och utvecklingen inom området

Utvecklingen på IT-området

Sverige är ett land med hög datortäthet, enligt vissa undersökningar högst i världen. Hälften av alla hushåll har dator. Bakom denna utveckling, som gått snabbare än i de flesta industriländer, ligger en medveten strategi för att göra datorer tillgängliga för alla. Skattesubventioneringen av företagsdatorer för anställda samt LO:s och TCO:s program för att till rimliga kostnader göra det möjligt för medlemmarna att köpa dator har gett goda effekter. Ett resultat av detta är att fler svenskar är tidigare handlar via internet. I augusti 1999 hade 418 000 svenskar handlat via internet enligt SIFO. Sverige ligger främst i Europa vad gäller internetanvändning och så många som 39 % av befolkningen har tillgång till internet från sin bostad. De Svenska IT-investeringarna är högre än något annat europeiskt land motsvarande 3,45 % av BNP. Det är en procentenhet över genomsnittet i Västeuropa.

Även inom näringsliv och förvaltning är datoranvändningen hög. Sverige har de näst högsta datorinvesteringarna i världen, mätt som andel av BNP; endast USA uppvisar en högre andel.

Utvecklingen på teleområdet

Den svenska telemarknaden kännetecknas av en fortsatt mycket dynamisk utveckling. Under 1998 har tillväxten varit fortsatt stark, i synnerhet inom mobiltelemarknaden och marknaden för internetaccess. Konkurrensen har skärpts inom samtliga marknadssegment under 1998. Ett stort antal nya organisationer har under 1998

anmält televerksamhet till Post- och telestyrelsen, PTS. Vid utgången av 1998 var antalet anmälda företag ca 80 vilket var en fördubbling i förhållande till utgången av 1997. Nyanmälningarna avser såväl svenska som utländska företag vilket tyder på ett fortsatt intresse för att etablera televerksamhet på den svenska marknaden.

Konsultföretaget Öhrlings Pricewaterhouse Coopers (PwC) har för PTS räkning gjort en analys av utvecklingen och konkurrenssituationen på den svenska telemarknaden. Rapporten Den svenska marknaden för telekommunikation 1998 presenterades i juni 1999. Uppgifterna i detta avsnitt är i huvudsak hämtade från denna rapport samt från PTS rapport Konkurrenssituationen på olika delmarknader inom telekommunikationsområdet 1998.

Fasta teletjänster

Det finns för närvarande 13 företag som har tillstånd att tillhandahålla fast telefoni i Sverige. Ytterligare ca 30 företag har anmält sådan verksamhet. Marknaden för fast telefoni uppvisar en fortsatt volymtillväxt med fallande priser på främst Sverigesamtal och internationella samtal. Den totala marknaden för fast telefoni ökade i värde med 7 procent under 1998 och uppgick till 25 018 miljoner kronor.

Telia AB är fortsatt den dominerande aktören även om företaget tappar marknadsandelar, i synnerhet på vissa segment. Telia hade 1998 93 procent av marknaden för nationella samtal (1997 var andelen 96 procent) och 63 procent av marknaden för internationella samtal (1997 var andelen 73 procent). Den fortsatt hårda konkurrensen vad gäller fast telefoni har inneburit en fortsatt prispress under 1998.

Enligt PwC ökade medvetenheten bland kundgrupper som företag och övriga storanvändare under 1998 om vilka operatörer som finns och vilka tjänster som dessa erbjuder. Införandet av lika tillträde och förval den 11 september 1999 kan förväntas påverka konkurrenssituationen väsentligt. Telefoni baserad på IP-teknik (IP=Internet Protocol) fortsatte växa under 1998 även om volymerna fortfarande är mycket små.

Mobila teletjänster

Marknaden för mobila teletjänster karaktäriseras av en fortsatt mycket kraftig tillväxt. Värdet av marknaden för NMT och GSM har mellan 1997 och 1998 ökat med 35 procent och uppgick till 11 349 miljoner kronor. Tillväxten var betyd-

ligt kraftigare än mellan åren 1996 och 1997 då den uppgick till 13 procent.

Antalet tillståndshavare för mobila teletjänster har inte förändrats under 1998. Det finns f.n. tre tillståndshavare för mobil telefoni samt en som ännu ej påbörjat sin verksamhet.

Antalet abonnemang fortsätter att växa. Vid årsskiftet 1998/1999 fanns det drygt 4 108 000 abonnemang vilket motsvarar 46 procent av Sveriges befolkning. Detta innebär en ökning med 30 procent från år 1997. Eftersom det förekommer dubbla abonnemang, uppskattar PwC att ungefär 42 procent av befolkningen har mobiltelefon. Mobil telefoni kan på sikt bli ett alternativ till den fasta telefonin. Än är utbyttbarheten mellan fast och mobil telefoni begränsad men på sikt är det inte osannolikt att vi kommer att se en minskning av andelen fasta abonnemang bland befolkningen. Telia minskade under 1998 sin andel av det totala marknadsvärdet från 66 procent till 63 procent (NMT 13 procent, GSM 50 procent). Tele2:s andel förblev oförändrad, 17 procent, och Europolitan ökade sin andel från 17 till 20 procent. Ser man till perioden 1994 till 1998 så har Telia minskat sin andel från 87 till 63 procent. Telia minskade sin andel av abonnemangen från 61 till 54 procent. Tele 2 ökade sin andel från 26 till 31 procent och Europolitan ökade från 13 till 15 procent.

Operatörerna har under 1998 fortsatt att differentiera sina erbjudanden i form av olika abonnemangsformer och olika tjänster. Mängden av olika typer av abonnemang gör det svårt för konsumenterna att finna en optimal abonnemangsform. Förändringen av de generella prisnivåerna har varit begränsad under 1998. Vissa kundgrupper börjar emellertid att bli mer medvetna om de olika alternativ som finns på marknaden. Telia har också sänkt priset för samtal till mobiltelefon med ca 20 procent efter att PTS krävt sänkta samtrafikpriser.

Telia har beslutat att lägga ner NMT900 innan utgången av år 2000 vilket kan förväntas skärpa konkurrensen mellan GSM-operatörerna.

Nätkapacitet

Begreppet nätkapacitet omfattar alla former av överföringskapacitet i telenät från större sammanhängande system till enstaka förbindelser samt rent fysiska ledningar utan elektronisk utrustning, s.k. svart fiber. Det fanns vid utgången av 1998 ca 50 företag som anmält tillhandahållande av nätkapacitet till PTS. Ytterligare åtta har tillstånd till sådan verksamhet.

Marknaden uppvisade under 1998 en relativt stark tillväxt. Telia har den största marknadsandelen. STOKAB, Banverket, Teracom och Svenska Kraftnät är andra viktiga aktörer. Internationellt sett ligger priserna för nätkapacitet tämligen lågt i Sverige.

Telia är fortfarande det enda företaget som har nät med nationell, regional och lokal täckning. Konkurrenten på det lokala planet är ännu mycket begränsad. I framtiden kommer dock troligen konkurrenten att öka då andra tekniker för anslutning lanseras, t.ex. via kabel-TV och/eller via radio.

Internetanslutning

På marknaden för uppringd internetanslutning dominerar de tre stora aktörerna: Telia, Tele2 och Telenordia. Det totala antalet abonnenter har ökat kraftigt, vid årsskiftet 1998/99 fanns ca 1,4 miljoner abonnemang. Telia är störst med ca 460 000 abonnemang. Ett antal mindre leverantörer har också tagit en del av marknaden genom att erbjuda gratisabonnemang. Tillväxten under 1998 var 118 procent. Värdet av marknaden uppskattas till 1 700 miljoner kronor vilket är en fördubbling i jämförelse med 1997. En viktig anledning till den kraftiga ökningen är köpen av s.k. hem-PC. Priserna har sjunkit under 1998 och förväntas fortsätta sjunka. Vad gäller andra former för anslutning, såsom ADSL och kabel-TV, har dessa ännu ingen större utbredning. Under 1999 kommer dock troligen nya anslutningsformer att lanseras kommersiellt. Fast internetanslutning erbjuds främst till företagsmarknaden.

Konsekvenser av den tekniska och ekonomiska utvecklingen på telemarknaden

Enligt sin instruktion skall PTS årligen redovisa konsekvenser av den tekniska och ekonomiska utvecklingen på telemarknaden med avseende på tjänsteutbud, prisutveckling och servicegrad, för bl.a. olika regioner och abonnentkategorier. Redovisningen framgår av rapporten *Konsekvenser av den tekniska och ekonomiska utvecklingen på telemarknaden* (PTS diarienummer 99-3908).

Prisutveckling

På abonnemangsavgifter och kringtjänster som är förknippade med abonnemang (t.ex. flyttning) finns sedan den 1 juli 1997 ett pristak. Prisregleringen återfinns i regeringens förordning SFS 1997:400 där det anges att avgifterna för varje tjänst som ingår i pristaket i genomsnitt per kalenderår inte får överstiga förändringen i netto-

prisindex, NPI, under närmast föregående år. Det är endast Telia som i dag berörs av förordningen. I PTS rapport *Uppföljning av pristak för abonnemang 1998* framgår att NPI enligt uppgift från SCB har sjunkit med 1,8 procent samtidigt som Telias pris för respektive tjänst varit oförändrad under 1998. Enligt PTS håller sig Telias priser inom den ram förordningen föreskriver.

PTS har studerat effekterna av Telias prisomläggning som genomfördes i april 1998 och som delvis var ett resultat av den kritik som riktades mot Telias prisförändringar i november 1997. PTS undersökning visar bl.a. att den genomsnittliga kvartalskostnaden efter prisomläggningen i april 1998 inte skiljer sig markant från den genomsnittliga kvartalskostnaden före prisomläggningen i november 1997.

Tjänsteutbud

AXE är sedan hösten 1998 helt utbyggt i Sverige. Anslutning med ISDN-teknik erbjuds av flera olika operatörer, t.ex. Sonera och Global One. Telia är dock fortfarande den i särklass största tillhandahållaren av ISDN-anslutningar. Antalet kanaler hos Telia har ökat med 80 000 under 1998 och uppgår nu till 300 000 etablerade kanaler. Enligt Telia kan 85 procent av Sveriges befolkning erbjudas ISDN-anslutning till listpriser. Övriga erbjuds anslutning enligt offert.

Servicekvalitet

Enligt tillståndsvillkoren för fast telefoni skall varje tillståndshavare tillgodose minimikrav på servicekvalitet t.ex. vad gäller leveranstid, felavhjälpning och driftsäkerhet.

En undersökning, som begränsas till Telia, visar att Telia lever upp till kravet för leveranstid – som innebär att denna får överskrida 17 dagar endast i särskilda fall – i glesbygd men inte i tätorter. För felavhjälpning gäller att tiden mellan det att ett fel anmäls och att det avhjälppts endast i särskilda fall får överskrida två arbetsdagar och att 55 procent av felen skall vara avhjälpna inom åtta arbetstimmar. Resultaten visar att Telia uppnår det sistnämnda målet. Telia klarar dock inte att avhjälpna samtliga fel inom två arbetsdagar. För driftsäkerhet gäller att antalet kundanmälda fel högst skall uppgå till 160 per 1000 terminalpunkter och år. Detta krav uppnås av Telia i såväl glesbygd som i tätort.

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 1999).

I egenskap av sektorsmyndighet på teleområdet får PTS ta emot klagomål från allmänheten på olika teleoperatörers verksamhet. Flertalet klagomål som inkommer till PTS faller dock inte inom ramen för myndighetens tillsynsuppdrag. Vid principfrågor angående abonnemangsvillkor, marknadsföring, prisinformation m.m. hänvisas till Konsumentverket. Vid rena tvister mellan privatperson och näringsidkare hänvisas till Allmänna reklamationsnämnden. Vid tvister mellan näringsidkare hänvisas till allmän domstol.

Ett relativt stort antal förfrågningar och klagomål har inkommit per telefon. Majoriteten av telefonkontakterna har av naturliga skäl berört Telia AB:s verksamhet. Antalet skriftliga redogörelser som inkommit till PTS under 1998 uppgår till ett 30-tal. Klagomålen som gäller Telia har handlat om att abonnenten inte har uppmärksamats om att teleräkningen överstigit ett viss belopp (5 000 kr när det gäller Telia), att abonnemang stängts av för snabbt i samband med obetalda räkningar, dålig framkomlighet för att anmäla fel, undermålig kvalitet på telelinje, mobiltelefoner etc.

Konsumentverket har under år 1998 fått in ca 74 skriftliga klagomål eller förfrågningar rörande teleområdet. Ungefär dubbelt så många förfrågningar har inkommit per telefon. Klagomålen har huvudsakligen gällt teleräkningens utformning, felaktiga fakturor och samtalspriser. Därefter är det frågor som rör fasta abonnemang och marknadsföring som förekommer oftast.

Konsumentverket rekommenderar att operatörerna inför en för abonnenterna valfri kreditgräns. Telia hävdar att brev går ut till abonnenten så snart teleräkningen uppgår till 5000 kr. Ett antal klagomål visar att detta inte alltid fungerar i praktiken. Under sista delen av 1998 inledde Konsumentverket ett arbete med att se över abonnemangsvillkoren för mobiltelefoni. Konsumentverket har funnit att bindningstiden vid köp av en ny telefon ökar i Sverige, och anser att denna utveckling är olycklig för konsumenterna.

Allmänna reklamationsnämnden fick under 1998 totalt 99 anmälningar som rör telefoni. Av dessa ärenden har 64 stycken gällt köp av telefoner och mobiltelefoner. Allmänna reklamationsnämnden får ett begränsat antal anmälningar om telefrågor eftersom den inte prövar tvister som rör telefonräkningens storlek. ARN menar att

sådana ärenden blir rena bevisfrågor och att nämndens skriftliga förfarande inte lämpar sig för dessa typer av ärenden.

När det gäller klagomål som framförts till teleoperatörerna har några etablerade rutiner för hantering och registrering av dessa klagomål inte funnits. För att PTS skall kunna bedöma arten och omfattningen av de klagomål som inkommit till de tillståndspliktiga operatörerna bör rapporteringen ske på ett enhetligt sätt. PTS har därför under 1998 utarbetat en rekommendation avseende hur rapporteringen av klagomål skall gå till. Klagomål som inkommit till operatörerna skall rapporteras halvårsvis till PTS.

Utvecklingen på postmarknaden

Under 1997 skedde en kraftig uppgång av antalet postoperatörer med tillstånd att bedriva postverksamhet. Antalet har minskat något under 1998 och 1999 för att i augusti 1999 ha stabiliserats runt 65 st. Även om det förekommer en viss omsättning av de mindre postoperatörerna finns det nu runt om i landet ett antal etablerade lokala postoperatörer som bedrivit verksamhet under flera år.

Utvecklingen under 1998 visar att av Posten AB (Posten) distribuerade volymer brev är i princip desamma som föregående år (ca 3 310 miljoner brev 1997 och ca 3 275 miljoner brev 1998). Även om den totala volymen brev är ungefär densamma som föregående år torde förskjutningen i sammansättningen av volymen, från enstaka försändelser mot sändningar, ha fortgått även under 1998. Enstaka försändelser är styckförsändelser med olika format och vikt. Sändningar däremot består oftast av minst 500-1 000 försändelser av samma format och vikt. Sändningar produceras och transporteras "industriellt" och är i de flesta fall sorterade i postnummerordning. Sändningar avser dessutom utskick till mottagarkategorier som t.ex. TV-innehavare, kontohavare i en bank, hyresgäster eller skattebetalare.

CityMail Sweden AB (CityMail) har mellan 1997 och 1998 ökat sin volym (från 123,7 miljoner brev till 151,5 miljoner brev) och därmed ökat sin andel av den totala brevmarknaden från ca 3,5 % till ca 4,4 %. CityMail är verksamt endast på marknaden för försorterade storsändningar, s.k. industriell post. SDR Gruppen AB och övriga postoperatörer har tillsammans ca en

halv procent av den totala brevvolymer, medan Posten fortfarande har ca 95 %.

Av den totala brevmarknaden utgörs ca 45 % av enstaka försändelser och ca 55 % av sändningar. Privatbrevens andel av den totala brevmarknaden brukar anges till drygt 10 % vilket torde innebära att knappt 80 % av de enstaka försändelserna utgörs av företagspost.

