

Kommunikationer

22



Förslag till statsbudget för år 1998

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	5
2	Inledning.....	9
3	A Väg och järnväg.....	13
3.1	Omfattning/ändamål.....	13
3.2	Vägverket	17
A 1	Vägverket: Administration.....	21
A 2	Väghållning och statsbidrag.....	21
3.3	Trafiklösningar i storstäderna.....	26
3.4	Banverket	26
A 3	Banverket: Sektorsuppgifter.....	28
A 4	Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar	29
3.5	Stöd för EG-budgeten	30
A 5	Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	30
4	Nya villkor för Inlandsbanan	33
5	B Sjö- och luftfart.....	39
5.1	Omfattning/ändamål.....	39
5.2	Sjöfart.....	39
B 1	Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.....	43
B 2	Transportstöd till Gotland.....	44
B 3	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	45
B 4	Bidrag till sjöfarten	45
5.3	Handelsflottans kultur- och fritidsråd.....	46
5.4	Luftfart	47
B 5	Driftbidrag till kommunala flygplatser i skogslänen	52
5.5	Statens haverikommission.....	52
6	C Post- och telekommunikation	55
6.1	Omfattning/ändamål.....	55
C 1	Post- och telestyrelsen.....	62
C 2	Upphandling av samhällsåtaganden.....	63
C 3	Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassasservice	64
C 4	Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal.....	64
C 5	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	65

Innehållsförteckning

7	D Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.	67
	D 1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	72
	D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg	72
	D 3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik	75
	D 4 Viss internationell verksamhet.....	76
	D 5 Kostnader för avveckling av styrelsen för riksfärdtjänst.....	76
8	E Kommunikationsforskning och meteorologi.....	77
	8.1 Omfattning/ändamål	77
	E 1 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	78
	E 2 Kommunikationsforskningsberedningen	79
	E 3 Statens institut för kommunikationsanalys.....	80
	E 4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m.	81
9	Länsstyrelsernas verksamhet och roll inom vägtrafikområdet	85

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. upphäver beslutet (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115) om planeringsramar för byggande av vägar och länstrafikanläggningar för åren 1998 och 1999 (avsnitt 3.2),
2. godkänner en låneram om totalt 800 000 000 kronor för Vägverket för såväl inköp av omsättningstillgångar och anläggningstillgångar som för byggande av broar som ersätter färjor (avsnitt 3.2),
3. bemyndigar regeringen att för år 1998 vid behov omfördela medel mellan anslagen A 2 Vaghållning och statsbidrag och A 4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar (avsnitt 3.2 och 3.4),
4. godkänner att anslaget Vaghållning och statsbidrag får belastas med kostnader för ränta och amortering av upptagna lån för väg E 6 delen Stenungsund–Ljungskile, väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt trafikplats E 4 Hallunda (avsnitt 3.2),
5. godkänner att statens aktieinnehav i Wallinstituttet Utbildning AB får avyttras (avsnitt 3.2),
6. bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen om 60 000 000 kronor i prisnivå januari 1992 för fortsatt planerings- och förberedelsearbete samt information inom ramen för den nya trafiklösningen i Stockholm (avsnitt 3.3),
7. bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen om 100 000 000 kronor i prisnivå januari 1992 för fortsatt planerings- och förberedelsearbete samt information inom ramen för den nya trafiklösningen i Göteborg (avsnitt 3.3),
8. upphäver beslutet (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115) om planeringsram för nyinvesteringar i stomjärnvägar m.m. för åren 1998 och 1999 (avsnitt 3.4),
9. godkänner en låneram om totalt 7 735 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar, tidigareläggningskostnader som finansieras med bidrag från Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt överenskommelse år 1983 mellan SJ, Stockholms läns landsting och staten (avsnitt 3.4),
10. bemyndigar regeringen att inom ramen för anslaget Banverket: Sektorsuppgifter besluta om bidrag till banhållning på Inlandsbanan för tidsperioden fr.o.m. den 1 maj 1998 t.o.m. den 31 december 1998 till ett belopp om högst 33 300 000 kronor (avsnitt 4),
11. bemyndigar regeringen att besluta om att från anslaget Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar finansiera vissa infrastrukturinvesteringar på Inlandsbanan för vilka medel också erhålls från EU (avsnitt 4),
12. godkänner att infrastrukturinvesteringar på Inlandsbanan skall kunna avräknas från den av riksdagen beslutade regionala investeringsramen för investeringar i regional transportinfrastruktur (avsnitt 4),
13. bemyndigar regeringen att ingå avtal om villkoren för bidraget till banhållningen av Inlandsbanan och ändringar i befintliga avtal, i enlighet med vad regeringen anfört (avsnitt 4),

14. godkänner övergripande mål och verksamhetsinriktning för Sjöfartsverket för perioden 1998–2000 i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.2),
15. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 1998–2000 i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.2),
16. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.2),
17. bemyndigar regeringen att för år 1998 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.2),
18. godkänner vad regeringen anfört om anskaffande och bortskänkande av minnesmärke (avsnitt 5.2),
19. bemyndigar regeringen att för år 1998 överskrida anslaget B 2 Transportstöd till Gotland med anledning av vad regeringen anfört (avsnitt 5.2),
20. godkänner vad regeringen anfört om Handelsflottans kultur- och fritidsråd (avsnitt 5.3),
21. godkänner övergripande mål, myndighetsmål och verksamhetsinriktning för Luftfartsverket för perioden 1998–2000 i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.4),
22. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverkskoncernen för perioden 1998–2000 i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.4),
23. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.4),
24. bemyndigar regeringen att för år 1998 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 5.4),
25. godkänner vad regeringen anfört om Statens haverikommission (avsnitt 5.5),
26. bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget C 2 Upphandling av samhällsåtaganden under år 1998 ikläda staten ekonomiska förpliktelser innebärande åtaganden om högst 75 000 000 kronor som medför utgifter under år 1999 (anslag C 2),
27. upphäver beslutet (prop. 1995/96:218, bet. 1996/97:TU6, rskr. 1996/97:34) om ett upphandlingsförfarande för att uppnå den grundläggande kassaservice som föreskrivs i postlagen (1993:1684) (anslag C 3),
28. godkänner övergripande mål och verksamhetsinriktning för Statens järnvägar för perioden 1998–2000 i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 7),
29. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 1998–2000 i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 7),
30. bemyndigar regeringen att för år 1998 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 7),
31. bemyndigar regeringen att inom en kostnadsram på 379 000 000 kronor upphandla interregional persontrafik på järnväg för år 1999 (anslag D 2),
32. bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget, E 2 Kommunikationsforskningsberedningen, ikläda staten ekonomiska förpliktelser för högst 290 000 000 kronor som medför utgifter efter år 1998 (anslag E 2),
33. godkänner effektmål, verksamhetsmål och avkastningskrav för Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut i enlighet med vad regeringen förordat (anslag E 4),
34. godkänner att samordningsansvaret för trafiksäkerhetsarbetet på regional nivå skall åvila respektive trafikverk fr.o.m. den 1 januari 1998 (avsnitt 9),
35. för budgetåret 1998 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning:

ANSLAG	ANSLAGSTYP	ANSLAGSBELOPP (TUSENTAL KRONOR)
A 1. Vägverket: Administration	ramanslag	1 209 781
A 2. Väghållning och statsbidrag	ramanslag	11 835 873
A 3. Banverket: Sektorsuppgifter	ramanslag	755 694
A 4. Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar	ramanslag	7 490 404
A 5. Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	ramanslag	200 000
B 1. Ersättning för fritidsbåtsändamål	obetecknat anslag	44 415
B 2. Transportstöd till Gotland	ramanslag	175 000
B 3. Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	obetecknat anslag	62 660
B 4. Bidrag till sjöfarten	ramanslag	400 000
B 5. Driftbidrag till kommunala flygplatser i skogslänen	obetecknat anslag	15 200
C 1. Post- och telestyrelsen	ramanslag	156 924
C 2. Upphandling av samhällsättaganden	ramanslag	157 484
C 3. Rikstäckande betalnings- och kassaservice	ramanslag	200 000
C 4. Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	ramanslag	140 000
C 5. Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	ramanslag	25 000
D 1. Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	ramanslag	200 000
D 2. Köp av interregional persontrafik på järnväg	ramanslag	412 946
D 3. Ersättning till trafikhavudmännen för köp av viss kollektivtrafik	ramanslag	209 463
D 4. Viss internationell verksamhet	ramanslag	7 500
D 5. Kostnader för avveckling av styrelsen för riksfärdtjänst	obetecknat anslag	285
E 1. Statens väg- och transportforskningsinstitut	ramanslag	29 203
E 2. Kommunikationsforskningsberedningen	ramanslag	146 766
E 3. Statens institut för kommunikationsanalys	ramanslag	37 215
E 4. Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m.	ramanslag	188 751
Summa för utgiftsområdet		24 100 564

2 Inledning

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utgiftsområdet kommunikationer omfattar vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart, luftfart, postbefordran, telekommunikationer och övergripande informationsteknikfrågor. I utgiftsområdet ingår också sektorsforskning och miljöfrågor.