På delmarknaden för sändningar har Posten en huvudsaklig konkurrent, CityMail. Även om Posten och CityMail konkurrerar om sändningar från hela landet är konkurrensen i utdelningsledet geografiskt begränsad till Stockholmsområdet, Göteborg och Malmö samt numera även Gotland, genom anlitan av entreprenör. Detta innebär att runt 30 % av landets mottagare (hushåll och företag) omfattas. I övriga delar av landet är Posten i princip den enda aktören. PTS bedömer att CityMail under 1998 kan ha haft ca 26 % av marknaden för industriell post i storstadsområdena. Överfört till hela marknaden för sändningar skulle CityMails andel för 1998 vara ca 8 %.

Delmarknaden för enstaka försändelser kan lämpligen delas in i riksbrev och lokalbrev. Posten är den enda aktören på marknaden som erbjuder rikstäckande postservice. Enligt uppgift från Posten är ca 85 % av all post riksbrev. I denna mängd ingår också 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 i dag ca 65 verksamma postföretagen är många mycket små och erbjuder endast lokal service. Dessa företag distribuerar mellan 100 och 700 brev vardera per dag. Ett tiotal lokalpostföretag är något större med en daglig volym om 1 000 till 3 000 brev per dag och operatör. De fem till sex största lokalpostföretagen, av vilka ett par har regional täckning, distribuerar upp till 7 000 brev i snitt per dag.

Det finns inga säkra uppgifter på hur stor del av respektive lokal marknad som dessa nyare företag har. Även om de har varit förhållandevis framgångsrika på några orter torde Postens marknadsandel totalt sett ändå vara över 98,5 % av hela delmarknaden för enstaka brev.

Den 1 juli 1998 genomfördes vissa ändringar i postlagen som delvis syftade till att anpassa lagstiftningen till ett nyligen beslutat EG-direktiv (97/67/EG av den 15 december 1997). Sedan den

1 juli 1998 får tillstånd att bedriva postverksamhet förenas med tidsbegränsade villkor. Dessa villkor kan innebära skyldighet att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst, att på visst sätt fullgöra vad som krävs avseende tillförlitlighet och skydd för den personliga integriteten m.m. PTS, som ansvarar för tillståndsgivning, har nu även ansvar för att närmare ange dessa villkor. Posten är den enda postoperatör som har fått sitt tillstånd förenat med villkor om skyldighet att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst.

Riksdagen fattade den 2 juni 1999 beslut (prop. 1998/99:95, bet. 1998/99:TU11, rskr. 1998/99:237) om ändringar i postlagen. Ändringarna syftar till att skapa förutsättningar för ett mer konkurrensneutralt och bättre samutnyttjande av den postala infrastrukturen och därigenom även enkelhet för postkunden. Ändringarna trädde i kraft den 1 juli 1999 och innebär bl.a. att en definition av postnummersystemet har införts i postlagen och att regeringen bemyndigats att utse en postoperatör som tillhandahåller en samhällsomfattande posttjänst, i dag Posten AB, att också tillhandahålla och förvalta postnummersystemet. En regel har införts om att postoperatörer är skyldiga att möjliggöra att försändelser som befordrats av andra postoperatörer kan nå operatörernas postboxar och andra anläggningar för postöverlämning till mottagare. Vidare har PTS fått en utökad, lagreglerad roll avseende frågor som rör postnummersystemet och postboxsystemet.

Förändringar av servicenivån för post- och kassaservice

PTS har i sin rapport Service och konkurrens II från februari 1999 lämnat en redovisning till regeringen om 1998 års förändringar av servicenivån samt konkurrenssituationen i landet.

Posttjänst

Enligt postens tillståndsvillkor skall Posten tillhandahålla daglig service, i normalfallet fem dagar i veckan, till alla fasta hushåll, företag och organisationer. Ett antal avlägset belägna hushåll, företrädesvis i skärgårdarna och i fjällvärlden, har inte daglig postutdelning. Dessa får i stället sin post två till fyra dagar i veckan med postväska. Indragning av inlämnings- och utdelningsställen måste i normalfallet godkännas av Post-och telestyrelsen. Enligt ett avtal mellan staten och Posten om särskilda åtaganden bör inte antalet hushåll som saknar daglig postservice öka. Vid utgången av 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 1997 eller 1998.

Ett internationellt mått på servicenivån är hur stor andel av de brev, postade för utdelning nästa vardag, som verkligen kommer fram inom ett dygn. Posten har tidigare redovisat en nivå strax över 97%. De servicemått som Posten redovisat bekräftas också av en undersökning (Brevbefordran inom Sverige. Rapport 198:1, Konsumentverket) som PTS genomfört tillsammans med Konsumentverket och Glesbygdverket. Undersökningen omfattade drygt 6 700 försändelser varav 97% kom fram över natten. Under 1997 införde Posten ett nytt system för att mäta kvaliteten i sin brevbefordran. PTS har tagit del av systemets uppbyggnad och funnit det tillförlitligt. Enligt det nya systemet är det 95% av försändelserna som kommer fram enligt angivet villkor. Förändringen beror snarare på de olika systemens mätmetoder än en faktisk förändring i servicenivån.

Enligt den information som PTS har kunnat inhämta under 1998 har inte Posten vidtagit några åtgärder i övrigt beträffande brevdistributionen som har gett några generella effekter på servicenivå utan den får anses vara åtminstone lika god som föregående år.

Kassaservice

Regeringen tillsatte under våren 1998 en utredning om statens ansvar för en rikstäckande be-

taltjänst och kontantförsörjning, s.k. kassaservice. Utredningen är slutförd och i dess betänkande Kassaservice (SOU 1998:159) föreslås bl.a. att statens ansvar för kassaservice bör upphöra och att servicen istället skall tillhandahållas av marknaden. Därmed bör statens krav på Posten att tillhandahålla en rikstäckande kassaservice upphävas samt även de tillsynsuppgifter beträffande kassaservice som ålagts PTS avskaffas. Betänkandet har remissbehandlats och bereds för närvarande inom regeringskansliet.

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.), dels av lantbrevbärarna. Den genomgående trenden de senaste tio åren har emellertid varit att antalet kassatransaktioner minskar och för närvarande sjunker antalet med ca 10% årligen. Den helt dominerande orsaken till detta är att hushåll och företag 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 har främst bestått av övergång från postkontor till annan serviceform (t.ex. Post i butik) samt en viss utglesning av kontorsnätet i större städer och dess förorter. Enligt PTS bedömning har de förändringar som genomförts i servicenätet under 1998 inte påverkat rikstäckningen. PTS menar vidare att en indragning eller flyttning av ett postkontor i en större stad visserligen påverkar tillgängligheten till kassaservicen för de närmast berörda, men att de alternativ som de berörda hänvisas till finns inom ett från rikstäckningssynpunkt acceptabelt avstånd.

6.3.2 De viktigaste statliga insatserna på området

Regeringen anser att frågan om IT-omställningen inför år 2000 är av stor vikt. Den 6 maj 1999 överlämnade regeringen den andra lägesrapporten om IT-omställningen i samhället (skr. 1998/99:111) till riksdagen. Post- och telestyrelsen, Statens energimyndighet, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Affärsverket svenska kraftnät har genom regeringsbeslut den 6 maj 1999 (N1999/7287/ITFoU) fått i uppdrag att lämna ytterligare lägesrapporter om IT-omställningen.

Statskontorets rapport Sammanhållen strategi för samhällets IT-säkerhet (1998:18) har remissbehandlats. Regeringen bereder nu förslagen. Inom området finns andra rapporter som bör beaktas i den fortsatta beredningen, t.ex. från Arbetsgruppen om informationskrigföring (Fö 1997:A). Förslag till en strategi för samhällets IT-säkerhet skall presenteras för riksdagen våren år 2000. Flera förslag inom området har redan presenterats i regeringens proposition Förändrad omvärld – omdanat försvar (prop. 1998/99:74).

Regeringen har i juni 1999 beslutat om direktiv (dir. 1999:63) för en särskild utredare med uppgift att lämna förslag till principer för att åstadkomma en förbättrad helhetssyn när det gäller planeringen för civilt försvar och beredskapen mot svåra påfrestningar på samhället i fred. En delrapport avseende frågor som berör IT-säkerhet och skydd mot informationskrigföring skall lämnas senast den 1 april år 2000. Uppdraget skall slutredovisas senast den 1 februari år 2001.

IT-infrastrukturutredningen (K 1998:07) som hade i uppdrag att utreda tillgången till avancerad informations- och kommunikationsteknisk infrastruktur ur ett regionalpolitiskt och socialt perspektiv överlämnade den 11 juni 1999 sitt betänkande till regeringen. Förslagen bereds för närvarande.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har fått regeringens uppdrag att utreda uppbyggnaden av ett samlat system för statistik om modern informations- och kommunikationsteknik. En första delrapportering gjordes den 15 september 1998. Ett preliminärt förslag avseende ansvarsfördelningen mellan myndigheter för IT-statistik överlämnades den 1 mars 1999. Uppdraget skall vara slutfört senast den 30 juni 2001.

En särskild utredare har tillkallats med uppdrag att utreda utformningen av den svenska hanteringen av domännamn (dir. 1998:71). Utredaren skall undersöka hur domännamnsinnehavarnas och andra användares behov av effektivitet, rättssäkerhet, teknisk funktionalitet, driftsäkerhet och kostnadseffektivitet på bästa sätt tillgodoses. Utredaren skall lämna sitt betänkande den 15 april 2000.

Inom Regeringskansliet utarbetas för närvarande en handlingsplan för elektronisk handel. Arbetet pågår också med att anpassa den svenska lagstiftningen till EG:s kommande direktiv om elektroniska signaturer och att delta i förhand-

lingarna rörande direktivförslaget om elektronisk handel.

En översyn av det samlade regelverket på telekommunikationsområdet inom EG har initierats av kommissionen. Under hösten 2000 förväntas förslag till ny lagstiftning presenteras. Ett aktivt arbete bedrivs i Regeringskansliet med att utarbeta svenska ståndpunkter vad gäller utformningen av det framtida regelverket.

Post och telestyrelsen (PTS) är sektorsmyndighet inom post-, tele- och radioområdena. Myndigheten har under året utövat tillsyn över samtliga aktörer med tillstånd.

PTS skall verka för att enskilda och myndigheter i landets olika delar skall ha tillgång till effektiva telekommunikationer samt verka för ett effektivt utnyttjande av möjligheterna till radiokommunikation. PTS utövar tillsyn över teleoperatörerna samt handlägger ärenden som omfattas av reglerna om anmälningsplikt och tillståndsplikt. Tillsyn har bedrivits hos samtliga tillståndshavare och inkluderat bl.a. kontroll av kostnadsredovisningsvillkor, framföring av nödsamtal samt servicekvalitet. PTS har granskat Telias kostnadskalkyler, främst i syfte att kunna bedöma rimligheten i prissättningen för samtrafik och hyrda förbindelser. PTS har under året meddelat föreskrifter om införande av nummerportabilitet för fasta teletjänster. PTS har vidare under 1998 beslutat att den 11 september 1999 införa det internationella prefixet 00, lika tillträde och förval. PTS har också genomfört en informationskampanj till allmänheten inför förändringen.

PTS har inom verksamhetsgrenen radio handlagt tillståndsansökningar om radiotillstånd och störningsanmälningar. PTS har också bedrivit förebyggande radiotillsyn.

Under verksamhetsåret har PTS upprättat en ny svensk frekvensplan, vilken utgavs som allmänt råd (PTSFS 1998:3). PTS har vidare medverkat i det europeiska harmoniseringsarbetet inom CEPT för att säkerställa att svenska intressen och krav tillgodoses i upprättandet av en gemensam europeisk frekvenstabell.

PTS har vidare som uppdrag att typgodkänna teleterminal och radioutrustning.

Arbetet inför ordförandeskapet i EU intensifieras under år 2000 då Sverige ingår i den sk. trojkan under perioden juli 2000 till december 2001. Under denna period kommer lagstiftningsfrågor om informationsteknik och informationskommunikation att kräva omfattande arbetsinsatser inom PTS som stöd för regering-

en. Härtill kommer angelägna arbetsuppgifter för att säkra ett korrekt och ändamålsenligt införande av redan antagen EG-rättslig lagstiftning på området.

6.3.3 Slutsatser

De av statsmakterna fastlagda övergripande målen samt verksamhetsmålen inom verksamhetsområdet har i allt väsentligt uppfyllts. Avvikelser från budget inom verksamhetsområdet post- och telekommunikation förklaras av att vissa anslag används till upphandling samt projektstöd vilket leder till att utbetalningarna blir ojämna. 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 på post- och telekommunikationsområdet samt hur de grundläggande målen enligt postlagen respektive telelagen uppnåtts.

Regeringen avser under hösten att fortlöpande informera riksdagen med aktuell information om läget i IT-omställningsarbetet. Regeringen avser vidare att överlämna en ny proposition om IT till riksdagen i början av år 2000. Denna kommer att ges en bred uppläggning och utgöra en uppföljning av den tidigare IT-propositionen. Mot bakgrund av den snabba utveckling som sker inom IT-området finns skäl att på ett övergripande sätt, med nationellt och internationellt perspektiv, se över den förda politiken, målsättningar och prioriteringar. Det gäller såväl den tekniska infrastrukturen, IT-säkerhet, elektronisk handel som utbildnings- och forskningsaspekter, IT-användning hos myndigheter, inom vård och omsorg, hos svaga grupper etc. IT berör idag snart sagt alla områden och är av stor betydelse för utveckling och tillväxten.

Post- och telestyrelsen har lämnat förslag till ändringar i lagen (1993:599) om radiokommunikation, lagen (1992:1527) om teleterminalutrustning och telelagen (1993:597) med anledning av ett nytt EG-direktiv om radioutrustning och teleterminalutrustning och om ömsesidigt erkännande av utrustningens överensstämmelse (99/5/EG). Förslaget remissbehandlas för närvarande. Regeringen avser att i början av nästa år lämna en proposition till riksdagen.

6.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har inte haft några invändningar i revisionsberättelsen för år 1998 avseende myndigheten inom verksamhetsområdet.

Regeringen har påtalat att antalet anställda minskade under 1997 samt att andelen akademiskt utbildade vid myndigheten varit förhållandevis låg. Rekryteringssvårigheter befaras även fortsättningsvis vid rekrytering av viss kvalificerad teknisk kompetens.

Vid 1998 års utgång var antalet tillsvidareanställda 148. Under de åtta första månaderna 1999 har antalet anställda ökat med elva till 159. Andelen anställda med akademisk utbildning har samtidigt ökat från 36% till 39%.

6.5 Förslag till lag om ändring i telelagen (1993:597)

Regeringens förslag: Möjligheten för tillsynsmyndigheten att meddela tillståndsvillkor enligt telelagen utvidgas till att omfatta även att verksamheten skall bedrivas med krav på tillgänglighet och ett effektivt frekvensutnyttjande.

Ärendet och dess beredning: Post- och telestyrelsen har kommit in med ett förslag till regeringen om ändringar i telelagen (1993:597) som innebär att vissa tillståndshavare genom tillståndsvillkor kan åläggas skyldighet att tillhandahålla nätkapacitet i mobila telenät till andra på begäran. Ersättning för upplåtelse av sådan kapacitet föreslås ske på marknadsmässiga villkor. Avsikten med förslaget är att främja konkurrensen på marknaden för mobila teletjänster. Tillsynsmyndigheten föreslås vidare få möjlighet att på ansökan av en part besluta vad som skall gälla om tvist uppkommer i dessa frågor. I framställningen föreslår Post- och telestyrelsen också att det skall vara möjligt för tillsynsmyndigheten att meddela tillståndsvillkor om skyldighet för tillståndshavarna att uppfylla krav på tillgänglighet och ett effektivt frekvensutnyttjande. Förslaget har remissbehandlats. Regeringen tar i detta sammanhang upp till behandling endast förslaget i den del det avser tillståndsvillkor om tillgänglighet och ett effektivt frekvensutnyttjande. Lagförslaget i denna del har inte den karaktären

att det kräver Lagrådets yttrande. Post- och telestyrelsens förslag i övrigt bereds vidare i Näringsdepartementet.

Post- och telestyrelsens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Endast *Länsrätten i Stockholm* och *Telia AB* har särskilt kommenterat Post- och telestyrelsens förslag i denna del. Länsrätten anser att lagtexten behöver förtydligas. Telia ifrågasätter allmänt behovet av införande av tillståndsvillkor med krav på geografisk täckning och ett effektivt frekvensutnyttjande.

Skälen för regeringens förslag: Telelagen (1993:597) trädde i kraft den 1 juli 1993. För viss verksamhet enligt lagen krävs tillstånd. Dessa meddelas av tillsynsmyndigheten, Post- och telestyrelsen. Tillstånden får förenas med villkor. I den ursprungliga lydelsen av lagen angavs vissa villkor som tillstånden kunde förenas med. Uppräkningen var dock inte avsedd att vara uttömmande. Endast vissa centrala villkor räknades upp. De tillståndsvillkor som kunde ställas upp skulle bestämmas mot bakgrund av de syften som lagen främjar. Villkor avseende t.ex. krav på geografisk täckning av tillhandahållande av mobila teletjänster upptogs inte i lagen. Post- och telestyrelsen har det oaktat ålagt vissa tillståndshavare sådana villkor. Motiveringen härför var att ett övergripande mål för den statliga telepolitiken är att hushåll, företag och myndigheter skall ha tillgång till effektiva telekommunikationer och att ett delmål därvidlag enligt förarbetena är god tillgänglighet och regional balans.

Genom ändringar i lagen som trädde i kraft den 1 juli 1997 (SFS 1997:397) gjordes uppräknningen av tillståndsvillkor uttömmande. Skälen som angavs härför var att paragrafen mot bakgrund av tillståndsdirektivet (97/13/EG) måste anpassas i flera avseenden, bl.a. att det framgent uttömmande måste regleras vilka frågor som får regleras i form av villkor (prop. 1996/97:61 s. 96). Inte heller vid det tillfället kompletterades lagen med en möjlighet att meddela tillståndsvillkor med krav på geografisk täckning. Mot bakgrund av att god tillgänglighet och regional balans är en väsentlig del av de telepolitiska målen anser regeringen att telelagen skall kompletteras så att det blir möjligt för tillsynsmyndigheten att som ett villkor för tillståndet ställa upp krav på att operatören skall tillhandahålla tjänsten med god tillgänglighet.

Med begreppet tillgänglighet avses inte bara att tjänsten skall tillhandahållas med en viss minsta geografisk utbredning över landet utan även att villkor om krav på viss framkomlighet i näten skall kunna meddelas. Som tidigare gäller att varje villkor måste kunna direkt återföras till lagens syften. Vid överväganden om ett visst villkor behöver meddelas ingår naturligen också en bedömning av om syftet med villkoret tillfredsställande tillgodoses på annat sätt, t.ex. genom rådande konkurrens.

Tillgången på radiofrekvenser är begränsad. Enligt lagen (1993:599) om radiokommunikation krävs därför tillstånd för innehav och användning av radiosändare i syfte att främja ett effektivt nyttjande av möjligheterna till radiokommunikationer och andra användningar av radiovågor. Frågor om tillstånd prövas av Post- och telestyrelsen. Tillståndet skall avse en viss radioanvändning och kan i behövliga fall förenas med villkor angående bl.a. tilldelad frekvens och annat som är av betydelse för ett effektivt frekvensutnyttjande.

Dessa villkor kan enligt lagen meddelas endast för den enskilda radiosändaren. När det gäller större mobiltelefonisystem med flera radiosändare finns det behov av att kunna ställa villkor som gäller frekvensanvändningen för systemet som helhet redan när tillståndet att tillhandahålla mobila teletjänster meddelas enligt telelagen. Regeringen delar därför Post- och telestyrelsens bedömning att telelagen bör kompletteras med en möjlighet att meddela sådana tillståndsvillkor.

6.6 Anslag för budgetåret 2000

C1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tabell 6.2 Anslagsutveckling

Tusental kronor

1998	Utfall	134 820	¹	Anslags- sparande	49 072 ¹
1999	Anslag	147 391	¹	Utgifts- prognos	166 900 ¹
2000	Förslag	11 206			
2001	Beräknat	11 392	²		
2002	Beräknat	11 589	²		

¹ Fr.o.m. år 2000 är Post och telestyrelsen avgiftsfinansierad.

² Motsvarar 16 449 tkr i 2000 års prinsnivå.

Under 1999 finansieras Post- och Telestyrelsen (PTS) verksamhet från anslaget C1 Post- och Telestyrelsen. Verksamhetens kostnader täcks i huvudsak av avgifter som redovisas mot särskild inkomsttitel (2547).

Enligt regeringens bedömning kan verksamheten bedrivas mer effektivt om (PTS) istället får disponera avgiftsinkomsterna. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att medel motsvarande 11 206 tkr för år 2000 anslås för att täcka förvaltningskostnaderna för upphandling av samhällsättaganden och totalförvar samtidigt som huvuddelen av PTS verksamhetskostnader finansieras genom avgifter.

De samhällsättaganden som upphandlas (handikapp, totalförvar till viss del) finansieras med medel från statsbudgeten.

Regeringens övervägande

Resultatinformation

PTS har under året utövat tillsyn över samtliga aktörer med tillstånd vilket inkluderat bl.a. kontroll av kostnadsredovisningsvillkor, framföring av nödsamtal samt servicekvalitet. Vidare har PTS granskat Telias kostnadskalkyler, främst i syfte att kunna bedöma rimligheten i prissättningen för samtrafik och hyrda förbindelser.

Under året har myndigheten meddelat föreskrifter om införande av nummerportabilitet för fasta teletjänster och beslutat att den 11 septem-

ber 1999 införa det internationella prefixet 00, lika tillträde och förval. Inför denna förändring har PTS genomfört en informationskampanj till allmänheten.

Inom verksamhetsgrenen radio har PTS handlagt tillståndsansökningar om radiotillstånd och störningsanmälningar samt bedrivit förebyggande radiotillsyn.

PTS har under 1998 upprättat en ny svensk frekvensplan, vilken utgavs som allmänt råd (PTSFS 1998:3).

Myndigheten har medverkat i det europeiska harmoniseringsarbetet inom CEPT för att säkerställa att svenska intressen och krav tillgodoses i upprättandet av en gemensam europeisk frekvenstabell.

Vidare har PTS som uppdrag att typgodkänna teleterminal och radioutrustning.

Post- och telestyrelsen är ansvarig myndighet för funktionerna Telekommunikationer mm. samt Postbefordran vilka behandlas inom utgiftsområde 6 Totalförvar.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

För att balansera de stora avgiftsöverskott som uppstod vid myndighetens tillkomst har flertalet avgifter sänkts under de senaste åren. Resultatbudgeten för förvaltningsverksamheten har därmed underbalanserats. Myndigheten beräknar att de ackumulerade avgifterna i stort sett skall motsvara de ackumulerade kostnaderna vid utgången av 1999.

Avgifterna beräknas därefter återgå till tidigare nivåer. Fr. o .m. år 2000 beräknas de årliga avgiftsintäkterna i princip motsvara de årliga kostnaderna. Avgiftsnivåerna påverkas inte av att myndigheten disponerar avgiftsintäkterna.

Tabell 6.3 Resultatbudget

Offentlig- rättslig verksamhet	Kostnader	Kostnader i den avgifts- finansie- rade verk- samheten.	Intäkter	Resultat
Utfall 1998	135 209	127 437	119 299	-8 138
Prognos 1999	175 000	164 400	122 000	-42 400
Budget 2000	175 000	164 000	164 000	0
Budget 2001	180 000	169 000	169 000	0
Budget 2002	185 000	174 000	174 000	0

Slutsatser

På tele-, radio-, utrustnings- och post- området har samtliga mål uppfyllts.

Riksdagen bör bemyndiga regeringen att till- vidare disponera avgiftsintäkter i Post- och Tele- styrelsens verksamhet. Myndighetens anslag om 11 206 tkr skall användas för att täcka förvalt- ningskostnader för verksamheterna samhällsåta- ganden och totalförsvaret. Vid anslagsberäkningen har en teknisk justering gjorts av anslaget. Juste- ringen har genomförts för att korrigera tidigare i anslaget inlagd kompensation för premierna för avtalsförsäkringarna. Anslaget har tillförts 373 tkr.

Tabell 6.4 Beräkning av anslaget för 2000

<i>Tusentals kronor</i>	
Anslag 1999	147 391
<i>Pris- och löneomräkning</i>	833
<i>Justering av premier</i>	373
<i>Till följd av nettofinansiering</i>	-137 391
Förslag 2000	11 206

C2 Upphandling av samhällsåtaganden

Tabell 6.5 Anslagsutveckling

Tusentals kronor

1998	Utfall	150 791	Anslags- sparande	75 228
1999	Anslag	147 484 ¹	Utgifts- prognos	173 500
2000	Förslag	157 484		
2001	Beräknat	157 484		
2002	Beräknat	157 484		

¹ Till följd av förslag på tilläggsbudget i samband med 1999 års ekonomiska vår- proposition minskades anslaget med 10 000 tkr.

Anslaget används till att trygga funktionshindra- des behov av effektiva telekommunikationer och posttjänster genom upphandling. En jämförelse mellan budget och utfall visar på ett anslagsspa- rande om 75 228 tkr. Handikappåtgärderna är relaterade till volym, dvs. antalet funktionshind- rade som är i behov av tjänsten. Detta innebär svårigheter att i förhand skatta utfallet.

Regeringens övervägande

Resultatinformation

Ett flertal tjänster har upphandlats och drivs en- ligt avtal bl.a. nummerupplysning för synskada- de, förmedlingstjänst texttelefoni, befordran av blindskriftsförsändelser mellan synskadade och från institutioner, utsträckt lantbrevbärarservice för äldre och handikappade samt drift av en da- tabas med samhällsinformation för personer med funktionshinder.

För närvarande bedrivs en provisorisk för- medlingstjänst för bildtelefoni. Tjänsten är mycket efterfrågad och kommer efter upphand- ling att permanentas. Regeringens bedömning är att ingående överföringsbelopp kommer att be- hövas för att finansiera blindskriftsförsändelser, utsträckt lantbrevbärarservice samt för att möta en ökad efterfrågan på befintliga och nya tjänster inom telekommunikationsområdet.

Tabell 6.6 Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser

Tusental kronor

	1998 utfall	1999 prognos	2000 beräknat	2001 beräknat	2002 – beräknat
Utestående förpliktelser vid årets början	63 000 ¹	230 000	162 600	250 100	76 000
Nya förpliktelser	229 500 ²	100 800	248 500		
Infriade förpliktelser*	62 152	168 200	161 000	174 100	76 000
Kostnadsförändring gentemot avtal	-348				
Utestående förpliktelser vid årets slut	230 000	162 600	250 100	76 000	0
Erhållen/föreslaget bemyndigande	230 000	200 000	250 000	160 000	160 000

* Utgiftsutfall till följd av ingångna förpliktelser. 1) Hänför sig till åtaganden i enlighet med övertagna avtal från Socialstyrelsen

2) Infriade förpliktelser under 1998 blev 348 tkr lägre än gjorda beställningar. Beställningarna är slutförklarade under 1998

Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser

Slutsatser

Regeringen anser det vara av största vikt att de tjänster som PTS upphandlar för funktionshindrade personer säkras. Uppkommet anslagssparande bör användas till finansiering av blindskriftsförsändelser, utsträckt lantbrevbärarservice samt för att möta ökad efterfrågan på befintliga och nya tjänster inom telekommunikationsområdet.

C3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice.

Tabell 6.7 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
1998	200 000	0	
1999	200 000		200 000
2000	Förslag	200 000	
2001	Beräknat	200 000	
2002	Beräknat	200 000	

Anslaget används till att trygga den rikstäckande betalnings- och kassaservicen. En tolfedel av anslaget utbetalas månatligen till Posten AB (publ).

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Staten har tagit på sig ett ansvar för en rikstäckande kassaservice, vilket framgår av 1a § postlagen (1993:1684). Bestämmelser kompletteras av ett avtal mellan staten och Posten AB (publ).

som löper ut den 1 januari år 2000. Enligt avtalet förbinder sig posten att tillhandahålla en daglig grundläggande kassaservice. För denna tjänst där alternativ saknas och det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksamhet, erhåller Posten AB en ersättning om 175 miljoner kronor. 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 beslutade därför den 12 mars 1998, att tillsätta en utredning med uppgift att utreda statens ansvar för den grundläggande betaltjänsten och kontantförsörjningen (dir.1998:15). Utredningen har överlämnat betänkandet Kassaservice (SOU1998:159) vilket gått ut på remiss. Nuvarande ordning med ersättning till Posten AB för den rikstäckande kassaservicen föreslås bibehållas tills vidare i väntan på resultatet av remissbehandlingen.

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 bör tillsvidare bibehållas i väntan på resultatet av remissbehandlingen.

C4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal

Tabell 6.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

1998	Utfall	140 000	Anslagssparande	0
1999	Anslag	140 000	Utgifts-prognos	140 000
2000	Förslag	140 000		
2001	Beräknat	140 000		
2002	Beräknat	140 000		

Regeringen har med stöd av riksdagens bemyndigande (prop. 1993/94:150, bet. 1993/94:TU38, rskr. 1992/93:437) 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 1993 lades ersättningen från staten till bolaget fast för åren 1995 och 1996. Därefter fastställs 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.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Regeringen avser att tillsammans med övriga ägare göra en översyn av SOS Alarms intäkter och kostnader. PTS har i samband med årsredovisningen föreslagit åtgärder som leder till ökad framkomlighet till alarmering av räddningsorganen via nödnumret 112.

Slutsatser

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

C5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tabell 6.9 Anslagsutveckling

Tusentals kronor

1998	Utfall	20 366	Anslags-sparande	11 183
1999	Anslag	60 000 ¹	Utgifts-prognos	65 000
2000	Förslag	50 000		
2001	Beräknat	50 000		
2002	Beräknat	25 000		

¹Varav 10 000 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 1999.

Anslaget används till att finansiera 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. Anslaget höjdes 1999 med 25 miljoner kronor under tre år.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Anslaget skall även i fortsättningen användas till att finansiera 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 eventuellt ytterligare insatser för att påskynda anpassningen av datorsystem inför år 2000 samt upphandling av telegramtjänst. Sparandet på anslaget uppgick till 7,3 mkr vid utgången av 1998 vilket beror på en ojämn utbetalningstakt till projekt och utredningar.

Statliga insatser på området

IT-kommissionen (K 1998:04) har som övergripande uppgift att analysera informationsteknikens påverkan på samhällsutvecklingen. Kommissionen skall utifrån en grundlig analys synliggöra problem samt peka på framtida möjligheter inom IT-området.

IT-kommissionen skall arbeta för att informations- och kommunikationstekniken förankras på bred bas i samhället genom att:

- Bistå regeringen med råd och förslag till konkreta åtgärder

- Stimulera till engagemang och egna arbetsinsatser hos så många som möjligt
- Verka för informationsspridning kring aktuella frågor inom verksamhetsområdet

En viktig uppgift för IT-kommissionen är att lyfta fram, belysa och ge förslag på hur kortsiktiga frågor, som utgör hinder för utveckling och tillväxt, skall hanteras. Kommissionen skall också föreslå mer konkreta insatser inom speciella områden, vars genomförande kan stärka landets framskjutna position på IT-området. IT-kommissionen har för detta ändamål inrättat ett antal arbetsgrupper, s.k. observatorier, som har till uppgift att gå djupare in i frågor av särskilt intresse. Observatorierna arbetar framtidsinriktat i kunskapsnätverk för att undersöka frågeområden som ännu inte är tillräckligt belysta.

- Det IT-rättsliga observatoriet
- Tillväxtobservatoriet
- Observatoriet för IT-infrastrukturfrågor

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.

Regeringen anser att frågan om IT-omställningen inför år 2000 är av stor vikt. Den 6 maj 1999 överlämnade regeringen den andra lägesrapporten om IT-omställningen i samhället (skr. 1998/99:111) till riksdagen. Post- och telestyrelsen, Statens Energimyndighet, Sjöfartsverket, Luftfartsverket samt Affärsverket Svenska kraftnät har genom regeringsbeslut den 6 maj 1999 (1999/7287/ITFoU) fått i uppdrag att läm-

na ytterligare lägesrapporter om IT-omställningen.

2000-delegationens verksamhet under 1999 är i huvudsak inriktad på två områden: information och granskning. 2000-delegationen har en roll som samordnare i informationsfrågor och informerar kontinuerligt en bred målgrupp om frågor som rör omställningsarbetet i samhället via webbplats, nyhetsbrev, anföranden vid seminarier och massmedier. I början av maj 1999 genomfördes en informationskampanj riktad till allmänheten. Kampanjen syftade bl.a. till att belysa olika sakfrågor som rör 2000-frågan och att informera om samhällets anpassningsarbete.