De myndigheter, affärsverk och större bolag som verkar inom utgiftsområdet är Post- och telestyrelsen, Statens järnvägar, Banverket, Vägverket, Statens väg-

och transportforskningsinstitut, Statens institut för kommunikationsanalys, Kommunikationsforskningsberedningen, Sjöfartsverket, Handelsflottans kultur- och fritidsråd, Luftfartsverket, Statens haverikommission, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, AB Svensk Bilprovning, Posten AB, SAS Sverige AB och SOS Alarm Sverige AB. Därtill finns ett antal mindre bolag inom bl.a. väg- och järnvägsområdena.

OMSÄTTNING M.M. FÖR MYNDIGHETER, VERK OCH HELÄGDA BOLAG INOM UO 22 ENLIGT ÅRSREDOVISNINGEN FÖR ÅR 1996

MYNDIGHETER/AFFÄRSVERK/BOLAG	OMSÄTTNING INKLUSIVE INVESTERINGSANSLAG OCH TRANSFERERINGAR (MKR)	VARAV ANSLAGS- FINANSIERAD (MKR)	ANSTÄLLDA
Post- och telestyrelsen ¹	410	410	165
Banverket	12 678	10 999	7 795
Vägverket	15 435	14 190	7 629
Statens väg- och transportforskningsinstitut	122	33	215
Kommunikationsforskningsberedningen	195	152	27
Handelsflottans kultur- och fritidsråd	26	0	38
Statens haverikommission	12	0	10
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut	362	166	600
Statens institut för kommunikationsanalys	26	26	17
Summa myndigheter	29 266	25 976	16 496
Statens järnvägar	15 686	0	18 277
Sjöfartsverket	1 399	101	1 496
Luftfartsverket	3 971	0	4 277
Summa affärsverk	21 056	101	24 050
Posten AB ²	22 725	200	45 137
Telia AB ³	44 100	0	34 031
Summa bolag	66 825	200	79 168

¹ Av angivna belopp avser 136 miljoner kronor avgifter som inlevereras till staten.

² Anslagsmedlen avser statens ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice.

³ Den 1 september 1997 flyttades Telia AB till utgiftsområde 24.

Den totala omsättningen för utgiftsområde 22 enligt tabellen summeras till ca 117 miljarder kronor för år 1996. I omsättningstalen kan det dock i vissa fall ingå ersättningar från andra myndigheter/verk/bolag inom utgiftsområde 22. Det totala antalet anställda uppgår till ca 119 000.

UTGIFTSUTVECKLINGEN FÖR UTGIFTSOMRÅDE 22

MILJONER KRONOR (LÖPANDE PRISER)

1995/96	1996	1997 ^{1,2}	1998	1999	2000
36 903,8	25 888,2	26 731,1	24 100,6	26 668,9	27 262,1

1 Avser utgiftsprognos för år 1997.

2 I prognosen ingår s.k. äldre anslag.

Sammanfattande kommentarer till verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

- En rad stora investeringar har gjorts inom väg- och järnvägssektorn. Flera järnvägsprojekt har avslutats eller är inne i sin slutfas. Under år 1996 togs bl.a. Ystadbanan samt ett flertal sträckor längs Västkustbanan och Ostkustbanan i trafik. Reinvesteringar och tungt underhåll har till stor del inriktats mot att anpassa existerande banor till snabbtågstrafik. På vägsidan har ett tiotal objekt öppnats för trafik vilket bl.a. resulterat i att hela E 6 från Malmö till Uddevalla är motorväg liksom E 4 från Mjölby till Uppsala.
- Under år 1996 ökade godstransportarbetet på väg med ca 6 % jämfört med år 1995. Järnvägens godstransportarbete minskade med 3 %. Under år 1996 ökade persontrafikarbetet med bil med ca en 0,5 % och järnvägens persontrafikarbete ökade med ca 2 %. År 1995 svarade bilen för ca 80 % av antalet personkilometer med fordon. Buss, spårväg och tunnelbana svarade för ca 10 % medan tåget hade en marknadsandel på 6 %.
- År 1996 minskade antalet dödade i vägtrafiken med 6 % till 537 personer. Det totala antalet svårt skadade enligt polisens rapporter minskade med ca 3 % till drygt 3 800 personer.
- Sjötransporterna till och från Sverige ökar. Under år 1996 uppgick godsvolymen till 123 miljoner ton, närmare 30 miljoner ton gods transporterades med färjor och nästan 40 miljoner passagerare reste med färjetrafiken.
- Inom sjöfartsområdet har arbetet till stor del inriktats mot att förbättra sjösäkerheten och miljöanpassningen av sjöfarten. Från och med den 1 april 1997 tillämpar Sjöfartsverket den s.k. Stockholmsöverenskommelsen som kräver vissa stabilitetsegenskaper på alla ro-ro fartyg som anlöper svensk hamn. Arbetet med att förbättra sjösäkerheten har till stor del skett inom ramen för FN:s internationella sjöfartsorganisation och EU.

- Inom luftfartsområdet har betydande framsteg nåtts inom Europa när det gäller att ytterligare förbättra flygsäkerheten och minska trängseln i luftrummet. Detta arbete har skett inom ramen för EU och Eurocontrol.
- Antalet flygpassagerare i linjefart och chartertrafik ökade under år 1996 med 6 % till 17,8 miljoner vid de statliga flygplatserna. Detta är det högsta passagerarantalet någonsin. Utrikestrafiken svarade för i stort sett hela ökningen. Antalet landningar ökade med 6 % till 221 000. Luftfartsverkets investeringar för år 1996 omfattade i huvudsak en ny flygplats i Karlstad, ny terminal i Sundsvall/Härnösand och förberedelser för utbyggnaden av Arlanda med en tredje rullbana.
- Telekommunikationerna utvecklas i snabb takt. År 1998 beräknas Telia komma att slutföra utbyggnaden av AXE-systemet i telefonnätet. Vidare har Telia nu inlett ett arbete med att etablera en nationell bredbandsstruktur. År 2004 beräknas 98 % av landets hushåll ha tillgång till bredbandstjänster.
- En översyn har gjorts över statens ansvar på post- och betaltjänstområdet.

Större förändringar

- Under år 1997 beslutade riksdagen om inriktningen av utvecklingen av infrastrukturen för transporter under perioden 1998–2007. Transportinfrastrukturen skall främja ett miljöanpassat och säkert transportsystem och bidra till tillväxt och sysselsättning i alla delar av landet. Cirka 8,5 miljarder kronor skall under perioden användas för infrastrukturanknutna åtgärder som kan minska vägtrafikens miljöpåverkan och öka trafiksäkerheten.
- Miljödifferenterade sjöfartsavgifter kommer att införas den 1 januari 1998.
- Under år 1997 beslutade riksdagen om ändringar i telelagen. Ändringarna i lagen syftar dels till en högre grad av måluppfyllelse avseende de telepolitiska målen, dels till att anpassa lagstiftningen efter den framväxande regleringen inom EU.
- I maj 1997 överlämnade regeringen propositionen Mer tillgänglig kollektivtrafik (prop. 1996/97:115) till riksdagen. Regeringen föreslår att kollektivtrafiken skall göras mer tillgänglig för funktionshindrade. En ny lag om färdtjänst som skall bidra till att samordna de offentligt betalda resorna och minska antalet dyrbara taxiresor till förmån för kollektivtrafiken föreslås. Under perioden 1998–2000 utgår ett särskilt statsbidrag för att öka kollektivtrafikens tillgänglighet för funktionshindrade.
- I maj 1997 överlämnade regeringen propositionen Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137) till riksdagen. Regeringen

föreslår en ny inriktning av trafiksäkerhetsarbetet och ett nytt långsiktigt mål, den s.k. nollvisionen.