Delegationen bevakar 2000-frågan i massmedier. Detta sker bl.a. genom löpande pressbevakning och medianalyser. Särskilda presseminarier anordnas återkommande för att erbjuda journalister ett forum för inblickar och diskussion kring 2000-problematiken.

Bakgrunden till det andra verksamhetsområdet, granskningar, är de olika tolkningar av omställningsarbetet som förekommer. Granskningarna syftar således till att så långt det är möjligt klarlägga anpassningsläget i viktiga samhällssektorer, bedöma 2000-projektens tillförlitlighet samt fastställa i vilken utsträckning arbete återstår och hur aktörerna avser slutföra arbetet. Granskningar och hearingar genomförs inom ett antal nyckelområden. Under våren och försommaren 1999 har el- och telesektorerna undersökts. Planering pågår för genomförande av granskning eller hearing inom ytterligare områden, bl.a. vattenförsörjning, miljöpåverkan, hälso- och sjukvård och livsmedelskedjan. 2000-delegationen redovisar en sammanfattande lägesbeskrivning i oktober 1999. En slutlig redovisning av uppdraget presenteras 31 mars 2000.

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

7.1 Omfattning

Verksamhetsområdet omfattar Statens järnvägar (SJ), anslaget Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier, Rikstrafiken och anslaget Viss internationell verksamhet. Anslagen Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., Ersättning till trafik- huvudmännen för köp av viss kollektivtrafik och Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst föreslås slås samman och överförs till ett anslag Rikstrafiken: Trafikupphandling. Även anslaget Transportstöd till Gotland föreslås att föras från verksamhetsområdet Sjö- och luftfart och uppgå i det nya anslaget.

Kärnverksamheten i SJ-koncernen är järnvägstrafiken. Övriga verksamheter och dotterbolag utgör komplement och stöd till kärnverksamheten.

Den nya myndigheten Rikstrafiken började sin verksamhet den 1 juli 1999 och kommer fram till årsskiftet att bygga upp och organisera sin verksamhet.

Rikstrafiken skall verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken så att de transportpolitiska målen uppnås. Vidare skall Rikstrafiken följa kollektivtrafikens utveckling och särskilt kartlägga brister i den interregionala kollektiva persontrafiken. Det ingår också i Rikstrafikens uppdrag att främja frivilliga samverkanslösningar, samt att verka för att information, tidtabeller och biljettsystem inom kollektivtrafiken samordnas. Rikstrafiken skall verka för att handikappanpassningen av kollektiva färdmedel samordnas mellan samtliga trafikslag och för att jämställdhetsas-

pekter beaktas inom kollektivtrafikområdet. Rikstrafiken har från den 1 januari 2000 ansvar för administrationen av transportstödet till Gotland och för att fastställa taxor och turplaner för linjesjöfart på Gotland som uppbär transportstöd.

Verksamhetsvolymen år 1998 för verksamhetsområdet uppgick till ca 15,4 miljarder kronor och antalet anställda uppgick till ca 15 700 personer.

7.2 Utgiftsutveckling

Tabell 7.1 Utgiftsutvecklingen

Miljoner kronor (löpande priser)

Utfall 1998	Anslag 1999 ¹	Utgifts- prognos 1999 ²	Förslag anslag 2000 ³	Beräknat anslag 2001	Beräknat anslag 2002
615,6	622,0	898,2	738,6	1 007,6	1 007,8

¹ Inkl. beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1999 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

² Exkl. anslaget B2 Transportstöd till Gotland.

³ Ingående anslag är anslagen D1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier och D4 Viss internationell verksamhet samt anslagen B2 Transportstöd till Gotland, D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., D3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik och D5 Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst vilka föreslås ingå i det nya anslaget D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling.

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

De långsiktiga ekonomiska målen för SJ-koncernen om en räntabilitet på eget kapital på 7 % samt en soliditet på 30 % uppnåddes inte. Räntabiliteten på eget kapital var negativ (-5,4 %) och soliditeten uppgick till 8,7 %.

Resultatet exklusive jämförelsestörande poster försämrades med 176 miljoner kronor till -439

miljoner kronor (-263 mkr), bl.a. beroende på omstruktureringskostnader och fördröjning med att anpassa rörelsekostnader efter en vikande omsättning för godstransporter.

Rörelsens intäkter ökade med 7 %, till 14 798 miljoner kronor (13 862 mkr) beroende på förbättrade snittintäkter för SJ Resor och företagsförvärv inom SJ Cargo Group.

Resultat efter finansiella poster uppgick till -135 miljoner kronor (-641 mkr).

Antalet anställda minskade med 5 % till 15 694 (16 517) personer.

För anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. visar en jämförelse mellan budget och utfall för budgetåret år 1998 en balans mellan dessa. Kostnaden för den senast genomförda upphandlingen är lägre än budgeten tack vare att upphandlingen gjorts i konkurrens. Under år 1998 har inom anslaget Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik 198 miljoner kronor utbetalats. Ersättningen är reglerad i avtal som huvudsakligen löper till och med juni år 2000. Regeringen beslutade den 17 december 1998 att uppdra åt Delegationen för köp av viss kollektivtrafik att genomföra upphandling av trafik avseende år 2000.

Förändringar

Det transportpolitiska beslutet år 1998 innebär viktiga förändringar som påverkar SJ:s inriktning under de närmaste åren. De viktigaste faktorerna är bl.a.

- minskade banavgifter,
- att det kapillära bannätet samt vissa för järnvägssektorn gemensamma funktioner i huvudsak förs över från SJ till Banverket,
- att skadeprovningen av linjetrafik med buss slopas.

Därtill kommer andra förändringar i omvärlden i form av

- färdigställandet av Öresundsbron samt järnvägsanslutningarna till Arlanda och Kastrup,
- ökad konkurrens från nya tågoperatörer.

Rikstrafiken började sin verksamhet den 1 juli 1999. Delegationen för köp av viss kollektivtrafik kommer att avvecklas vid årsskiftet. Transportstödet till Gotland överförs från Sjöfartsverket till Rikstrafiken.

Riksdagen har beslutat (prop. 1995/96:44, bet. 1995/96:TU7, rskr. 1995/96:99) att Gotlandstillägget skall avvecklas successivt för att helt upphöra år 1999. Regeringen föreslår att tillägget behålls oförändrat på 0,4 procents nivå även under år 2000.

Ett nytt anslag, Rikstrafiken: Trafikupphandling, införs. Anslaget består av de tidigare anslagen B2 Transportstöd till Gotland, D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., D3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik och D5 Kostnader för avveckling av styrelsen för riksfärdtjänst m.m.

Mål

Nya långsiktiga ekonomiska mål för SJ:s verksamhet föreslås vara räntabilitet på sysselsatt kapital på 8 % samt en nettoskuldssättningsgrad om högst 2,5.

Syftet med statens köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. och ersättningen till trafikhuvudmännen är att bidra till målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Detta har skett genom köp av dels regionalpolitiskt angelägen persontrafik på järnväg dels flygtrafik mellan Umeå och Östersund, dels genom ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik.

Prioriteringar

SJ skall erbjuda sina kunder en bra och prisvärd service inom järnvägstransportområdet samt kunna ge en affärsmässig avkastning på statens kapital. Effektiviteten och lönsamheten inom SJ måste därmed öka. För att uppnå detta krävs ett ökat fokus på kärnverksamheten, vilken utgörs av järnvägstrafik med en affärsmässig utveckling. Regeringen anser i anslutning till detta att det är av stor vikt att sådan verksamhet inom SJ-koncernen som inte bidrar till att affärsmässigt utveckla kärnverksamheten identifieras och avyttras.

7.3 Resultatbedömning

SJ:s resultat för år 1998 blev sämre än prognosticerat. De långsiktiga målen för räntabilitet och soliditet var långt ifrån att uppnås. Orsaken till 1998 års låga avkastning är dels att SJ Cargo känt av en minskad efterfrågan på transporter, dels att SJ har tagit omstruktureringskostnader utöver avsatta reserver. Därutöver hade SJ tekniska problem med rullande materiel och även snöövädret i december påverkade SJ:s resultat negativt. Soliditeten har påverkats negativt av koncernens dåliga resultatutveckling samt höga investeringar i transportmedel och finansiella instrument. Dessutom nedjusterades det egna kapitalet i 1997 års bokslut med anledning av ändrad redovisning av trafikavtal.

SJ:s kärnrörelse har under flera års tid bedrivits med ett negativt kassaflöde efter investeringar. Vid utgången av år 1998 var SJ:s egna kapital 2 miljarder kronor lägre än 10 år tidigare, trots stora reavinster under perioden från utförsäljningarna av tåg och fastigheter samt dotterbolagen ASG och Swebus. Under samma period har produktiviteten, mätt som produktionsenheter per anställd i järnvägsrörelsen, fördubblats. Samtidigt har dock personalkostnaderna ökat i samma takt vilket har inneburit att de effektiviseringar som genomförts inte haft någon eller endast ringa effekt på resultatet.

Riksdagen beslöt den 2 juni 1998 att godkänna principerna för att tillskapa den nya myndigheten Rikstrafiken.

Delegationen för köp av viss kollektivtrafik har upphandlat trafik för år 1999 i enlighet med sitt uppdrag. Resandet med nattåg till och från Övre Norrland fortsätter att minska. En ny linje, Karlstad – Göteborg, upphandlades för trafikåret 1999. Trafiken på Mittlinjen mellan Östersund och Sundsvall utökades. Antalet passagerare i Gotlandstrafiken har ökat under senare år och uppgick år 1998 till nära 1,2 miljoner passagerare. Prognoserna för år 1999 tyder på en fortsatt ökning för såväl passagerare som gods. Höghastighetsfärjan HSC Gotland sattes i trafik under år 1999 och tidtabellen har under året utökats så att trafik kan upprätthållas fram till mitten av november.

Regeringen beslutade den 15 april 1999 att inte förlänga de avtal med trafikhuvudmännen som grundas på en principöverenskommelse i deras nuvarande utformning. I denna proposition föreslår dock regeringen att medel avsätts från Rikstrafikens anslag för att säkra trafik, med

prioritet för tågtrafik, som omfattas av principöverenskommelsen fram till den 31 december 2000. Genom regeringens ställningstagande om att avsätta medel från Rikstrafikens anslag till trafik som omfattas av principöverenskommelsen ges Rikstrafiken rådrum att på ett tillfredsställande sätt genomföra erforderliga bedömningar om vilken trafik som staten bör upphandla.

Regeringen uppdrog den 17 december 1998 och den 11 februari 1999 år Delegationen för köp av viss kollektivtrafik att för år 2000 upphandla interregional persontrafik på järnväg. Uppdraget har redovisats till regeringen som godkände de preliminära avtalen den 23 juni 1999. Genom uppdraget har trafikering säkerställts på regionalpolitiskt viktiga sträckor. Regeringen bedömer att den nya myndigheten Rikstrafiken kommer att kunna göra erforderliga bedömningar rörande trafikupphandlingen samt hinna genomföra trafikupphandlingen i rimligt god tid inför trafikåret 2001.

7.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse för år 1998 avseende granskningen av SJ:s årsredovisning, koncernredovisning, underliggande redovisning och ledningens förvaltning innehåller inte några anmärkningar.

I en revisionsrapport daterad 1998-12-04 framför RRV kritik mot SJ:s internrevision. SJ har efter detta utfört ett omfattande arbete med genomlysning och uppstramning av det interna regelverk som styr internrevision. Man har även genomfört vissa förändringar vad beträffar internrevisionens roll och plats i organisationen. Regeringen bedömer att den kritik som RRV framfört mot SJ nu har åtgärdats.

Riksrevisionsverket har inte haft några invändningar i revisionsberättelsen avseende de övriga anslagen inom verksamhetsområdet.

7.5 Personalkonsekvenser

Inrättandet av den nya myndigheten Rikstrafiken bedöms endast innebära marginella förändringar av antalet arbetstillfällen inom verksamhetsområdet. Rikstrafiken kommer när den är fullt bemannad ha ett tiotal anställda. I vilken

mån Rikstrafikens verksamhet får konsekvenser i övrigt för antalet arbetstillfällen inom verksamhetsområdet är svårt att bedöma.

7.6 Statens järnvägar

SJ-koncernen består av moderföretaget affärsverket SJ och dess helägda dotterbolag AB Swedcarrier. Koncernens sektorer är SJ Resor, SJ Cargo Group, SJ Färjetrafik, SJ Fastigheter och SJ Teknik. Utöver sektorerna finns supportenheter (SJ Data och SJ Städservice) samt koncernstaber. Kärnverksamheten i SJ-koncernen är järnvägstrafiken. Övriga verksamheter och dotterbolag utgör komplement och stöd till kärnverksamheten.

7.6.1 Verksamhetens inriktning

SJ:s treårsplan

SJ:s treårsplan pekar på ett antal viktiga omvärldsfaktorer som beräknas få stor betydelse för SJ:s fortsatta verksamhet. Dessa är:

- Öresundsbron öppnar en ny marknad för SJ Resor och en snabbare väg till kontinenten för SJ Cargo Group samtidigt som den även innebär att SJ Färjetrafik genom Scandlines får problem med lönsamheten. Även den borttagna taxfreeförsäljningen beräknas påverka Scandlines verksamhet negativt.
- De nya järnvägsanslutningarna till Arlanda och Kastrup öppnar möjligheter för nya reseprodukter i samarbete tåg/flyg.
- Minskade banavgifter sänker SJ:s kostnader med ca 700 miljoner kronor per år.
- Ökad konkurrens från nya tågoperatörer kan leda till sänkta marknadsandelar för SJ.

Transportmarknaden beräknas under perioden 2000–2002 växa med i genomsnitt 1,5 % per år för både persontrafik och godstrafik. Persontransporter på järnväg antas därvid öka med ca 3 % per år och godstransporter på järnväg med ca 6 % per år. Den stora ökningen på godssidan förväntas komma från en ökad befordran av s.k. högvärdigt gods (t.ex. livsmedel). Priserna beräknas sjunka för godstransporter och priserna för persontransporter beräknas vara oförändrade.

SJ:s marknadsandel av persontrafiken på järnväg beräknas bli ca 70 % av antalet personkilometer år 2000. På grund av den ökade konkurrenssituationen på marknaden beräknas SJ:s andel av antalet resor endast uppgå till ca 40 %.

Regeringens överväganden

SJ:s uppdrag är att bedriva en effektiv järnvägstrafik på affärsmässiga villkor. SJ skall utvecklas som ett effektivt och konkurrenskraftigt transportföretag med järnvägstrafik som huvudverksamhet.

Regeringen anser att det är viktigt att SJ ökar fokuseringen på sin kärnverksamhet och effektiviteten och lönsamheten inom denna. Målsättningen bör vara att ge kunderna en bra och prisvärd service inom järnvägstransportområdet. Det är i detta sammanhang av stor vikt att sådan verksamhet inom SJ-koncernen som inte bidrar till att affärsmässigt utveckla kärnverksamheten identifieras och avyttras.

Under år 1998 fattade riksdagen, med utgångspunkt från den transportpolitiska propositionen, några avgörande beslut för SJ:s framtid. Besluten avsåg sänkta banavgifter samt avreglering av den långväga busstrafiken. Samtidigt har arbetet med att renodla järnvägssektorns organisation inneburit att beslut fattats om överföring av ansvar för vissa gemensamma funktioner samt det kapillära bannätet från SJ till Banverket.

Sänkta banavgifter ger SJ en grundläggande möjlighet att konkurrera på rättvisa villkor. För resenärernas del utgår regeringen ifrån att sänkta banavgifter kommer dessa till godo i form av en positiv inverkan på priset. Den skärpta konkurrensen med andra tågoperatörer och med landsvägstrafiken ger vidare förutsättningar för att skapa den nödvändiga fokusering och attitydförändring inom SJ som behövs för att uppnå de av regeringen uppsatta målen. Samtidigt har SJ:s roll inom järnvägssektorn allt mer avgränsats och tydliggjorts, vilket underlättar för organisationen att agera i enlighet med de riktlinjer som regeringen lagt fast för verksamheten.

7.6.2 Ekonomiska mål och resurser

Resultat 1998

SJ-koncernens resultat för år 1998 exklusive engångsposter blev 176 miljoner kronor sämre än föregående år. Båda åren påverkades resultatet av

bokföringsmässiga upplösningar av den strukturfond som skapades av realisationsvinsten från försäljningen av Swebus år 1996 för att täcka kostnader i samband med omstrukturering. Upplösning av denna fond påverkade resultatet positivt med 627 miljoner kronor år 1997 och 302 miljoner kronor år 1998. Bortsett från denna resultatpåverkan förbättrades resultatet från rörelsen med 149 miljoner kronor under år 1998.

Tillväxten i den befintliga verksamheten är tydligast inom SJ Resor där en väsentligt förändrad kundmix har resulterat i en högre genomsnittlig intäkt per resa trots oförändrade priser under perioden.

Tabell 7.2 Nyckeltal m.m. SJ-koncernen

Miljoner kronor

	1998	1997
Rörelsens intäkter	14 798	13 862
Rörelseresultat	10	-614
Rörelsemarginal (%)	0,1	-4,4
Resultat efter finansiella poster	-135	-641
Resultat exkl. jämförelsestörande poster	-439	-263
Räntabilitet på sysselsatt kapital (%)	4,9	1,0
Räntabilitet på eget kapital (%)	-5,4	-19,4
Soliditet	8,7	10,6
Nettoskuldssättningsgrad	5,4	4,5
Investeringar	1 128	1 161
Antal anställda	15 694	16 517

SJ:s treårsplan

SJ redovisar för perioden 2000–2002 en förväntad resultatförbättring som huvudsakligen antas skapas genom lägre banavgifter och omfattande rationaliseringsprogram över hela företaget. Målet är att produktiviteten skall öka med 10 % per år. Personalen beräknas minska med 3 650 personer från år 1998, varav 870 är effekten av det nya pendeltågsavtalet och 500 avser Scandlines neddragning av trafiken.

Nuvarande avkastningsmål om 7 % på eget kapital förväntas uppnås medan soliditetsmålet inte beräknas uppnås utan extra åtgärder i form av avyttringar och/eller kapitaltillskott.

Tabell 7.3 Nyckeltal m.m. enligt treårsplan

Miljoner kronor

	2000	2001	2002
Omsättning	14 600	15 300	15 850
Resultat efter finansnetto	225	330	400
Räntabilitet på eget kapital (%)	7	9	10
Räntabilitet på sysselsatt kapital (%)	7	8	8
Soliditet (%)	11	12	14
Investeringar	1 401	1 076	557
Kassaflöde	-107	+183	+800
Antal anställda	12 965	12 369	12 043

I treårsplanen har en öppen koncernreserv lagts in för att täcka befarade negativa effekter av bl.a. lägre tillväxt i Sveriges ekonomi än antaget av Konjunkturinstitutet i juni 1998 samt sänkta marknadsandelar på grund av ökad konkurrens från nya tågoperatörer.

Tabell 7.4 Resultatreserv perioden 2000–2002

Miljoner kronor

År 2000	290	varav på Cargo Group	170
År 2001	845	varav på Cargo Group	485
År 2002	1 125	varav på Cargo Group	645

Investeringar

Under 1990-talet har investeringsvolymen i SJ varit hög och har under de senaste fem åren i genomsnitt legat på ca 2 000 miljoner kronor per år. Huvuddelen av investeringarna har avsett förnyelse av fordonsparken, där den största satsningen varit snabbtåget X2000. Inom SJ Cargo Group har företagsförvärv utgjort en stor post. Investeringarna de närmaste åren är baserade på dels en planerad expansionstakt, dels förnyelseinvesteringar i fordonsparken för såväl SJ Resor som SJ Cargo Group.

SJ-koncernens investeringar under perioden 2000–2002 inom respektive sektor framgår nedan.

Tabell 7.5 Investeringar

Miljoner kronor

	2000	2001	2002
SJ Resor ¹	303	209	35
SJ Cargo Group	851	677	353
SJ Färjetrafik	4	2	5
SJ Fastigheter	92	62	45
SJ Teknik	52	53	50
Data	26	31	30
Staber	30	5	2
Övriga bolag	43	37	37
Summa investeringar	1 401	1 076	557

¹Nya fordon för Mälardalstrafiken finansieras utanför balansräkningen.

Investeringarna avser huvudsakligen nyanskaffning och ombyggnad av personfordon samt nyanskaffning av godsvagnar och tåg.

Regeringens överväganden

SJ-koncernen har för år 1998 redovisat ett resultat som exklusive jämförelsestörande poster innebär en försämring jämfört med föregående år med 176 miljoner kronor. Räntabiliteten på eget kapital var negativ (-5,4 %) och soliditeten uppgick till 8,7 %. SJ-koncernen är därmed långt ifrån att uppnå de fastställda långsiktiga ekonomiska målen för verksamheten. Uppsatt mål enligt innevarande treårsplan har inte heller uppnåtts.

SJ redovisar för perioden 2000–2002 att nuvarande avkastningsmål om 7 % på eget kapital förväntas uppnås medan soliditetsmålet inte beräknas uppnås utan extra åtgärder i form av avyttringar och/eller kapitaltillskott.

Järnvägsmarknaden såväl i Sverige som utomlands karaktäriseras av en allt större avreglering och ökad konkurrens. Regeringen anser att det är av avgörande betydelse att SJ inom en snar framtid kan nå en sådan effektivitets- och lönsamhetsnivå att verksamheten kan få möjlighet att utvecklas i takt med de förändringar som sker på marknaden. Detta förutsätter bl.a. ett ökat fokus på kärnverksamheten, järnvägstrafik med en affärsmässig utveckling. Vidare är det av stor betydelse att SJ:s kapitalbas och rörelsemarginal är sådan att den möjliggör en affärsmässig avkastning på statens kapital. Det är samtidigt viktigt att SJ kan erbjuda sina kunder en bra och prisvärd service inom järnvägstransportområdet.

För att underlätta och förstärka fokuseringen på SJ:s kapitalstruktur enligt ovan anser regeringen att ekonomiska mål för verksamheten bör åsättas på ett sätt som återspeglar de förändringar som sker i SJ:s kapitalstruktur och som påverkar kostnaden för finansiering av verksamheten. Finansiering av en verksamhet involverar inte endast kapital som tillskjutits av ägaren utan även kapital som lånats upp av externa långgivare. Det är vidare viktigt att kopplingen mellan åsatta nyckeltal och SJ:s affärsrisk görs tydligare. Den affärsrisk som SJ löper kan delas upp i två komponenter; dels en rörelserisk som förknippas med resultatet av den verksamhet man bedriver och som bl.a. påverkas av konjunkturen och konkurrenssituationen dels en finansiell risk som hänför sig till hur SJ agerar på finansmarknaden och som är beroende av bl.a. ränteläge, valutakurser och upplåningsmöjligheter. Företagets affärsrisk ökar med minskat eget kapital vilket samtidigt innebär att företaget kan ha begränsade möjligheter att överleva perioder med svagt resultat. SJ:s nuvarande låga andel eget kapital innebär en relativt hög finansiell risk och regeringen anser därför att det är särskilt viktigt att åsätta ekonomiska mål för verksamheten som på ett tydligt sätt visar fördelningen mellan lånat och eget kapital givet samma risknivå samt som visar hur det kapital som faktiskt används i verksamheten förräntar sig.

Regeringen föreslår därför att nya ekonomiska mål för SJ för perioden 2000–2002 skall vara avkastning på sysselsatt kapital om 8 % samt en nettoskuldssättningsgrad om högst 2,5. Storleken på avkastningen respektive skuldssättningen är i paritet med vad som redovisas för liknande verksamheter nationellt och internationellt. Räntabilitet på sysselsatt kapital ger en bild av förräntningen av företagets hela arbetande kapital, eftersom måttet omfattar ett vägt avkastningskrav för både det egna och lånade kapitalet. Kapitalstrukturen och kostnaden för de olika finansieringssätten kommer därmed i ökat fokus eftersom avkastningskravet kommer att förändras beroende på andelen lån och eget kapital. Vad gäller skuldssättningsgraden är detta ett mer hållbart mått än soliditet för sådana förändringar i balansräkningen som inte påverkar den finansiella risken. Ett exempel på en sådan förändring kan vara att värdet i balansräkningen på icke räntebärande tillgångar (t.ex. kundfordringar) och icke räntebärande skulder (t.ex. leverantörsskulder) genom en affärshändelse båda ökar med lika mycket. Trots att detta inte påverkar

den finansiella risken sjunker soliditeten. Skuld-sättningsgraden är däremot oförändrad.

När det gäller sektorernas rörelserisker så påverkas dessa i hög grad av såväl pris- och volymförändringar som förändringar i personalkostnaderna. Nedanstående tabell visar hur resultatet inom SJ Resedivision respektive SJ Godstransportdivision påverkas av en femprocentig förändring av ovanstående.

Tabell 7.6 Påverkan på resultat av femprocentig förändring

Miljoner kronor

	Pris	Volym
SJ Resedivision	45	165
SJ Godstransportdivision	90	85
Personalkostnader	200	

Regeringen har inget att erinra mot investeringsplanens inriktning eller nivå. Regeringen anser att det är viktigt att SJ förstärker sin konkurrenskraft inom kärnaffären på såväl person- som godstransportmarknaden, vilket innebär fortsatta riktade investeringsåtgärder i syfte att anpassa utbudet av produkter och tjänster till marknadens krav på förnyelse och flexibilitet. Det är av stor vikt att investeringsbesluten föregås av genomgripande lönsamhetskalkyler för att säkerställa att SJ:s kapital används på ett affärsmässigt effektivt sätt. Regeringen anser därmed att den av SJ föreslagna investeringsplanen skall godkännas.

Regeringen vill samtidigt understryka att man anser att det är viktigt att SJ kan åstadkomma en affärsmässig avkastning på statens kapital. Frågan om att inleverera avkastning till staten kommer att behandlas årligen.

Finansiella befogenheter

SJ:s investeringar har främst finansierats genom s.k. cross-border leasing, där en utländsk investerare har förvärvat rullande materiel och fartyg från SJ för att därefter åter hyra tillbaka utrustningen till SJ. Sedan år 1996 har leasingportföljen kompletterats med ett antal leasehold-transaktioner. En leasehold är en nyttjanderätts-transaktion där SJ överläter nyttjanderätten till sin utrustning till en trust som är bildad av en utländsk investerare, som därefter hyr tillbaka utrustningen till SJ.

Det totala betalningsåtagandet för samtliga finansiella leasingkontrakt uppgick vid slutet av år

1998 till 8 865 (6 743) miljoner kronor i koncernen. Ökningen beror på ny leasing avseende fordon samt skulduppräknning på befintliga leasingavtal.

SJ hade vid ingången av år 1998 en total låneram om 9,2 miljarder kronor. Under juni beslutade riksdagen om en ökning av låneramen för innevarande år med 1,5 miljarder kronor med anledning av omfinansiering av pensionsåtaganden.

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 bedrivas under bolagsliknande förhållanden inom ramen för affärsverksformen.

Regeringens slutsatser och överväganden

Slutsatser

Det är viktigt att SJ kan ge sina kunder en bra och prisvärd service inom järnvägstransportområdet. Regeringen anser därvid att SJ under de närmaste åren måste intensivifiera arbetet med att öka sin operationella effektivitet och lönsamhet. Produktiviteten inom SJ-koncernen måste växa snabbare än tidigare, snabbare än personalkostnaderna och snabbare än i övrig svensk industri. Detta ställer stora krav på organisationen och är av avgörande betydelse för att SJ skall kunna utvecklas på en allt mer konkurrensutsatt och avreglerad marknad. En förutsättning för ett förbättrat framtida resultat är att SJ i ökad omfattning koncentrerar sig på kärnaffären, dvs. järnvägstrafik med en affärsmässig utveckling.

Regeringen anser vidare att det är viktigt att SJ kan ge en affärsmässig avkastning på statens kapital. Detta förutsätter en konkurrenskraftig kapitalstruktur och rörelsemarginal. Regeringen har för avsikt att genomföra en översyn och genomlysning av SJ:s organisation och verksamhet för att utröna bl.a. hur en starkare kapitalstruktur kan uppnås samt vilka förutsättningar för utveckling och tillväxt som finns på befintliga och nya marknader.

I enlighet med vad som framförts ovan beträffande en förväntad affärsmässig avkastning på statens satsade kapital i SJ föreslår regeringen att nya långsiktiga ekonomiska mål skall åsättas SJ:s verksamhet. Dessa skall medverka till att öka fokuseringen på SJ:s kapitalstruktur och finansieringskostnaden för både det egna och det lånade kapitalet. De nya ekonomiska målen föreslås vara avkastning på sysselsatt kapital på 8 % samt en nettoskuldssättningsgrad om högst 2,5.

Överväganden

Regeringen anser att beslutsordning och befogenheter i huvudsak bör ligga fast under perioden 2000–2002. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att riksdagen bemyndigar regeringen att ge SJ finansiella befogenheter för år 2000 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 om 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 som ger den lägsta kostnaden för SJ sett över investeringens ekonomiska livslängd,
- tillföra SJ utdelning från Swedcarrier.

Regeringen föreslår vidare att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2000 låta SJ få rätt att:

- ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram om 10,7 miljarder kronor,
- teckna borgensförbindelser till förmån för bolag inom SJ-koncernen inom en total ram om 1,9 miljarder kronor,
- placera kassamässigt överskott hos Riksgäldskontoret och på marknaden.

7.7 Anslag för budgetåret 2000

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

Tabell 7.7 Anslagsutveckling

Tusental kronor

1998	Utfall	26 315	Anslags-sparande	373 685
1999	Anslag	5 000	Utgifts-prognos	300 000
2000	Förslag	50 000		
2001	Beräknat	200 000		
2002	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 är enligt skattreglerna avsedda att användas för att skattemässigt möjliggöra en resultatutjämning inom koncerner.

Då försäljningarna inom AB Swedcarrier endast har begränsats till ett fåtal under de senaste åren har ett relativt stort anslagssparande uppkommit. I enlighet med de nya reglerna om disposition av anslagssparande överstigande 3 % av tilldelat anslag beslutade regeringen under våren 1999 att SJ får disponera hela det befintliga anslagssparandet under år 1999.

AB Swedcarrier räknar med att genomföra ett antal större försäljningar under slutet av år 1999 och/eller år 2000 varför det stora anslagssparandet till största del beräknas vara förbrukat inom det närmaste året.

Regeringens slutsatser

Regeringen föreslår ett anslag på 50 miljoner kronor för år 2000. Detta motsvarar, tillsammans med anslagssparandet, regeringens bedömning av hur stora realisationsvinster som kommer att behöva överföras till SJ efter försäljningar inom Swedcarrierkoncernen.

7.8 Rikstrafiken

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. Den 25 juni 1998 beslöt regeringen om kommittédirektiv (Dir. 1998:46) för en utredning om Rikstrafiken. Den 30 november 1998 redovisade utredningen ett delbetänkande (SOU 1998:148) Rikstrafiken – vissa principfrågor, den 1 maj 1999 slutbetänkandet (SOU 1999:57) Rikstrafiken – en ny myndighet samt den 30 juni 1999 en slutredovisning av arbetet med att bilda myndigheten Rikstrafiken.

Rikstrafiken skall verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken så att de transportpolitiska målen uppnås. Rikstrafiken skall följa kollektivtrafikens utveckling och särskilt kartlägga brister i den interregionala kollektiva persontrafiken. Enligt instruktionen skall Rikstrafiken vidare svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Rikstrafiken får även svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad internationell kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

Den nya myndigheten började sin verksamhet den 1 juli 1999. I början av år 2000 är myndigheten fullt uppbyggd och kommer då att förfoga över anslagen D2 Rikstrafiken: Administration och D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling som består av de tidigare anslagen B2 Transportstöd till Gotland, D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. och D3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik. Rikstrafiken kommer också att överta ansvaret för eventuella utbetalningar med anledning av att anslaget D5 Kostnader för avveckling av styrelsen för riksfärdtjänst föreslås avvecklas. För att Rikstrafiken skall få rådrum att bygga upp sin verksamhet och rimlig tid att förbereda och genomföra en upphandling beslutade regeringen den 17 december 1998 att uppdra åt Delegationen för köp av viss kollektivtrafik att genomföra en upphandling av trafik avseende år 2000. Regeringen bedömer att inför upphandlingen kommande år bör Rikstrafiken vara fullt operationell och fr.o.m. upphandlingen för år 2001 övergår ansvaret fullt ut till myndigheten. Delegationen för köp av viss kollektivtrafik kommer att avvecklas den 31 december 1999 då Rikstrafiken fullt ut

övertar Delegationens uppgifter. Samtidigt övertar Rikstrafiken Sjöfartsverkets ansvar för Gotlandstrafiken.