Mål för utgiftsområdet

Det trafikpolitiska målet

Nu gällande mål härrör från det trafikpolitiska beslutet år 1988.

Medborgarna och näringslivet i hela landet skall erbjudas en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta mål vidareutvecklas i fem delmål:

- Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses på ett tillfredsställande sätt (tillgänglighet).
- Transportsystemet skall utformas så att det bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet (effektivitet).
- Transportsystemet skall utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken (säkerhet).
- Transportsystemet skall utvecklas så att en god miljö och hushållningen med naturresurser främjas (miljö).
- Transportsystemet skall byggas upp så att det bidrar till regional balans (regional balans).

Det telepolitiska målet

Enskilda och myndigheter i landets olika delar skall ha tillgång till effektiva telekommunikationer.

Det postpolitiska målet

I landet skall det finnas en rikstäckande postservice som innebär att brev, andra adresserade försändelser som väger högst två kilo och paket kan nå alla oavsett adressort. Det skall finnas en möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till enhetliga och rimliga priser. Det skall därvid finnas möjlighet att försäkra försändelser och att få kvitto från mottagaren på att en försändelse tagits emot.

Prioriteringar för år 1998

- Regeringen kommer att lämna ett samlat förslag till riksdagen våren 1998 om den framtida trafikpolitiken. Målet är att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem som främjar välfärd och tillväxt. Förslaget kommer att vara en del av regeringens arbete med att skapa en ekologiskt hållbar utveckling inom olika samhällsområden.
- Åtgärderna i infrastrukturen bör bidra till tillväxt och sysselsättning i alla delar av landet, leda till förbättrad transportkvalitet, öka infrastrukturens miljöanpassning, minska störningarna från trafikbuller samt utformas med utgångspunkt från högsta ambition för trafiksäkerheten.
- I EU-samarbetet kommer följande områden att prioriteras
 - informationssamhället,

- åtgärder för en mer rättvisande prissättning på transporter,
- etablering och utveckling av nord-sydliga transportkorridorer i Europa,
- fordons- och bränslefrågor från trafiksäkerhets-, miljö-, industri- och konsumentperspektiv samt harmonisering av regler och regel-tillämpning för yrkesmässig trafik.
- Regeringen anser att ett fortsatt statligt stöd behövs för att säkerställa Inlandsbanans funktion i det nationella järnvägssystemet. Regeringen föreslår att ett bidrag på 43 miljoner kronor per år skall utgå till banhållningen.
- Regeringen har för avsikt att under våren 1998 lämna förslag till förändringar och anpassningar i postlagen för att precisera statens ansvar för att säkerställa uppfyllelsen av de postpolitiska målen.
- En anpassning av svenska flygplatser för att uppfylla Schengenavtalets krav kommer att påbörjas under år 1998.
- Huvudinriktningen för den nationella IT-strategin är att stimulera användningen av informationsteknik på ett sätt som främjar kreativitet, tillväxt och sysselsättning. Regeringen kommer att aktivt följa utvecklingen av omställningen av datorsystemet till år 2000 samt vid behov vidta erforderliga åtgärder.

Resultatbedömning

De av statsmakterna fastlagda effektmålen inom utgiftsområdet har i allt väsentligt uppfyllts.

Exempel på uppfyllandet av de trafikpolitiska målen år 1996:

- Antalet döda i vägtrafiken minskade med 6 % till 537.
- 5 000 färre personer utsätts för buller över 65 dBA längs allmänna vägar och gator. Antalet fastigheter som är bullerstörda på grund av järnvägstrafik minskade med 15 %.
- Andelen järnvägar med dubbelspår har ökat liksom antalet mötesplatser på enkelspåriga linjer. Detta har bl.a. medfört att den genomsnittliga hastigheten har ökat med ca 3 %.

Exempel på uppfyllandet av de post- och telepolitiska målen år 1996:

- Prisutvecklingen för internationella samtal och långdistanssamtal har varit gynnsam för konsumenter/slutanvändare.
- Portot har sjunkit på konkurrensutsatta områden.
- Posten AB kommer att kunna upprätthålla det avtalade målet att hushåll som saknar femdagars-service inte får öka.

Riksdagens revisorer har i rapporten Mål- och resultatstyrning (1996/97:3) – exempel från Kommunikationsdepartementets område uttryckt önskemål om en bättre mål- och resultatstyrning på kommunikationsområdet. Granskningen avser i första hand Banverket och Vägverket. Revisorerna anser att återrapporteringen och resultatanalysen bör stärkas inom detta kostnadskrävande område för att förbättra riksdagens möjligheter till övergripande styrning. Revisorerna konstaterar vidare att det inte sker någon dokumenterad årlig uppföljning av de trafikpolitiska målen utöver den av myndigheterna upprättade analysen i årsredovisningarna.

Som redan nämnts kommer regeringen våren 1998 att lämna ett samlat förslag till riksdagen om den framtida trafikpolitiken. Frågan om ett utvecklat system för uppföljning och utvärdering av de trafikpolitiska målen kommer att behandlas i detta sammanhang. Regeringskansliet har under våren 1997 påbörjat ett projekt för utveckling av resultatstyrning. Syftet med projektet är bl.a. att genom ett antal pilotfall skapa en modell för Regeringskansliets resultatstyrning och att förbättra redovisningen av mål och resultat till riksdagen.

Utgiftsutvecklingen för de i utgiftsområde 22 ingående verksamhetsområdena

	UTGIFT 1995/96	DÄRAV 1996	ANVISAT 1997 ¹	UTGIFTSPROGNOS 1997 ²	FÖRSLAG 1998	BERÄKNAT 1999	BERÄKNAT 2000
Vägar och järnvägar	33 069,1	23 317,8	22 607,4	24 104,0	21 491,8	24 043,2	24 618,8
Sjö- och luftfart	918,4	663,9	725,8	734,8	697,3	697,3	697,3
Post- och telekommunikationer	811,7	546,8	681,8	687,2	679,4	683,6	687,9
Statens järnvägar, kollektivtrafik, samhällsköpta tjänster m.m.	1 578,6	997,6	832,5	725,5	830,2	834,2	838,4
Kommunikationsforskning m.m.	525,9	362,1	420,4	479,6	401,9	410,6	419,6
Totalt för utgiftsområde 22	36 903,8	25 888,2	25 267,9	26 731,1	24 100,6	26 668,9	27 262,1

Beloppen anges i miljoner kronor.

¹ Varav 204,5 miljoner kronor på tilläggsbudget.

² I prognosen ingår s.k. äldreanslag.

3 Väg och järnväg*

*tidigare Infrastruktur

3.1 Omfattning/ändamål

Verksamhetsområdet omfattar väghållning och vägtrafik samt banhållning. Verksamheten syftar till att tillhandahålla och utveckla en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Statens företrädare på central nivå för frågor inom väg- och järnvägsområdet är Vägverket respektive Banverket.

UTGIFTSUTVECKLINGEN

MILJONER KRONOR (LÖPANDE PRISER)					
1995/96	1996	1997	1998	1999	2000
33 069,1	23 317,8	24 104,0 ¹	21 491,8	24 043,2	24 618,8

¹ Avser utgiftsprognos för 1997. I prognosen ingår s.k. äldreanslag.

Sammanfattande kommentar till verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

Verksamhetsområdet väg och järnväg har under år 1996 präglats av de fortsatt många och stora nyinvesteringarna, även om dessa volymmässigt minskat jämfört med år 1995. Flera större järnvägsinvesteringar har avslutats eller är inne i sin slutfas. Under år 1996 togs bl.a. Ystadbanan samt ett flertal sträckor längs Västkustbanan och Ostkustbanan i trafik. På vägsidan har ett tiotal objekt öppnats för trafik vilket bl.a. resulterat i att hela E 6 från Malmö till söder om Uddevalla nu är motorväg liksom E 4 från Mjölby till Uppsala. När det gäller järnvägarna har reinvesteringar och tungt underhåll till stor del inriktats mot att anpassa existerande banor till snabbtågstrafik samt mot att åstadkomma förbättringar för godstrafiken. Även upprustning av länsbanorna har haft hög prioritet. Inom vägtransportsystemet har underhållet minskat i volym under år 1996 till följd av minskande anslag. Bland annat har beläggningsarbeten fått senareläggas.