Regeringens överväganden

Transportstöd till Gotland

Resultatinformation

Antalet passagerare i Gotlandstrafiken har ökat under senare år och uppgick år 1998 till ca 1,2 miljoner passagerare. Lastvolymen har varierat något över tiden men visar för de tre senaste åren en positiv utveckling. Prognosen för år 1999 pekar på en tämligen kraftig ökning både för passagerare och gods.

Däremot har priset på bunkerolja stigit kraftigt som en följd av stigande råoljepriser och en ogynnsam utveckling av dollarkursen. Trots intäktsökningen gör de stigande bunkeroljepriserna att prognosen för år 1999 sammantaget pekar på ett budgetöverskridande.

Sjöfartsverket hemställde inför budgetåret 1999 att anslaget skulle höjas med 15 miljoner kronor till totalt 190 miljoner kronor för att klara godstrafiken på ett tillfredsställande sätt under högtrafikperioden. Regeringen delade Sjöfartsverkets bedömning och tillstyrkte förslaget i budgetpropositionen för år 1999. Riksdagen beslutade i enlighet med förslaget.

I april 1999 sattes den nya höghastighetsfärjan HSC Gotland i trafik. Inom de angivna kostnadsramarna har kunnat inrymmas två dagliga dubbelturer med höghastighetsfärjan under perioden april–september 1999, dvs. under högtrafikperioden. Regeringen har mottagit ett antal skrivelser från Gotlands kommun, Länsstyrelsen i Gotlands län m.fl. där man begärt att regeringen skall skjuta till medel för att denna trafik med höghastighetsfärjan skulle kunna upprätthållas hela året. Det har dock hittills inte funnits möjlighet att fullt ut inrymma denna utökning av trafikprogrammet inom de angivna kostnadsramarna. Sjöfartsverket har dock bl.a. genom de ökade biljettintäkterna kunnat skapa utrymme för en utvidgning av tidtabellen så att trafiken med snabbfärjan kan upprätthållas fram till mitten av november.

Från och med år 2000 föreslås anslaget att föras över till anslaget D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling.

Gotlandstillägget

Regeringens förslag: Avvecklingen av Gotlandstillägget skjuts upp ett år.

Skälen för regeringens förslag: Gotlandstilläggets avveckling, i enlighet med riksdagens beslut (prop. 1995/96:44, bet. 1995/96:TU7, rskr. 1995/96:99), ledde till att fraktpriserna till Gotland höjdes vilket fick negativa konsekvenser för näringsliv och boende på Gotland. NUTEK fick regeringens uppdrag att utarbeta ett förslag till modell för stöd till godstransporterna. Förslaget innebär i korthet ett nolltaxesystem. Förslaget har remissbehandlats och Sjöfartsverket har lämnat ett fördjupat remissvar där man föreslår att stödet bör göras mer effektivt. Sjöfartsverkets förslag innebär sammanfattningsvis att en separation av gods- och persontransporter bör genomföras på sikt, där godstransporterna subventioneras med ett regionalpolitiskt transportstöd och persontransporterna upphandlas av staten. Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning. Det finns dock oklarheter i förslaget och regeringen anser att frågan om utformningen av det framtida transportstödet till Gotland behöver behandlas vidare. Därför föreslog regeringen i budgetpropositionen för år 1999 att avvecklingen av Gotlandstillägget skulle skjutas upp ett år och att tillägget borde vara 0,4 % även under år 1999 (prop. 1998/99:1, bet. 1998/99:TU1, rskr. 1998/99:79). I Regeringskansliet bereds för närvarande förslaget, bl.a. med syfte att klargöra huruvida förslaget är tillämpligt med hänsyn till EG-rätten. Regeringen har för avsikt att ge Rikstrafiken i uppdrag att utreda frågan vidare. I avvaktan på att denna beredning skall slutföras och regeringen kan ta ställning till transportstödet slutliga utformning, föreslår regeringen att den fortsatta avvecklingen av Gotlandstillägget bör avvaktas och att tillägget bör vara 0,4 % även under år 2000. Regeringen har därför i denna proposition lämnat förslag till lag om ändring i lagen (1998:1821) om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter (se avsnitt 2).

Slutsatser

Regeringen noterar med tillfredsställelse volymökningen och därmed intäktsökningen i Gotlandstrafiken. Regeringen ser också positivt på att trafiken med höghastighetsfärjan kan upprätthållas längre under år 1999 än vad som ursprungligen var planerat. Uppenbarligen fyller trafiken med snabbfärjan ett behov även under lågtrafikperioden och regeringen är angelägen om att ett tillfredsställande trafikutbud kan säkerställas även under dessa perioder. Regeringen anser att anslaget D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling bör kunna inrymma en utveckling av Gotlandstrafiken så att även trafik under vinterhalvåret med snabbfärjan kan möjliggöras. Det ankommer på Rikstrafiken att slutligt bedöma behov och möjligheter för ökad trafik år 2000.

Regeringen anser att den principiella utgångspunkten för den framtida utformningen av Gotlandstillägget om möjligt skall vara en separation av gods- och persontransporter. Avvecklingen av den nuvarande formen av Gotlandstillägget föreslås skjutas upp till år 2000. Ett nytt ställningstagande om avvecklingen av Gotlandstillägget kommer att göras år 2000. Regeringen har för avsikt att ge Rikstrafiken i uppdrag att analysera förutsättningarna för en separation av gods- och persontransporterna. I uppdraget ingår att studera finansieringsformer för ett sådant transportsystem, konsekvensanalys av olika stödnivåer samt att söka en lösning på de utestående frågorna rörande transportstöd.

Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.

Resultatinformation

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 har gjorts av Delegationen för köp av viss kollektivtrafik som är knuten till Banverket. Från och med år 2000 föreslås anslaget att föras över till anslaget D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling. Delegationen kommer att avvecklas den 31 december 1999 då Rikstrafiken påbörjat sitt arbete.

I likhet med år 1997 har nattågen till Övre Norrland haft den högsta genomsnittliga beläggingsgraden (70 %) under år 1998, medan trafi-

ken i Bergslagen/Dalarna haft den lägsta beläggingsgraden (21 %).

För år 1999 har följande trafik upphandlats:

- Nattågen på Övre Norrland inkl. Malm-banan
- Östersund–Storlien
- Östersund–Sundsvall
- Borlänge–Mora
- Gävle–Borlänge–Hallsberg, dagtåg
- Gävle–Avesta Krylbo–Hallsberg
- Västerås–Katrineholm och Örebro–Mjölby, fjärrtåg dag
- Karlstad–Göteborg
- Uddevalla–Herrljunga–Borås
- Nässjö–Falköping–Skövde
- Kalmar/Karlskrona–Göteborg

Antalet årsresenärer på sträckan Östersund–Umeå uppgick under år 1998 till 12 168 personer. Den genomsnittliga resandenivån ligger på 1 000 resenärer per månad. Variationer förekommer under året från 1 401 passagerare i mars till 264 passagerare under juli månad. Den genomsnittliga kabinfaktorn varierar under året från 44 % i mars till 8 % i juli. Den statliga ersättningen har ökat från 383 kronor per passagerare år 1997 till 410 kronor per passagerare under år 1998. Subventionsgraden var 34 % under år 1998.

Slutsatser

De senast genomförda upphandlingarna av persontrafik visar att stora besparingar kan göras och att trafiken utvecklas om upphandlingen sker i tillfredsställande konkurrens. Regeringen konstaterar dock att det med nuvarande korta avtalsperioder om ett år och kort framförhållning i upphandlingsarbetet försvårar för nya operatörer att lämna anbud. Därför föreslår regeringen att Rikstrafiken bemyndigas att inleda upphandlingsprocessen för år 2001 snarast och att teckna avtal om perioder upp till fem år från och med trafikåret 2001.

Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik

Resultatinformation

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. Från anslaget utbetalas även ersättning till trafikhuvudmännen i Dalarnas, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län för ersättningstrafik längs Inlandsbanan. Från och med år 2000 föreslås anslaget föras över till anslaget D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling.

Staten, Landstingsförbundet, Svenska Kommunförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen tecknade i samband med det trafikpolitiska beslutet våren 1988 en ”Principöverenskommelse om lokal och regional kollektivtrafik på järnväg m.m.” (prop. 1987/88:50, bil. 1, bet. 1987/88:TU19, rskr. 1987/88:260). Principöverenskommelsen omfattade de länsjärnvägar med persontrafik som staten år 1987 hade ansvar för och innebär att det utgår en statlig ersättning till trafikhuvudmännen för att de övertagit ansvaret för persontrafiken längs vissa länsjärnvägar. Med principöverenskommelsen som grund tecknade staten och respektive trafikhuvudman avtal om en statlig ersättning omfattande 18 länsbanor.

Avtalen om ersättning för länsjärnvägarna gäller i de flesta fall under 10 år till och med den 30 juni 2000. Ersättningen har hittills betalats via anslaget D3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik. Efter begäran från Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet m.fl. beslutade regeringen den 15 april 1999 att i budgetpropositionen för år 2000 föreslå att medel avsätts från Rikstrafikens anslag för att säkra trafik, med prioritet för tågtrafik, som omfattas av principöverenskommelsen fram till den 31 december 2000. Detta för att ge Rikstrafiken rådrum att på ett tillfredsställande sätt genomföra erforderliga bedömningar om vilken länsjärnvägstrafik som eventuellt bör ingå i statens upphandling.

Slutsats

Regeringen har inte för avsikt att förlänga avtalen som grundas på principöverenskommelsen. Re-

geringen anser dock att det är väsentligt att Rikstrafiken ges rimlig tid att genomföra en ingående kartläggning av behoven och en bedömning av om staten bör upphandla någon del av denna trafik. Regeringen anser att det kan uppstå en situation där trafik motiverad ur ett interregionalt samordningsperspektiv kan komma att läggas ner innan myndigheten hinner genomföra en sådan bedömning.

Mot bakgrund av att trafikutbudet i flera fall har ändrats sedan principöverenskommelsen kan det dock finnas anledning att bl.a. i de fall trafiken reducerats eller numera sker med buss minska den ersättning som staten betalar till trafikhuvudmännen. Rikstrafiken bör därför överlägga med respektive trafikhuvudman om ersättningen med utgångspunkt från detta.

Medel skall, efter överläggningar med respektive trafikhuvudman, avsättas från Rikstrafikens anslag i enlighet med regeringens beslut den 15 april 1999 för att säkra trafik, med prioritet för tågtrafik, som omfattas av principöverenskommelsen fram till den 31 december 2000.

Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m.

Resultatbedömning

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 är teoretiskt möjligt att det efter den tidpunkten kan komma in räkningar för sådana resor med Riksfärdtjänsten för vilka staten har ett betalningsansvar ända fram till år 2004.

Sedan budgetåret 1994/95 har inga utbetalningar gjorts. Regeringen sänkte därför inför budgetåret 1999 anslaget från tidigare 285 000 kronor till 50 000 kronor.

Slutsatser

Sannolikheten för utbetalningar under de kommande åren är relativt liten och sjunkande. Det kan dock inte helt uteslutas att ytterligare utbetalningar kommer att behöva ske. Med hänsyn till de små summor det kan komma att handla

om föreslår regeringen att anslaget överförs till Rikstrafiken som inom sitt anslag D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling skall ansvara för att eventuella utbetalningar görs.

7.9 Anslag för budgetåret 2000

D2 Rikstrafiken: Administration¹⁾

Tabell 7.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

1999	Anslag	10 000	Utgifts- prognos	10 000
2000	Förslag	10 000		
2001	Beräknat	10 137 ²		
2002	Beräknat	10 279 ³		

¹⁾Nytt anslag

^{2,3}Motsvarar 10 000 000 kronor i 2000 års prisnivå.

Med anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration och andra interna kostnader.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Rikstrafikens anslag för år 1999 uppgår till 10 miljoner kronor, varav Utredningen om rikstrafiken har rätt att disponera anslaget med upp till 5 miljoner kronor för uppbyggandet av myndigheten. Utredningen i anspråk tog 2,2 miljoner kronor fram till den 30 juni 1999. Resterande belopp disponeras av myndigheten och prognosen tyder på att anslaget kommer att utnyttjas fullt ut.

Slutsatser

Regeringen anser att utredningen om Rikstrafiken och bildandet av den nya myndigheten har förlöpt i enlighet med regeringens intentioner.

Tabell 7.9 Beräkning av anslaget

Tusental kronor

Anslag 1999	10 000
Förslag 2000	10 000

D3 Rikstrafiken: Trafikupphandling¹⁾

Tabell 7.9 Anslagsutveckling

Tusental kronor

1998	Utfall	775 364 ¹	Anslags- sparande	103 353 ²
1999	Anslag	805 050 ³	Utgifts- prognos	777 550 ⁴
2000	Förslag	671 050^{5,6}		
2001	Beräknat	790 000		
2002	Beräknat	790 000		

¹Utfallet för de ingående anslagen är följande: B2 Transportstöd till Gotland: 191 639 000 kronor, D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.: 385 533 000 kronor, D3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik: 198 192 000 kronor, D5 Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m.: 0 kronor.

²Anslagssparandet för de ingående anslagen är följande: B2 Transportstöd till Gotland: 4 000 000 kronor, D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.: 71 840 000 kronor, D3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik: 27 513 000 kronor, D5 Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m.: 0 kronor.

³Anslagen för år 1999 var följande: B2 Transportstöd till Gotland: 190 000 000 kronor, D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.: 405 000 000 kronor, D3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik: 205 000 000 kronor, D5 Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m.: 50 000 kronor.

⁴Utgiftsprognosen för år 1999 för de ingående anslagen är följande: B2 Transportstöd till Gotland: 197 000 000 kronor, D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.: 385 500 000 kronor, D3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik: 195 000 000 kronor, D5 Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m.: 50 000 kronor.

⁵Nytt anslag bestående av de tidigare anslagen B2 Transportstöd till Gotland, D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., D3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik och D5 Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m.

⁶Inkl. beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1999 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

Anslaget bekostar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional persontrafik samt andra kostnader hänförliga till myndighetens uppgifter.

Upphandlingen av persontrafik på järnväg m.m. har för år 1999 skett i tillfredsställande konkurrens. Av den anledningen har inte anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg behövt utnyttjas fullt ut. Nivån för anslag D3 bestäms i huvudsak av de kostnader som följer av de avtal som träffats under år 1999 för trafik år 2000. Regeringens avsikt är att för kommande år anpassa anslaget så att intentionerna i den transportpolitiska propositionen kan uppfyllas (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266).

Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

Regeringen konstaterar att det med nuvarande korta avtalsperioder om ett år och kort framförhållning i upphandlingsarbetet försvårar för nya operatörer att lämna anbud. Därför föreslår regeringen att Rikstrafiken bemyndigas att inleda upphandlingsprocessen för år 2001 snarast. Vidare föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen

att under år 2000 ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 4 000 000 000 kronor under åren 2001–2005.

Tabell 7.10 Beräkning av anslaget*Tusental kronor*

Anslag 1999	805 050
Minskat resursbehov	-75 000
Omfördelning inom utgiftsområdet	-80 000
Överföring från anslaget A2	21 000
Förslag 2000	671 050

D4 Viss internationell verksamhet

Tabell 7.11 Anslagsutveckling*Tusental kronor*

1998	Utfall	5 516	Anslags- sparande	9 348
1999	Anslag	7 500	Utgifts- prognos	7 500
2000	Förslag	7 500		
2001	Beräknat	7 500		
2002	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.

Anslaget har de senaste åren varit 7,5 miljoner kronor och anslagssparandet är betydande.

Regeringens överväganden

Slutsatser

Regeringen bedömer att Sveriges stundande uppgift som ordförandeland för EU kommer att medföra ett ökat behov av resor. Regeringen förutser därför att anslaget och anslagssparandet kommer att utnyttjas i väsentligt högre utsträckning än tidigare.