De medel som riksdagen anslagit år 1996 för investeringar i vägar, järnvägar och länstrafikanläggningar har vid årets utgång inte tagits i anspråk fullt ut. Anslagssparandet på Vägverkets anslag för investeringar i vägar och länstrafikanläggningar uppgick till ca 1 300 miljoner kronor. Banverket hade ett motsvarande anslagssparande på ca 500 miljoner kronor. För Vägverkets del förklaras anslagssparandet bl.a. av innehållna medel för statsbidrag till storstadsprojekten, medan anslagssparandet för järnvägsinvesteringar till största delen kan hänföras till ej avslutade planprocesser.

De insatser som Vägverket och Banverket har genomfört under året har bidragit positivt till måluppfyllelsen med avseende på de trafikpolitiska målen.

Större förändringar

För såväl Vägverket som Banverket beslutade riksdagen under år 1996 om myndigheternas sektorsansvar för frågor inom väg- respektive järnvägstransportsystemet (prop. 1995/96:131, bet. 1995/96:TU18, rskr. 1995/96:231 samt prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). Båda myndigheterna har därefter organiserat om verksamheten för att klara de ökade krav som detta ansvar ställer.

Prioriteringar för år 1998

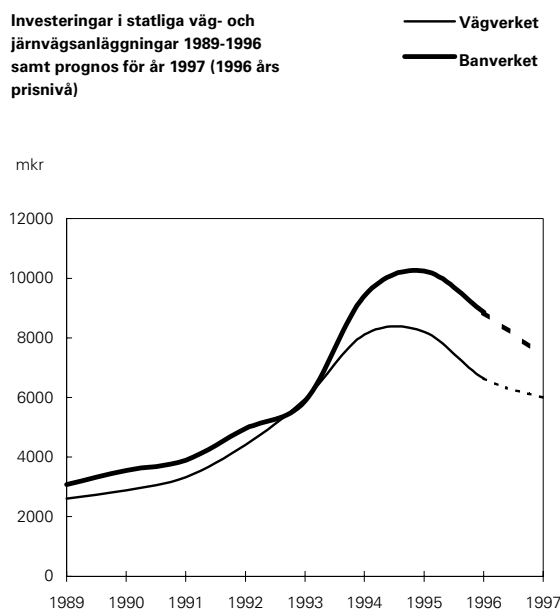
Riksdagen har beslutat om inriktningen av transportinfrastrukturen för perioden 1998–2007 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Åtgärderna i infrastrukturen under denna period skall bidra till tillväxt och sysselsättning i alla delar av landet, leda till förbättrad transportkvalitet, öka infrastrukturens miljöanpassning, minska störningarna från trafikbuller samt utformas med utgångspunkt från högsta ambition för trafiksäkerheten.

Resultatbedömning och slutsatser

Resursutvecklingen inom verksamhetsområdet väg och järnväg

Sedan år 1989 har anslagen för investeringar inom verksamhetsområdet kraftigt ökat i omfattning. Parallellt med denna utveckling har det skett en ökning av investeringar finansierade på annat sätt än över statsbudgeten. Även resurserna för drift och underhåll har ökat i omfattning.

Investeringar i statliga väg- och järnvägsanläggningar 1989-1996 samt prognos för år 1997 (1996 års prisnivå)



Källa: Vägverkets och Banverkets årsredovisningar för åren 1989-1996 samt utgiftsprognoser för år 1997. Med investeringar i järnväg avses nyinvesteringar i stombjärnvägar, reinvesteringar samt investeringar i länsjärnvägar. Med investeringar i vägar avses investeringar i statliga riksvägar och länsvägar samt bärighetshöjande åtgärder.

I mars 1997 fattade riksdagen beslut om inriktning av infrastrukturinvesteringarna för perioden 1998-2007. Sammanlagt 190 miljarder kronor skall under en tioårsperiod användas för drift, underhåll och nyinvesteringar i vägar och järnvägar samt för vissa infrastrukturanknutna åtgärder som kan minska vägtrafikens miljöpåverkan och öka dess trafiksäkerhet (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174).

Trafikutvecklingen

År 1995 uppgick det totala godstransportarbetet (antalet tonkilometer) till ca 82 miljarder tonkilometer vilket är en fördubbling sedan början av 1960-talet. År 1995 uppgick godstransporterna på väg till ca 30 miljarder tonkilometer att jämföra med järnvägens 19 miljarder tonkilometer. Omkring hälften av det totala transportarbetet i Sverige under detta år utfördes i samband med transporter till och från utlandet.

Under år 1996 ökade godstransportarbetet på väg med ca 6 %. Järnvägens godstransportarbete minskade med 3 %.

Persontrafikarbetet (antalet personkilometer) i Sverige har ökat från 50 miljarder personkilometer år 1960 till 110 miljarder personkilometer år 1995. Det är trafiken med personbilar som står för den helt övervägande delen av denna ökning. Det kollektiva resandet (tåg, buss, tunnelbana, spårväg, flyg) låg länge på en låg och konstant nivå men från mitten av 1970-talet har resandet långsamt ökat. År 1995 svarade bilen för drygt 4/5 av antalet personkilometer med fordon. Buss, spårväg och tunnelbana svarade för ca 10 %. Tåget hade en marknadsandel på ca 6 % och flyget svarade för ca 3 % av transportarbetet. Under år 1996 ökade biltrafiken med ca 0,5 %. Järnvägens trafikarbete minskade med ca 10 % under perioden 1990-1991. Därefter har en återhämtning skett så att 1990 års nivå uppnåtts under både år 1995 och år 1996.

Nya förutsättningar för järnvägstrafiken

Den 14 december 1995 fattade riksdagen beslut om nya förutsättningar för järnvägstrafiken (prop. 1995/96:92, bet. 1995/96:TU12, rskr. 1995/96:108). Förändringen, som trädde i kraft den 1 juli 1996, syftar till att åstadkomma en effektiv användning av spårkapaciteten och skapa gynnsamma förutsättningar för en effektiv och konkurrenskraftig trafikförsörjning för gods- och persontransporter på järnväg. De hittillsvarande effekterna av de nya förutsättningarna har analyserats av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA).

SIKA konstaterar att förutsättningarna för en ökad konkurrens i upphandlingar av persontrafik på tåg har förbättrats. Uppköpen av samhällsmotiverad trafik under år 1997 har innehållit anbud av högre kvalitet än tidigare.

Privata aktörer visar ett ökat intresse för etableringar inom godstrafiken på järnväg. Den nya tågtrafikledningen har fram till juni 1997 fått intresseförfrågningar från ett tjugotal operatörer.

Det kapillära bannätet, dvs. spår och växlar utanför stornätet, skapar på grund av en komplicerad ägarstruktur problem för operatörer vad gäller banhållning och prissättning för trafikering. Regeringen har uppdragit åt Banverket att utreda detta förhållande närmare.

Verksamheten

Vägverkets och Banverkets verksamhet har de senaste åren präglats av många och stora investerings- och upprustningsåtgärder. Inom *vägtransportssystemet* har hela E 6 mellan Malmö och söder om Uddevalla nu motorvägsstandard liksom E 4 mellan Mjölby och Uppsala. Många större vägobjekt har också färdigställts bl.a. i Småland och Södermanland. Under år 1996 har tolv större vägobjekt öppnats för trafik. På övriga riksvägar och länsvägar har åtgärderna varit av mindre omfattning i enlighet med gällande regionala väghållningsplaner och planer för länstrafikanläggningar. De senaste årens besparingar har för

Vägverkets del bl.a. medfört att behoven av vägunderhåll inte kunnat tillgodoses fullt ut. Ett resultat av detta är att de belagda vägarnas tillstånd ej uppnått den standard som Vägverket fastlagt. Tillståndet på dessa vägar har dock förbättrats något jämfört med år 1995. Under år 1996 har ökade resurser satts in på åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och miljön. Bland annat har ett flertal stora hastighetskampanjer genomförts liksom kampanjer för att minska omfattningen av miljöfarliga utsläpp från biltrafiken.

Inom järnvägstransportsystemet har de senaste årens höga investeringsvolymerna bl.a. resulterat i att en helt ny bana – Svealandsbanan – har öppnats för trafik. Inom de närmaste två åren kommer ytterligare två banor att färdigställas – Mälardalensbanan och Arlandabanan. Den senare är till stor del finansierad med privata medel. Därutöver har dubbel spårutbyggnad prioriterats i stamnätetsplanen vilket resulterat i att andelen dubbelspår ökat framför allt på Ostkustbanan och Västskånebanan. Verksamheten har också präglats av stora satsningar i det regionala järnvägsnätet. Ett exempel på detta är Ystadbanan som efter elektrifiering och upprustning, bl.a. införande av fjärrstyrning, öppnades för trafik år 1996. Stora resurser har också satts på att bygga planskilda korsningar. Inom miljöområdet har insatser inriktats bl.a. mot att reducera volymerna av miljöfarliga utsläpp samt störningar till följd av buller från trafiken.

Resultat år 1996

Den verksamhet som Vägverket och Banverket bedriver skall bidra till att uppfylla det övergripande målet samt de fem delmål för trafikpolitiken som fastställdes av riksdagen år 1988 (avsnitt 2). I syfte att underlätta uppföljning av myndigheternas bidrag till målnyttjandet har regeringen brutit ned målen i ett eller flera myndighetsspecifika verksamhetsmål.

Tillgänglighet

En viktig aspekt på tillgängligheten i vägtransportssystemet är vägarnas bärighet. Under år 1996 har Vägverket inriktat verksamheten mot att bl.a. öka vägars och broars bärighet, minimera kraftiga stigningar på vägnätet samt upprätthålla funktionen på vägar och broar. Andelen av det statliga vägnätet som uppnår den högsta bärighetsklassen har ökat med 1 % eller med 821 kilometer under år 1996. Det betyder att det av Vägverket uppställda långsiktiga målet att minst 88 % av vägnätet skall uppnå högsta bärighetsklass är infriat. Även målet om högst 676 000 dygnskilometer avstängning på grund av tjallossning har uppnåtts med god marginal. Medelavstängningstiden har under året minskat med 10 dygn till 41 dygn.

Inom järnvägstransportsystemet mäts tillgängligheten i termer av bl.a. andelen dubbelspår, avstånd mellan mötesplatser på enkelspåriga linjer och genomsnittlig hastighet. På alla dessa punkter har resul-

taten förbättrats under år 1996. Andelen dubbelspår har ökat med en knapp procent. Utbyggnaden har varit koncentrerad till ett mindre antal banor bl.a. Ostkustbanan. Den genomsnittliga hastigheten har ökat med 3 %. Andra mått som Banverket använder för att mäta tillgängligheten är spårålderskvaliteten och bärigheten. Spårålderskvaliteten har under år 1996 förbättrats med ca 3 % och andelen av stamnätet som uppfyller bärighetsmålet har ökat med 0,5 %.

Effektivitet

Inom vägtransportssystemet har åtgärder för att öka effektiviteten koncentrerats till att förbättra framkomligheten på vägarna bl.a. genom ökad vägbredd, förbättrad belägningsstandard samt byggande av förbifarter. Under år 1996 har bl.a. byggts 125 kilometer motorväg och 7 kilometer 13-metersväg. Som tidigare redovisats har de belagda vägarnas tillstånd förbättrats något under året trots att underhållsresurserna minskat under år 1996 till följd av minskade anslag. Ett annat effektivitetsmått är de restids- och fordonskostnader för trafikanter som uppkommer till följd av resor på vägnätet. Beräkningar visar att dessa, till följd av Vägverkets åtgärder, har minskat med ca 160 miljoner kronor under år 1996 eller 0,1 %. Ett ytterligare effektivitetsmått är lönsamheten i gjorda investeringar. Vägverket har beräknat lönsamheten i termer av nuvärdeskvoter för färdigställda infrastrukturobjekt. Enligt dessa beräkningar är flertalet av de större investeringsobjekten lönsamma; två objekt uppvisar negativa lönsamhetskvoter (avsnitt 3.2).

Inom järnvägstransportsystemet har effektiviteten förbättrats bl.a. genom att spårens kapacitet har ökat. Som tidigare redovisats har andelen dubbelspår ökat och avståndet mellan mötesplatser på enkelspåriga linjer minskat vilket bl.a. möjliggjort högre hastigheter. Även driftsäkerheten har ökat, trots att framkomligheten fortfarande är nedsatt på flera sträckor där investeringsarbeten alltjämt pågår. Funktionsstörningarna minskade med drygt 10 % på de högst prioriterade stråken och med 13 % på länsjärnvägarna. Fel i Banverkets anläggningar orsakade tåg förseningar uppgående till knappt 5 700 timmar vilket motsvarar 1995 års nivå. Trots att kapaciteten och driftsäkerheten har ökat finns kapacitetsproblem på vissa banor och stråk i bl.a. storstadsregionerna och på Ostkustbanan, Godsstråket genom Bergslagen, Norra stambanan och Stambanan genom Övre Norrland. På många stråk utefter dessa banor ligger kapacitetsutnyttjandet vid maximal trafik på en nivå som överstiger 80 %. Det förekommer även att banor underutnyttjas. På delar av Södra och Västra stambanan ligger kapacitetsutnyttjandet vid maximal trafik på en nivå som understiger 60 %.

Säkerhet

Antalet personer som dödats i vägtrafiken uppgick under år 1996 till 537 vilket är en minskning med ca 6 % jämfört med år 1995. Antalet svårt skadade personer uppgick till 3 850 vilket är en minskning med ca 3 % jämfört med år 1995. Inom järnvägstrafiken förolyckades 14 personer (+6 personer eller 75 %) i plankorsningsolyckor samt skadades 3 personer (-3 personer eller 50 %). Vägverket beräknar också s.k. döds- och skaderisker för olika trafikantgrupper i enlighet med gällande mål. Dessa beräkningar visar att risken att dödas eller skadas i trafiken under år 1996 minskade för alla kategorier av trafikanter med undantag av cyklister och mopedister för vilka riskerna har ökat. Regeringen har tidigare gett en utförlig beskrivning av dagens trafiksäkerhetsproblem och nuvarande trend med avseende på de trafiksäkerhetspolitiska målen i propositionen Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137).

Miljö

Några viktiga mått på utvecklingen inom miljöömrådet är förändringar i utsläppsnivåer samt buller- och vibrationsstörningar från trafiken.

Utsläppen från vägtrafiken uppgick under år 1996 till 18 800 000 ton koldioxid, 126 600 ton kväveoxid, 1 175 ton svaveldioxid och 147 700 ton kolväten. Jämfört med år 1995 har utsläppsnivåerna minskat för samtliga ämnen. Utsläppen av svaveldioxid har minskat mest (11 %). Utsläppen av kväveoxid och kolväten har minskat med drygt 6 %.

Inom järnvägstransportsystemet uppgick utsläppen under år 1996 till 152 000 ton koldioxid, 1 357 ton kväveoxid, 151 ton svaveldioxid samt 88 ton kolväten. Jämfört med år 1995 har utsläppsnivåerna minskat för samtliga dessa ämnen. Mest har utsläppen av kolväten minskat (-7 %). För övriga ämnen är minskningarna små.

När det gäller buller uppskattar Vägverket att det totala antalet personer som utsätts för buller över 65 dBA längs statliga vägar har minskat med omkring 5 000 personer under året. Fortfarande uppskattas dock ca 240 000 personer längs de statliga och kommunala vägarna utsättas för bullernivåer som överstiger denna nivå. Banverket beräknar att antalet bullerstörda fastigheter uppgick till ca 9 400 vid utgången av år 1996, vilket är en minskning med 15 % jämfört med år 1995. Antalet fastigheter som utsätts för höga vibrationsnivåer är i stort sett oförändrat jämfört med år 1995.

Regional balans

Viktiga mått på regional balans är väg- och järnvägsnätets utveckling och underhåll utanför stamvägarna respektive stomjärnvägarna samt utvecklingen av restider och reskostnader mellan olika regioner.