Regeringen anser att ett bidrag till en svensk paviljong vid Millenieställningen i USA är angeläget. Regeringen kommer att tillsammans med ledande svensk exportindustri exponera begrepp som samförstånd, miljö, affärsdesign och samhällsansvar. Med anledning av att anslagssparandet varit betydande på anslaget under år 1999 föreslår regeringen att anslaget och anslagssparandet får användas för att finansiera ett sådant bidrag.

Regeringen föreslår ett anslag till D4 Viss internationell verksamhet på 7,5 miljoner kronor för budgetåret 2000.

8 Kommunikationsforskning och meteorologi

8.1 Omfattning

Verksamhetsområdet omfattar myndigheterna Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Kommunikationsforskningsberedningen (KFB), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) och Statens 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 producera planerings- och beslutsunderlag för väder- och vattenberoende verksamheter.

Verksamhetsvolymen år 1998 för verksamhetsområdet var 651,4 miljoner kronor och antalet anställda uppgick till 837 personer.

8.2 Utgiftsutveckling

Tabell 8.1 Utgiftsutvecklingen

Miljoner kronor (löpande priser)

Utfall 1998	Anslag 1999	Utgifts- prognos 1999	Förslag anslag 2000	Beräknat anslag 2001	Beräknat anslag 2002
472,6	435,6	514,1	430,4	438,0	446,1

Verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

VTI uppfyllde i allt väsentligt de övergripande målen och verksamhetsmålen. Som exempel kan nämnas att kretsen av forskningsbeställare vidgades och att målet att uppdragsintäkterna skall uppgå till minst 70 % av de totala intäkterna uppnåddes med marginal. Verksamhetsutfallet för budgetåret 1998 var positivt och visade på ett överskott på 1,1 miljoner kronor.

KFB uppfyllde i allt väsentligt de övergripande målen och verksamhetsmålen. Antalet finansierade doktorander och kvinnliga forskare har ökat i enlighet med målet. Genom sitt deltagande i EU:s fjärde ramprogram uppfyllde också KFB målet att förbättra den internationella anknytningen. Utgifterna för budgetåret 1998 översteg det tilldelade anslaget.

SIKA uppfyllde de av regeringen satta verksamhetsmålen för år 1998.

SMHI uppfyllde i huvudsak de övergripande målen och verksamhetsmålen.

Förändringar

Enligt riksdagens beslut i anledning av 1999 års ekonomiska vårproposition skall KFB:s raman-slag minskas med 15 miljoner kronor från och med år 2000 till och med år 2002.

Utredningen Forskning 2000 (SOU 1998:128) som presenterades under år 1998 föreslog bl.a. att sektorsforskningsmyndigheterna, däribland KFB, skall ersättas av mer traditionella forskningsråd. Utbildningsdepartementet har

tillsatt en arbetsgrupp för att närmare analysera frågan om statlig finansiering av forskning och utveckling. Inom Näringsdepartementet har det tillsatts en utredning som särskilt skall analysera verksamheten vid departementets myndigheter.

Från och med år 2000 har SIKÄ ett ansvar för utredningar som visar hur effekter av IT påverkar resandet.

Mål

Det transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

VTI:s del av det transportpolitiska målet är att åt myndigheter och andra uppdragsgivare utföra kvalificerad forskning och utveckling inom transportområdet. Institutets forskning och utveckling skall bidra till att de transportpolitiska delmålen uppfylls.

KFB:s del av det transportpolitiska målet är att:

- lämna stöd till långsiktig kunskapsuppbyggande forskning för att bygga upp en för kommunikationssektorn gemensam kunskapsbas och säkerställa tillgången på väl fungerande forskningsmiljöer och kompetenta forskare,
- att stödja tillämpad samhällsmotiverad forskning och utveckling som syftar till att skaffa fram underlag inför beslut inom kommunikationsområdet,
- att stödja övrig tillämpad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom kommunikationsområdet där en sådan verksamhet bedöms vara av betydande samhällsintresse samtidigt som det saknas någon annan naturlig huvudman för verksamheten,
- Även de post-, tele- och IT-politiska målen i budgetpropositionen skall beaktas i tillämpliga delar.

SIKÄ:s del av det transportpolitiska målet är :

- att samla in, sammanställa, utveckla analysera och sprida sådant planerings- och beslutsunderlag som behövs för att de mål som statsmakterna har lagt fast för kom-

munikationssektorns utveckling skall uppfyllas,

- att särskilt verka för en samordning av underlaget för kommunikationsplaneringen och den statliga investeringsplaneringen,
- att verka för att samhällets behov av grundläggande statistik om kommunikationerna tillgodoses på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt; där statistiken skall belysa såväl infrastruktur och resurser som operatörer, tjänster, transporter och miljökonsekvenser.

SMHI:s skall bidra till att uppfylla det transportpolitiska målet.

Prioriteringar

Under budgetåret 2000 blir en viktig uppgift för KFB att stimulera svenska kommunikationsforskarens deltagande i EU:s femte ramprogram för forskning och teknisk utveckling.

8.3 Resultatbedömning

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

8.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har inte haft några invändningar i revisionsberättelsen för år 1998 avseende myndigheterna inom verksamhetsområdet.

Personalkonsekvenser

Regeringen lämnar inte några förslag inom området som bedöms få personalkonsekvenser.

8.5 Anslag för budgetåret 2000

E1 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 8.2 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
1998	Utfall	33 024	4 797	
1999	Anslag	29 822		32 000
2000	Förslag	30 099		
2001	Beräknat	30 589		¹
2002	Beräknat	31 108		²

^{1,2} Motsvarar 30 099 000 kronor i 2000 års prisnivå.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) utför kvalificerad tillämpad forskning och utveckling på uppdrag av myndigheter och andra beställare. VTI:s verksamhet syftar till att genom forskning och utveckling bidra till uppfyllandet av de transportpolitiska målen. VTI svarar för övergripande analyser och konsekvensbeskrivningar av transportsektorns effekter på miljön och energiförbrukningen.

Prognosen för anslagsbelastningen för innevarande år visar på 32 000 000 kronor vilket innebär att anslagssparandet, efter regeringens beslut om omindragning, beräknas uppgå till 742 000 kronor.

Regeringens övervägande

Resultatinformation

De totala intäkterna uppgick för budgetåret 1998 till 148 296 000 kronor, varav 33 024 000 kronor var anslagsmedel och 115 72 000 kronor utgjordes av avgifter och andra intäkter. De totala kostnaderna uppgick under samma period till 147 178 000 kronor. Resultatet efter finansiella kostnader och intäkter utgjordes av ett överskott på 1 376 406 kronor.

De av regeringen angivna verksamhetsmålen har i huvudsak uppfyllts. Uppdragsintäkterna uppgick år 1998 till 77 % av de totala intäkterna, vilket innebär att målet om 70 % uppnått. VTI har vidgat kretsen av forskningsbeställare och Vägverkets andel har minskat något jämfört med föregående år. Trots det är Vägverket den största beställaren och står för ungefär hälften av VTI:s intäkter. Även målet om långsiktig kunskapsuppyggnad har uppfyllts år 1998.

VTI har under år 1998 slutit ett avtal med Vägverket och Kommunikationsforskningsberedningen om investeringar i en ny fordonssimulator om totalt ca 18 miljoner kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 8.3 Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (Intäkt - kostnad)
Utfall 1998	115 300	113 900	1 400
Prognos 1999	126 000	126 000	1 000
Budget 2000	126 000	126 000	0

Slutsats

Regeringen anser att VTI har en viktig funktion som sektorsforskningsorgan inom kommunikationssektorn. Inte minst utvecklingen av de nationella basresurserna, exempelvis fordonssimulatorens och krocktestbanan, bidrar till att skapa goda förutsättningar för den tillämpade forskningen inom bl.a. miljö- och trafiksäkerhetsområdet.

Tabell 8.4 Beräkning av anslaget för 2000

Tusental kronor

Anslag 1999	29 822
Pris- och löneomräkning	277
Förslag 2000	30 099

E2 Kommunikationsforskningsberedningen

Tabell 8.5 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
1998	Utfall	165 220	37 530	
1999	Anslag	169 277		195 000
2000	Förslag	155 851	¹	
2001	Beräknat	159 006		²
2002	Beräknat	162 373		³

¹Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten i samband med den ekonomiska vårpropositionen samt andra indragningar beslutade av regeringen för budgetåret 1999.

^{2,3} Motsvarar 155 851 000 kronor i 2000 års prisnivå.

Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) är ett sektorsforskningsorgan inom kommunikationssektorn med uppgift att lämna stöd till långsiktig, kunskapsuppbyggande forskning i syfte att säkerställa tillgången på väl fungerande forskningsmiljöer och kompetenta forskare. KFB skall stödja samhällsmotiverad forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet.

Utgifterna för budgetåret 1998 översteg det tilldelade anslaget, men KFB hade trots överskridandet ett visst anslagssparande. Anslagssparandet kan till stor del förklaras av att KFB:s anslag de senaste åren ökat och att det tagit tid att bygga upp nya forskningsmiljöer.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Regeringen bedömer att KFB har en god måluppfyllelse, bl.a. har antalet finansierade doktorander och kvinnliga forskare ökat. KFB satsade 43 % av medlen på långsiktig kunskapsuppbyggnad. Målet på 40 % har därmed uppnåtts. KFB har också uppfyllt målet att förbättra den internationella anknytningen genom sitt deltagande i EU:s fjärde ramprogram. KFB är nu engagerat i uppbyggnaden av det femte ramprogrammet och har även övertagit sekretariatet för Nordisk transportforskning. KFB, Vägverket och Banverket har från och med år 1998 infört gemensamma ansöknings- och beslutsperioder.

Forskningens kvalitet och relevans har följts upp genom att 25 % av forskningsstödet har utvärderats. Det är fem procentenheter över det uppsatta målet. Projekt avseende kollektivtrafik och samhällsbetalda resor har tilldelats 31,6 miljoner kronor vilket är något mer än målet på 30 miljoner kronor.

Utredningen *Forskning 2000* (SOU 1998:128) som presenterades under år 1998 föreslog bl.a. att sektorsforskningsmyndigheterna, däribland KFB, skulle ersättas av mer traditionella forskningsråd. Utbildningsdepartementet har tillsatt en arbetsgrupp för att närmare analysera frågan om statlig finansiering av forskning och utveckling. KFB är en av de aktörer med FoU-verksamhet som granskas i en pågående utredning om hur Näringsdepartementets myndigheter bättre kan organiseras med hänsyn till deras bidrag till innovationssystemet och därmed till samhällsutveckling och tillväxt.

Under år 1998 inleddes EU:s femte ramprogram för forskning och teknisk utveckling. Programmet är viktigt som finansär av svenska forskare och som kunskapskälla för den svenska transportsektorn.

Enligt riksdagens beslut i anledning av 1999 års ekonomiska vårproposition skall KFB:s ramanslag minskas med 15 miljoner kronor från och med år 2000 till och med år 2002. KFB har inte för avsikt att göra neddragningar inom något utpekad verksamhetsområde.

Regeringen har under våren 1999 fattat beslut om reservationsanslaget E3 Bidrag till forskning om el- och hybridfordon (äldre). Beslutet innebär att KFB får disponera 10 miljoner kronor av anslaget under år 2000.

Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser

Det är angeläget att KFB kan besluta om fördelning av medel för forskningsprojekt som löper över längre perioder. Regeringen anser därför att det även fortsättningsvis skall vara möjligt för KFB att fatta beslut om femåriga förpliktelser.

Tabell 8.6 Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser

Tusental kronor

Anslag E2	1998 utfall	1999 prognos	2000 beräknat	2001 beräknat	2002 – beräknat
Utestående förpliktelser vid årets början	246 100	226 716	220 716	233 716	251 716
Nya förpliktelser	140 054	170 000	170 000	170 000	170 000
Infriade förpliktelser ¹	159 438	176 000	157 000	152 000	152 000
Utestående förpliktelser vid årets slut	226 716	220 716	233 716	251 716	269 716
Erhållen/föreslagen bemyndiganderam	290 000	300 000	300 000	300 000	300 000

¹ Utgiftsutfall till följd av ingångna förpliktelser.

Slutsatser

Regeringen finner att det inte nu finns anledning att peka ut några områden som mer prioriterade än andra. Minskningen av KFB:s anslag under perioden 2000–2002 bör därför inte drabba något utpekad område. KFB bör i stället göra bedömningar och anpassa verksamheten efter de förutsättningar som råder. En viktig uppgift för KFB är dock att stödja svenskt deltagande i EU:s femte ramprogram för forskning och utveckling.

Samverkansprogrammet för forskning och utveckling av mer miljövänliga fordon som beskrivs under utgiftsområde 21 berör också utgiftsområdena 22 och 24. Avsikten är att medel från anslaget E2 Kommunikationsforskningsberedningen skall sättas av för att delfinansiera projektet under åren 2003–2005.

Tabell 8.7 Beräkning av anslaget för 2000

Tusental kronor

Anslag 1999	169 277
Pris- och löneomräkning	1574
Av regeringen beslutad indragning	-15 000
Förslag 2000	155 851

E3 Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)

Tabell 8.8 Anslagsutvecklingen

Tusental kronor

1998	Utfall	39 490	Anslags- sparande	2 511
1999	Anslag	43 852	Utgifts- prognos	46 400
2000	Förslag	44 218		
2001	Beräknat	45 000 ¹		
2002	Beräknat	45 833 ²		

¹ Motsvarar 44 218 000 kronor i 2000 års prisnivå.² Motsvarar 44 218 000 kronor i 2000 års prisnivå.

Anslaget används till statistik inom samhällsområdet transporter och kommunikationer samt till myndighetens förvaltningskostnader. Anslaget används även till statistik inom färdtjänstområdet. Ansvar för denna statistik är övertagen från Socialstyrelsen. Det redovisade anslagssparandet på 2 511 000 kronor är en följd av att kostnader för anlitade konsulter och metodutveckling som börjar falla ut först under år 1998.

Enligt SIKA:s prognos för nuvarande budgetår kommer anslaget att överskridas med 2 500 000 kronor vilket innebär att anslagssparandet kommer att förbrukas.

SIKA bildades den 1 juni 1995 genom en ombildning av DPU (Delegationen för prognos och utvecklingsverksamhet). Omfattningen av institutets verksamhet har kontinuerligt vuxit sedan dess; när DPU bildades år 1994 omfattade organisationen fem tjänster, vid utgången av år 1998 hade SIKA 22 anställda. Verksamheten finansieras främst genom anslag.

SIKA är statistikansvarig myndighet för officiell statistik inom samhällsområdet transporter och kommunikationer. Till detta räknas vägtransporter, flygverksamhet, järnvägstransporter och sjöfart. SIKA ansvarar även för statistik om

post- och televerksamhet. SIKA ger bl.a. ut skrifterna Observationer och Kommunikationer där delar av statistiken presenteras.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Vid årsskiftet 1998/99 genomfördes en förändring av SIKAs interna organisation. Två avdelningar (Utredning/Utveckling respektive Statistik) delades då upp på tre (Analys, Utredning respektive Statistik) samt en utvecklingsenhet skapades som en stabsfunktion.

Verksamhetsgrenen samordning och utveckling har svarat för 44 % av de totala kostnaderna och Kommunikationsstatistik och nulägesbeskrivningar för 56 %. Verksamhetens totala kostnader har ökat med 35 % under år 1998 jämfört med föregående budgetår. En stor del av denna ökning kan förklaras av den intensiva satsningen på att utveckla kalkyl- och analysverktygen inför inriktningsplaneringen.

SIKA har under året arbetat med att ta fram gods- och persontrafikmodeller. SIKA har även under året redovisat hur arbetet med översynen av samhällsekonomiska kalkylprinciper och kalkylvärden på kommunikationsarbetet skall läggas upp.

Bland andra utredningsuppdrag som SIKA arbetat med under året kan även nämnas att SIKA har följt länens arbete med infrastrukturplanering för att utvärdera hur processen för framtagandet av länsplanerna har motsvarat riksdagens och regeringens krav, upprättat lägesanalys inför planeringsperioden 2002–2011 samt arbetat med att ta fram underlag för etappmål.

Slutsatser

Regeringen anser att SIKA skall arbeta analytiskt med IT-frågor från ett kommunikationsperspektiv. Regeringen anser även att det är viktigt att SIKA prioriterar arbetet med framtagande av statistik, särskilt sådan statistik som fördes tidigare av Statistiska Centralbyrån och Socialstyrelsen.