Av de totalt 588 kilometerna ny väg som har färdigställts under året har 253 kilometer anlagts vid sidan av de nationella stamvägarna. Av totalt åtgär-

dad väglängd i regionerna Norr och Mitt har andelen åtgärdad väglängd i bärighetsklass I ökat från 20 % år 1995 till 50 % år 1996. Andelen belagd väg som är i behov av åtgärd inom två år i de två nordligaste regionerna uppgår i dag till ca 18 % vilket är en något lägre andel än år 1995.

Den modell för mätning av restider och reskostnader som Vägverket tillämpar i regionerna visar att dessa uppgår till ungefär samma nivåer som år 1995.

Vid utgången av år 1996 uppgick den sammanlagda banlängden på det statliga järnvägsnätet (exklusive det kapillära bannätet) till 10 422 kilometer vilket i stort motsvarar 1995 års nivå. Kapaciteten har förbättrats i regionerna bl.a. genom att medelavståndet mellan mötesplatser på enkelspåriga linjer har förkortats. Detta i kombination med viss dubbelspårsutbyggnad och ökad genomsnittshastighet har medfört förkortade restider mellan många destinationer, framför allt i Mellan- och Sydsverige. Även spårlägeskvaliteten har förbättrats på många stråk utanför storstadsregionerna. Spårens bärighet har dock förbättrats endast marginellt.

Förutsättningar för infrastrukturplaneringen åren 1999 och 2000

Riksdagen fattade under våren 1997 beslut om infrastrukturriktning för framtida transporter (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Riksdagens beslut avser bl.a. ekonomiska ramar för investeringar i nya vägar och järnvägar samt ekonomiska ramar för drift och underhåll. Mot bakgrund av riksdagens beslut uppdrog regeringen under våren 1997 till Vägverket att upprätta en nationell väghållningsplan, till Banverket att upprätta en stomnätplan och till länsstyrelserna att upprätta och fastställa länsplaner för regional infrastruktur. Planerna skall redovisas för regeringen under våren 1998.

Mot bakgrund av att det för närvarande saknas närmare kunskap om innehållet i de nya planerna, bl.a. avseende tidsplan och budget för de olika investeringsprojekten samt hur fördelningen på vägar, järnvägar och kollektivtrafik blir i länsplanerna, kan regeringen inte nu närmare bedöma hur infasningen av den nya infrastrukturriktningen skall ske de kommande åren. För år 1998 utgår regeringens anslagsberäkningar därför från pågående verksamhet år 1997 och de nystarter som är planerade under år 1998. Infasningen av den nya infrastrukturriktningen innebär en långsiktig omställning från investeringar i riktning mot ökat underhåll och satsningar på miljö och trafiksäkerhetsåtgärder. I syfte att åstadkomma en sådan övergång kommer en arbetsgrupp inom Regeringskansliet att se över gällande finansieringsprinciper för investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur. Utgångspunkten för översynen är riksdagens inriktningsbeslut och att pågående investeringsobjekt inte skall behöva avbrytas eller senareläggas. Regeringens beräknade anslag för Vägverket och Banverket för åren 1999 och 2000 är därför

endast en teknisk framräkning utifrån nu kända förutsättningar. En omprövning av Vägverkets och Banverkets resurstilldelning kommer därför att ske senast i nästa budgetproposition då innehållet i de nya investeringsplanerna har fastställts.

3.2 Vägverket

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

På regional nivå är Vägverket indelat i sju regioner. Verksamheten bedrivs inom verksamhetsgrenarna Sektorsuppgifter, Myndighetsutövning och Statlig väghållning samt två resultatområden – Produktionsuppgiften och Övriga resultatområden. Antalet anställda inom Vägverket uppgick under år 1996 till 7 629 personer. Av dessa arbetade drygt 4 000 inom Vägverkets resultatenheter. Andelen kvinnor uppgick till ca 20 %.

I december 1995 beslutade riksdagen (prop. 1995/96:91, bet. 1995/96:TU11, rskr. 1995/96:130) att upphäva det tidigare beslutet att bolagisera Vägverkets produktionsdivision. Det innebär att produktionsverksamheten även fortsättningsvis bedrivs i myndighetsform. Produktionsuppgiften omfattar projektering, byggande, drift och underhåll av det statliga vägnätet, drift av de statliga färjelederna samt uppdrag åt utomstående, i den mån det är förenligt med verkets instruktion och rymms inom de ramar som regeringen föreskrivit. Vid årsskiftet 1995/96 lades Vägverkets produktionsdivision ned och tre från varandra skilda resultatenheter bildades; Vägverket Produktion, Vägverket Konsult och Vägverket Färjerederi. Enheterna skall bedrivas strikt företagsekonomiskt i enlighet med de riktlinjer som regeringen fastställt för verksamheten.

Vägverket förvaltar statens aktier i dels projektfinansieringsbolag, dels bolag med kommersiellt inriktad verksamhet utanför Vägverket. Bolagen är Vägverkets investeringsaktiebolag Väginvest och dess dotterbolag Stockholmsleder AB (100 %), Göteborgs Trafikleder AB (100 %) och Swedish National Road Consulting AB – SweRoad (100 %) med intressebolaget RST Sweden AB (40 %). AB Väginvest äger dessutom 15 % i Rödöbron AB samt 37,5 % i Trästabro AB. Vägverket förvaltar vidare 50 % av statens aktier i Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB. Regeringen beslutade i april 1995 att tillfälligt

överta förvaltningen av statens aktier i Väginvest med dotterbolag.

Regeringen redovisade i budgetpropositionen hösten 1996 det pågående arbetet med att avveckla statens aktier i RST Sweden AB. Av redovisningen framgick att man hade börjat att reda ut hur rättigheterna till olika mättekniker fördelas mellan Vägverket och RST Sweden AB. Detta var en förutsättning för att SweRoads aktier i RST Sweden AB skulle kunna avvecklas. Under år 1995 hade försök gjorts att sälja statens aktier men utan resultat. Delägarna i RST Sweden AB överenskom därför att omstrukturera bolaget i syfte att kunna sälja det helt eller delvis.

Efter en ekonomisk granskning av Vägverkets dotterbolag, som initierats av regeringen men utförts av den nya styrelsen för Vägverkets investeringsaktiebolag Väginvest under hösten 1995, konstaterades att RST Sweden AB hade en latent skatteskuld och en osäker fordran på sitt USA-baserade dotterbolag. Under senhösten 1996 stod det klart att bolaget hade att förutse en eftertaxering som var betydligt större än vad man bedömt tidigare. Efter debitering av bolaget för obetalda skatter och avgifter för åren 1990–1995 samt avskrivning av en osäker fordran på det amerikanska dotterbolaget visade en upprättad kontrollbalansräkning att mer än halva aktiekapitalet hade förbrukats. Delägarna i bolaget beslöt därför att ansöka om frivillig likvidation. Samtidigt ansöktes om att bolaget skulle få genomgå företagsrekonstruktion. Ansökningarna beviljades och likvidator samt rekonstruktör utsågs. Mot bakgrund av detta skrevs SweRoads bokförda aktier i RST Sweden AB ned till en krona.

Likvidationen och rekonstruktionen har fortskridit under år 1997. Den 9 juni 1997 såldes inkråmet i RST Sweden AB:s största tillgång, det ombildade mätbolaget, till Scandiaconsult Bygg & Mark AB. Ett överlåtelseavtal avseende RST:s utvecklingsbolag, OPQ, har ingåtts med vissa anställda i bolaget. Den 21 juli 1997 såldes den operativa delen av den nordamerikanska verksamheten till det Kansasbaserade konsultföretaget Terracon. För närvarande återstår att avveckla tre begagnade mätfordon och ett icke rörelsedrivande amerikanskt dotterbolag. Rekonstruktionen och likvidationen beräknas vara slutförd senast under år 1998. Slutresultatet kommer att redovisas i SweRoads respektive Väginvests kommande årsredovisningar.