Tabell 8.9 Beräkning av anslaget för 2000

Tusental kronor

Anslag 1999	43 852
Pris- och löneomräkning	16
Teknisk justering	350
Summa	44 218

Vid anslagsberäkningen har en teknisk justering gjorts av anslaget. Justeringen har genomförts för att korrigera tidigare i anslaget inlagd kompensation för premierna för avtalsförsäkringar. Anslaget har tillförts 350 000 kronor.

E4 Bidrag till Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut

Tabell 8.10 Anslagsutvecklingen

Tusental kronor

1998	Utfall	186 312	Anslags-sparande	23 797
1999	Anslag	192 690	Utgifts-prognos	211 500
2000	Förslag	200 212		
2001	Beräknat	203 418 ¹		
2002	Beräknat	206 807 ²		

¹ Motsvarar 200 212 tkr i 2000 års prisnivå.

² Motsvarar 200 212 tkr i 2000 års prisnivå.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) är central förvaltningsmyndighet för meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska frågor. SMHI skall bidra till att skydda liv och egendom samt till skyddet av miljön, en hållbar försörjning och en effektiv användning av energi och andra naturresurser. Dessutom skall institutet understödja en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. SMHI skall bidra till dessa mål genom att affärsmässigt tillhandahålla planerings- och beslutsunderlag för väder- och vattenberoende verksamheter samt understödja samhälleliga uppdragsgivares och kommersiella kunders ansträngningar att värna om miljön.

SMHI:s anslag skall användas till uppgifter som är nödvändiga för att tillgodose samhällets allmänna behov av prognoser, varningar och beredskap samt till sådana samhällsnödvändiga uppgifter som nyttiggör den kompetens SMHI bygger upp i denna verksamhet. I huvudsak ingår

dessa uppgifter i institutets s.k. infrastruktur, som är ett samlat begrepp för datainsamling, förädling, slutproduktion, distribution, forskning och utveckling samt internationell samverkan som nödvändiga stödfunktioner.

Infrastrukturen utgör grunden för den verksamhet som SMHI bedriver. Av institutets driftsanslag (ramanslaget exklusive bidrag till internationella organisationer) om ca 137 miljoner kronor tillfaller 131 miljoner kronor, dvs. 96 %, infrastrukturen. SMHI bedömer att ca 70 % av infrastrukturens kostnader avser meteorologisk verksamhet.

SMHI:s övriga verksamhet, som består av uppdragsverksamhet och affärsverksamhet, 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.

Den kompetens som byggs upp inom infrastrukturen kommer till nytta vid framtagande av beslutsunderlag för samhällsplanering. 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.

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. 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 noteras att en lång rad extrema händelser inträffat under perioden 1992-1998 vilka kan ha samband med mänsklig aktivitet och störningar. SMHI ingår som en pusselbit i ett världsomspännande sökande efter samband mellan mänsklig aktivitet och vissa extrema meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska fenomen under senare år. I detta ingår en långsiktig övervakning av klimatets förändring.

SMHI agerar som Sveriges representant i de internationella organisationerna EUMETSAT, ECMWF, WMO och IOC. Via EUMETSAT erhåller SMHI meteorologiska satellitdata vilket är ett mycket viktigt underlag för väderprogno-

ser. 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. Sverige bekostar medlemsavgifterna till dessa internationella organisationer genom anslag till SMHI. IOC är ett FN-organ som organiserar internationella program för övervakning och kartläggning av förhållandena i havet

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Bokslutet för den anslagsfinansierade verksamheten år 1998 visar ett underskott i driftsbudgeten på 13 miljoner kronor som täcks av anslags-sparande. Budgeten för år 1999 innebär att återstoden av anslagssparandet inom anslagsposten för infrastruktur och beslutsunderlag för samhällsplanering, 8,4 miljoner kronor, kommer att förbrukas.

Bokslutet för affärsverksamheten år 1998 visar på en fortsatt ökning av omsättningen men ett sämre rörelseresultat än föregående år. Från och med år 1998 bidrar inte längre affärsverksamheten direkt till SMHI:s infrastruktur. Istället skall en avgift om 9 % av affärsverksamhetens omsättning inlevereras till staten. Syftet med denna förändring är bl.a. att ge infrastrukturen en säkrare finansiering. För att effekten skulle vara neutral för statsbudgeten räknades SMHI:s ramanslag upp med 14,4 miljoner kronor för år 1998. Den inbetalade avgiften uppgick detta år till 15,3 miljoner kronor.

Infrastrukturen har under 1990-talet genomgått en omfattande rationalisering. Antalet anställda har minskat från drygt 800 personer år 1990 till 567 personer år 1998. Antalet bemannade väderobservationsstationer har sjunkit från ca 145 till 32. Det finns planer på en ytterligare nerdragning till 20 stationer. Enligt en förstudie som SMHI utfört skulle en nerdragning därutöver av de bemannade stationerna leda till att kvaliteten i infrastrukturen allvarligt försämras, vilket medför sämre kvalitet i varningar, beredskap och prognoser.

SMHI:s infrastruktur är av mycket stort värde för många intressenter och är ibland en nödvändig förutsättning för deras verksamhet. Några myndigheter har därför genom avtal förbundit

sig att bidra till finansieringen av SMHI:s infrastruktur. De viktigaste bidragsgivarna är Försvarmakten (12 miljoner kronor), Luftfartsverket (8,4 miljoner kronor) och Naturvårdsverket (2,7 miljoner kronor).

SMHI hade vid årsskiftet 1998/1999 samarbetsavtal med Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Vägverket, Försvarmakten, Naturvårdsverket, Räddningsverket, Sveriges geologiska undersökning och Statens strålskyddsinstitut.

Vad gäller finansieringen av SMHI:s infrastruktur bör olika sektors intressen och ansvar få slå igenom i ökad utsträckning. Landtrafikens, luftfartens, sjöfartens, miljö- och energisektorns bidrag bör öka. Sektorernas bidrag till infrastrukturen bör därför ses över i takt med att nya avtal tecknas eller de existerande revideras.

Till självkostnadspris utför SMHI uppdrag åt olika myndigheter. Bl.a. utför institutet tillsyn av vattenregleringar, uppdrag åt Räddningsverket och vissa miljöövervakningsuppdrag. Den budgeterade omsättningen för denna uppdragsverksamhet är 12,9 miljoner kronor för år 1999. SMHI ställer också data till förfogande för icke kommersiell forskning till uttagskostnad. Värdet av dessa data uppgick 1998 till 6,4 miljoner kronor.

Avgifterna till de internationella organisationerna EUMETSAT, WMO och ECMWF har år 1999 stigit från 69,9 miljoner kr till 82,5 miljoner kronor. År 2000 stiger de till 87,5 miljoner kronor. Därefter sjunker de till 82 miljoner kronor år 2001 för att plana ut på 68 miljoner kronor år 2002.

Enligt SMHI:s budget för år 1999 kommer hela det ingående anslagssparandet inom anslagsposten Infrastruktur och beslutsunderlag för samhällsplanering om 8,4 miljoner kronor att förbrukas under året.

Regeringen konstaterar att det viktigaste verksamhetsmålet för SMHI, nämligen det som rör varningar till skydd för liv och egendom, inte uppfylldes för år 1998. Inte heller målet för väderprognoserna uppfylldes detta år. Måluppfyllelsen för båda dessa mål var dessutom lägre än för de två föregående åren.

Träffsäkerheten ifråga om prognoser varierar naturligt. Dessutom har SMHI haft problem med sin detaljerade väderprognosmodell HIRLAM. SMHI ser likafullt allvarligt på att målet för träffsäkerheten i prognoserna inte nås och avser att utreda orsakerna närmare. Den hydrologiska, oceanografiska och meteorologiska pro-

gnosverksamheten har under år 1998 sammanförts till en enhet och den samverkan som detta avses leda till kan förväntas medföra en ökad kvalitet i prognoserna.

Av SMHI:s årsredovisning framgår att övriga verksamhetsmål har uppfyllts.

Tabell 8.11 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (Intäkt - kostnad)
Utfall 1998	8 900	8 900	0
Prognos 1999	11 800	11 800	0
Budget 2000	15 000	15 000	0

Tabell 8.12 Affärsverksamhet

Tusental kronor

Affärsverksamhet	Intäkter (varav tjänste- export)	Kostnader	Resultat (Intäkt - kostnad)
Utfall 1998	170 500	161 800	8 700
Prognos 1999	176 100	178 700	-2 600
Budget 2000	189 000	179 000	10 000

Slutsatser

Regeringen anser att de åtgärder som SMHI vidtar med anledning av att två av verksamhetsmålen inte uppfyllts är tillräckliga.

För åren 2001 och 2002 har SMHI inte längre något anslagssparande som kan täcka de ökade avgifterna till internationella organisationer. Dessutom kan SMHI, enligt regeringens bedömning, få svårt att på lång sikt vidmakthålla kvaliteten på sitt observationsnät med nuvarande intäkter. Regeringen avser att återkomma till denna fråga i samband med vårpropositionen år 2000.

Tabell 8.13 Beräkning av anslaget för år 2000

Tusental kronor

Anslag 1999	192 690
Pris- och löneomräkning	1 061
Justering av premier	6 461
Förslag 2000	200 212

Vid anslagsberäkningen har en teknisk justering gjorts av anslaget. Justeringen har genomförts för att korrigera tidigare i anslaget inlagd kompensation för premierna för avtalsförsäk-

ringarna. Anslaget har tillförts 6 461 000 miljoner kronor

9 Länsstyrelsernas verksamhet och roll inom transportområdet

9.1 Länsstyrelsernas huvuduppgifter

Länsstyrelserna ansvarar bl.a. för tillståndsgivning och tillstånd för den yrkesmässiga trafiken, körkortsadministration, frågor som rör lokala trafikföreskrifter, överlastavgifter, hastighetsbestämmelser, miljöfarliga transporter samt upprättande och fastställande av länsplaner för regional infrastruktur.

Det övergripande målet för länsstyrelserna är att se till att utvecklingen inom kommunikationssektorn på regional och lokal nivå sker i överensstämmelse med de av riksdag och regering beslutade kommunikationspolitiska målen. Länsstyrelserna skall utnyttja sin sektorsövergripande kompetens för att göra avvägningar och ta nödvändiga initiativ till samverkan och samordning.

Riksdagen beslutade 1997 om en ny form för länsbaserad regional investeringsplanering. Länsstyrelserna och i försökslänen självstyrelseorganen, fick därmed ett större ansvar i arbetet med upprättande av planer för åren 1998 – 2007 jämfört med vad man hade inför föregående planer avseende åren 1994 – 2003. Syftet var att den regionala investeringsplaneringen skulle få en ökad förankring i samhället och att samordningen mellan olika intressenter med ansvar för transportinfrastrukturen skulle öka. De regionala planernas omfattning utökades också avsevärt. Ansvar för genomförande av planerna ligger dock på trafikverken.

Regeringen avser att även fortsättningsvis ge länsstyrelserna och i försökslänen självstyrelseorganen, en viktig roll i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Regeringen har därför

låt Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) göra en jämförelse mellan länsstyrelsernas insatser i de två senaste planeringsomgångarna. Slutsatsen blev att länsstyrelserna kraftigt ökat sina arbetsinsatser inom området och istället prioriterat ned andra uppgifter såsom remisser, granskning av detaljplaner och plansamråd. SIKA gör samtidigt bedömningen att minst hälften av de ökade resurskrav som ställdes på planeringen i den senaste omgången bör kunna ersättas med vunna erfarenheter, bättre underlag och en bättre organiserad planeringsprocess i den pågående planeringsomgången. Regeringen föreslår att 2 028 000 kr överförs från utgiftsområde 22 till länsstyrelsernas administrationsanslag på utgiftsområde 18 för att förstärka länsstyrelsernas och i förekommande fall självstyrelseorganens arbete med den långsiktiga planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen. Höjningen är i nivå med det ökade resursbehov som SIKA konstaterat. Det utökade anslaget skall användas för en fortsatt god förankring och för att förbättra och konkretisera motiveringar och effektbeskrivningar i kommande underlag och länsplaner.

9.2 Resultatbedömning

Yrkestrafik

Målet är att länsstyrelserna i samverkan med Vägverket skall effektivisera handläggningen av yrkestrafik- och körkortsärenden.

Arbetet med att effektivisera handläggningen av yrkestrafikfrågor som sker inom ramen för

Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkortsfrågor och yrkesmässig trafik (LAKY) har givit goda erfarenheter. De utbildningar som har arrangerats under året i samverkan med Vägverket har lett till en effektivare handläggning genom den fördjupade kunskap som förvärvats. Likaså har samarbetet mellan flera länsstyrelser med att ta fram enhetliga beslutsmallar bidragit till en ökad effektivitet. Vid några länsstyrelser har man i större omfattning också utnyttjat modern teknik för att sprida information till allmänheten.

Målet är att den yrkesmässiga trafiken skall bedrivas under lika konkurrensvillkor mellan företagen. Länsstyrelserna bör särskilt skärpa tillståndsprövningen och uppföljningen av lämpligheten hos dem som har tillstånd för yrkesmässig trafik inklusive den ekonomiska tillsynen.

Samverkan med andra berörda myndigheter har framförts som ett mycket gott och effektivt medel att nå en effektivare tillsyn av yrkestrafiken. Under året har nya samverkansprojekt påbörjats och inom ramen för pågående projekt/arbetsgrupper har samarbetet fördjupats. Samverkan mellan myndigheter har i många län varit mycket fruktbart och synes lett till en effektivare tillsyn av yrkestrafiken. Samordning av insatserna hos berörda myndigheter leder till högre effektivitet än om varje myndighet agerar var för sig.

Regeringens bedömning är sammanfattningsvis att länsstyrelsernas insats under 1998 har varit god i arbetet med att effektivisera handläggning och förbättra situationen inom den yrkesmässiga trafiken. Även om måluppfyllelsen kan bedömas som relativt tillfredsställande är situationen inom den yrkesmässiga trafiken inte fullt godtagbar. Trots goda insatser från tillsynsmyndigheterna måste regeringen även detta år konstatera att det återstår en hel del att göra innan vi kan tala om en yrkestrafik som bedrivs under lika konkurrensvillkor.

Körkort

Länsstyrelserna skall i samverkan med Vägverket effektivisera handläggningen av yrkestrafik- och körkortsärenden.

Handläggningen har effektiviserats genom olika utbildningsinsatser som i flera fall skett i

samarbete med Vägverket. Länsstyrelserna har i ganska stor utsträckning bedrivit ett internt rationaliseringsarbete.

Målet är att de från trafiksäkerhetssynpunkt allvarligaste trafikbrotten inom länet prioriteras och att hanteringen av körkortsingripanden i landet är tillräcklig.

Regeringen bedömer att målet för gemensam praxis har uppfyllts. De flesta länsstyrelser prioriterar de från trafiksäkerhetssynpunkt allvarligaste trafikbrotten. Däremot är det oklart om prioriteringen i samtliga fall har skett utifrån de ur trafiksäkerhetssynpunkt allvarligaste trafikbrotten.

Samarbetet mellan länsstyrelserna och Vägverket har hittat en bra form genom inrättandet av länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkorts- och yrkestrafikhandläggning (LAKY). Länsstyrelsernas redovisning av hur de verkat för att uppnå målet minskade trafikbrott och vilka effekter detta givit upphov till behöver dock förbättras, liksom redovisningen av tillståndet i länet avseende polisrapporterade trafikförseelser, lagakraftvunna domar och beslutade körkortsingripanden.

Infrastruktur

Länsstyrelserna skall redovisa de åtgärder som under året genomförts enligt länsplanen för regional transportinfrastruktur och som har särskilt stor betydelse för att uppnå den regionala målbild som definierats i planen.

Under 1998 har länsplaner för regional transportinfrastruktur avseende åren 1998 – 2007 fastställts. Långsiktiga planer för en tioårsperiod upprättas vart fjärde år, så arbetet med länsplanerna har för länsstyrelser, och i försökslänen för självstyrelseorganen, varit en prioriterad uppgift inom kommunikationsområdet särskilt under början av 1998. I samtliga län har samverkan med andra parter skett och arbetet har lett till en ökad kunskap och samsyn mellan länets aktörer om länets gemensamma behov.

De åtgärder från länsplanerna som genomförts under 1998 bidrar till ökad uppfyllelse av de transportpolitiska målen, även om planerna inte kunnat följas fullt ut på grund av att anslagstilldelningen varit lägre än plannivån för 1998.