Vägverket har sedan år 1986 varit delägare i Data-Källan AB (sedermera namnändrat till Wallinstitutet Utbildning AB). Motivet till delägarskapet var bl.a. att Vägverket i egenskap av aktieägare fick tillgång till de resurser, främst i form av lokaler, som bolaget erbjöd sina delägare. Vägverkets aktieinnehav har uppgått till ett nominellt värde av 66 000 kronor. Vägverket redovisar i en skrivelse till regeringen i juli 1997 att det i dag inte råder någon brist på egna lokaler i Borlänge samt att bolaget sedan

bildandet till viss del ändrat inriktning. Vägverket konstaterar därför att motiven bakom ägarengagemanget inte längre föreligger och hemställer om att få avveckla sitt ägande i bolaget genom att avyttra de tecknade aktierna.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Vägverkets totala verksamhetsvolym uppgick under år 1996 till ca 16 miljarder kronor. Av volymen avsåg bl.a. ca 6,8 miljarder kronor investeringar i det statliga vägnätet och ca 5,2 miljarder kronor drift, underhåll och förbättringar av det statliga vägnätet. Därtill har ca 1,9 miljarder kronor överförts till externa mottagare, varav bidrag till landsting och trafikhuvudmän i enlighet med storstadsöverenskommelserna svarar för ca 600 miljoner kronor. Verksamheten år 1996 redovisar underskridanden på anslagen till byggande av vägar (ca 235 miljoner kronor) och länstrafikanläggningar (ca 1 039 miljoner kronor). I huvudsak förklaras dessa av att byggstarter skjutits fram på grund av att den fysiska planeringen blivit mer tidskrävande än planerat, t.ex. genom att arbetsplaner överklagats samt stoppade utbetalningar till storstadspaketen. Innevarande budgetår kommer anslagssparandet att minska kraftigt, bl.a. till följd av att utbetalningarna till storstadspaketen har återupptagits. Vägverket beräknar att förbrukningen av tillgängliga medel under år 1997 kommer att underskridas med drygt 300 miljoner kronor. Anledningarna till detta är att byggstarter försenats på grund av utdragna planprocesser samt att utbetalningarna av statsbidrag till vissa kollektivtrafikprojekt inte fullt ut följer de ursprungliga planerna utan kommer att ske först under år 1998.

Vägverket har under året arbetat med att öka framkomligheten på vägarna genom att öka vägbredden, förbättra beläggningen samt bygga förbifarter. Detta har medfört att den totala årliga restiden och reskostnaden på vägnätet har minskat.

I Vägverkets rapport om tillståndet inom den yrkesmässiga trafiken i Sverige anges att verket under år 1996, utifrån de av regeringen uppställda målen för yrkestrafikområdet, har prioriterat arbetet med att stödja tillsynsmyndigheterna och branschorganisationerna bl.a. genom information och distribution av rättspraxis samt med att förbättra samverkansformerna.

För att förbättra tillgängligheten på vägarna har Vägverkets insatser bl.a. inriktats på att öka bärigheten på vägar och broar. Detta har resulterat i att de kvantifierade mål för bärighet som anges i den nationella väghållningsplanen för perioden 1994–2003 har uppnåtts. När det gäller de belagda vägarnas till-

stånd så har en viss förbättring skett under året. Vägverket har dock ej nått målet för år 1996.

Vägverkets åtgärder för att förbättra vägarnas bärighet och ytstandard har medfört att skillnaderna i tillstånd mellan de regionalpolitiskt prioriterade delarna av landet och landet i övrigt har utjämnats något.

Under år 1996 har Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar påbörjat ett arbete med att ta fram ett nationellt kollektivtrafikprogram inom vägtransportområdet. Olika aktörer och intressenter har medverkat i framtagandet av en vision och ett mål för hur kollektivtrafiken på väg skall utvecklas. Programmet skall utgöra underlag för ett långsiktigt arbete. Detta arbete kommer att slutrapporteras i december 1997.

Ett omfattande arbete med att förbättra trafiksäkerheten har under året bedrivits av Vägverket. Förutom insatser i samband med ny- och ombyggnad av väg har man bl.a. varit samlande och pådrivande inom ett antal insatsområden, s.k. trafiksäkerhetsreformer. Dessutom har verket svarat för informations- och utbildningsinsatser, finansierat forsknings- och demonstrationsverksamhet på området samt tagit fram ett flertal utredningar vilka bl.a. har utgjort underlag för departementspromemorian På väg mot det trafiksäkra samhället (Ds 1997:13).

Vägverkets miljöarbete har inriktats på särskilda miljöåtgärder vid ny- och ombyggnader av väg samt på ett antal miljöreformer. Arbetet med riktade miljöåtgärder har resulterat i att antalet bullerutsatta personer har minskat under året.

När det gäller utbyggnaden av det statliga vägnätet har Vägverket fr.o.m. år 1995 infört ett nytt uppföljnings- och utvärderingssystem för investeringsobjekt. Detta innefattar en obligatorisk redovisning av ett investeringsobjekts förväntade kostnader och effekter i samtliga steg i planerings- och projekteringsprocessen. Systemet har tillämpats för objekt större än 75 miljoner kronor. I tabellen nedan går det att följa hur den beräknade kostnaden för objekten har utvecklats från gällande väghållningsplan via budgeten för år 1996 till efterkalkylen för 12 infrastrukturen som öppnats för trafik under året. Volymmässigt utgör dessa objekt ca 75 % av investeringsobjekten som öppnats för trafik under året. De förväntade samhällsekonomiska effekterna för tio av objekten framgår nedan samt vilken förändring av restiden samt antal döda och skadade som respektive investering beräknas medföra. Resultatet visar en positiv nettonuvärdekvot för sex av de undersökta objekten vilket innebär att den samhällsekonomiska nyttan överstiger kostnaderna. De två objekt som visar dålig avkastning motiverades med att en enhetlig standard på stråken eftersträvades när objekten byggstartade. För de två objekt där samhällsekonomiska effekter inte är redovisade gäller att Vägverket inte har tagit fram en samhällsekonomisk modell som är tillämplig vid utbyggnad från fyra till sex kör-

fält. Av tabellen framgår att de genomförda investeringarna beräknas medföra att antal döda och skadade i trafiken minskar med 68 personer per år samt att den totala restiden på det statliga vägnätet minskar med drygt 1 000 000 timmar per år.

Vägverkets resultatenheter Produktion, Konsult och Färjerederiet har genomfört ett första år som fristående enheter. Vägverket har utifrån de av regeringen beslutade riktlinjerna för verksamheten slagit fast avkastningskrav motsvarande 15 % efter skatt på det internt tillförda egna kapitalet. Vägverket Produktion uppfyller inte resultatkraven i den externa respektive den av Vägverket konkurrensutsatta verksamhetsdelen. Totalt klarar dock Produktion resultatkraven. Vägverket Konsult redovisar en sammanlagd förlust. För att öka lönsamheten har både Produktion och Konsult vidtagit ett antal omstruktureringsåtgärder. Färjerederiet redovisar ett resultat som överstiger det av regeringen fastställda avkastningskravet.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan samt vad som i övrigt redovisats i verkets årsredovisning be-

dömer regeringen att Vägverket under år 1996 har uppnått huvuddelen av de åsatta verksamhetsmålen och därmed bidragit till att uppfylla de trafikpolitiska målen. När det gäller vidmakthållandet av det statliga vägkapitalet visar redovisningen att detta mål inte har uppnåtts. I regeringens proposition om infrastrukturinriktning för framtida transporter (prop. 1996/97:53) redovisas en utökad satsning på drift och underhåll samt olika förbättringsåtgärder på det statliga vägnätet under perioden 1998–2007. Vidmakthållandet av vägkapitalet kommer således att prioriteras i högre grad under den närmaste tioårsperioden.

Beträffande verksamheten i Produktion och Konsult har åtgärder vidtagits för att stärka enheternas konkurrenskraft och förbättra lönsamheten. Regeringens bedömning är att resultatenheterens verksamhet och organisation är väl strukturerad för att inom ramen för myndighetsstrukturen kunna hävda sig på bygg- och anläggningsmarknaden.

UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING AV VÄGBYGGNADSOBJEKT

VÄGNUMMER	OBJEKT SOM ÖPPNATS FÖR TRAFIK UNDER 1996 > 75 MKR	BERÄKNAD TOTAL KOSTNAD ⁴			BERÄKNADE VÄRDEN		
		PLAN 1994–2003	BUDGET 1996	PROGNOS AVSLUTAT ⁵	NETTO-NUVÄRDEKVOT	RESTID ¹	DÖDA OCH SKADADE ¹
32	Förbi Tranås ²	151,0	178,0	189,0	0,2	-58,0	-1,5
E 4	Förbi Norrköping ²	775,0	665,0	669,0	0,3	-260,0	-5,0
E 4	Sväm–St Åby ³	188,0	177,0	191,0	0,1	-207,5	-13,6
E 4	Åstorp–Mölletofta	420,4	337,8	327,5	-0,3	-58,2	-4,7
E 6	Fastarp–Heberg	1 005,0	1 003,0	1 003,0	-0,5	-120,0	-16,0
40	Länsgränsen–Högåsen	164,0	159,0	166,0	0,2	-57,0	-4,0
40	Högåsen–Nabbmotet	122,0	98,0	99,0	1,5	-71,0	-5,0
E 20	Läggesta–Nykvarn	289,8	250,7	235,0	0,0	-44,4	-5,0
E 4/E 20	Hallunda–Bredäng	375,6	291,3	291,3			
E 4	Kista–Rotebro	213,6	269,2	269,2			
E 20	Järsta–Läggesta	330,0	338,0	301,0	0,0	-66,5	-6,6
E 4	Gammelsta–Nyköping	339,0	265,0	267,0	0,5	-68,2	-6,6
Summa		4 373,4	4 032,0	4 008,0		-1 010,8	-68,0

¹ Kolumnerna "Restid" respektive "Döda och skadade" avser årlig restidsförändring (tusental timmar) respektive förändringen av antalet dödade och skadade per år.

² Kalkylmetoden skiljer sig delvis jämfört med övriga objekt.

³ Objektet är en del i en objektanalys över E 4 Ödeshög–Mjölby.

⁴ Prisnivå 1997-01.

⁵ Utfall t.o.m år 1996 samt en prognos för kostnader som tillkommer efter datum för öppnande för trafik.

Regeringens bedömning med anledning av revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse för år 1996 avseende granskningen av årsredovisningen, räkenskaperna och ledningens förvaltning innehåller inga anmärkningar.

Vägverket har erhållit värdet BA (tillfredsställande) vid Riksrevisionsverkets ekonomiadministrativa värdering av statliga myndigheter avseende räkenskapsåret 1995/96.

Anslagen

Riksdagen har under våren 1997 fattat beslut (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) om bl.a. ekonomisk ram och inriktning för den nya nationella väghållningsplanen avseende perioden 1998–2007. Planen tas fram av Vägverket och kommer att fastställas av regeringen under våren 1998.

Mot bakgrund av en förändring i avgränsningen i den nya nationella väghållningsplanen avseende perioden 1998–2007, Vägverkets utökade sektors-ansvar samt behoven av flexibilitet och effektivitet i statsförvaltningen bör anslagen för Vägverkets verksamhet ges en mer ändamålsenlig struktur. Därför föreslås att antalet anslag minskar från sex till två; ett för Vägverkets förvaltning (Administration) och ett för Vägverkets verksamhet (Väghållning och statsbidrag).

Vägverkets förslag till finansiering av sin verksamhet för år 1998 utgår från regeringens proposition om infrastrukturinriktning för framtida transporter (prop. 1996/97:53). Denna avsätter 123 000 miljoner kronor för åtgärder som Vägverket har ett genomförandeansvar för under perioden 1998–2007. Per årsbasis innebär detta omräknat i 1998 års prisnivå en ram på ca 12 000 miljoner kronor. Därtill kommer övriga Vägverksuppgifter som beräknas till ca 2 250 miljoner kronor i 1998 års prisnivå. I detta beräknas en reall oförändrad nivå för ingående verksamheter. Indexomräkning från år 1997 till år 1998 innebär en nedräkning av anslaget med ca 2,7 %. Det långsiktiga finansieringsbehovet i Vägverket kan således beräknas till ca 14 250 miljoner kronor i enlighet med nedanstående tabell.

VÄGVERKETS VERKSAMHET ENLIGT PROP. 1996/97:53

NATIONELL PLAN:	ÅRLIGA MEDEL (MKR)
Investering stamvägar	2 600
Drift/underhåll statliga vägar	5 600
Insatser inom miljö och TS-reformer	850
Fysiska TS-åtgärder stamvägar	450
REGIONAL PLAN:	
Investeringar övriga riksvägar	300
Länsvägar och statsbidrag trafik huvudmän/handikapp, exkl. länsjärnvägar (200 mkr)	1 200
Bärighet/beläggning grusväg	900
Fysiska åtgärder inom miljö/TS inkl. bidrag till kommuner	400
SUMMA	12 300
	(1998 års pris-nivå: ca 12 000)

VÄGVERKETS VERKSAMHET SOM INTE OMFATTAS AV INFRASTRUKTURPROPOSITIONEN

VERKSAMHET	ÅRLIGA MEDEL (MKR)
Myndighetsutövning	220
Forskning och utveckling	250
Planering och uppföljning	430
Administration	430
Registerverksamhet	370
Bidrag enskilda vägar	610
SUMMA	2 310
	(1998 års pris-nivå: ca 2 250)

Något gemensamt anslag för väg- och järnvägsinvesteringar såsom Byggnad av länstrafikanläggningar är inte ändamålsenligt med den nya strukturen på infrastrukturplanerna som har fastlagts av riksdagen. I stället skall respektive myndighet anvisa de anslag som erfordras för genomförande av de regionala planerna. Således innehåller Vägverkets nya anslagskonstruktion inga anslag för investeringar i länsjärnvägar utan endast anslag för väginvesteringar och de statsbidrag som Vägverket administrerar.

I syfte att erhålla en god kassahållning i staten beslutade regeringen i föregående budgetproposition att för budgetåret 1997 räntebelägga den huvudsakliga delen av Vägverkets anslag. Vägverket skall i samråd med Riksrevisionsverket och Riksgäldskontoret senast den 1 maj 1998 redovisa en uppföljning och utvärdering av systemet med räntebeläggning. Regeringen avser att även för budgetåret 1998 räntebelägga samtliga anslagsposter utom de poster som avser transfereringar.

Nedan redovisas anslagsutvecklingen 1995/96–1997.**A 1. Vägverket Administrationskostnader**

1995/96	Utgift	¹ 2 421 528	Anslagssparande	58 548
1996	Utgift	421 528		
1997	Anslag	440 000	Utgiftsprognos	499 000

A 2. Drift och underhåll av statliga vägar

1995/96	Utgift	¹ 5 670 831	Anslagssparande	117 771
1996	Utgift	5 670 831		
1997	Anslag	6 010 910	Utgiftsprognos	6 129 000

A 3. Byggnad av vägar

1995/96	Utgift	¹ 8 342 452	Anslagssparande	234 657
1996	Utgift	5 198 920		
1997	Anslag	4 314 313	Utgiftsprognos	4 549 000

A 4. Byggnad av länstrafikanläggningar

1995/96	Utgift	¹ 2 361 646	Anslagssparande	1 039 371
1996	Utgift	1 662 610		
1997	Anslag	1 228 000	Utgiftsprognos	1 995 000

A 5. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar

1995/96	Utgift	¹ 337 240	Anslagssparande	5 312
1996	Utgift	337 240		
1997	Anslag	610 000	Utgiftsprognos	615 000

A 6. Vägverket: Kostnader för registerverksamhet

1995/96	Utgift	¹ 358 978	Anslagssparande	70 586
1996	Utgift	378 462		
1997	Anslag	371 000	Utgiftsprognos	442 000

1 Beloppen anges i tusental kronor.

2 Avser 12 månader.

3 Avser 18 månader.

Anslag för budgetåret 1998**A 1. Vägverket: Administration**

1998	Förslag	¹ 1 209 781
1999	Beräknat	1 238 334
2000	Beräknat	1 267 639

1 Beloppen anges i tusental kronor.

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

Regeringens överväganden**Resultatinformation**

För att renodla och tydliggöra Vägverkets förvaltningskostnader har regeringen för år 1998 gjort en ny definition av Vägverkets anslag för administration. Genom denna nya definition samlas Vägverkets samtliga kostnader för den interna förvaltningen i ett anslag. Tidigare bekostade administrationsanslaget endast vissa av de gemensamma förvaltningskostnaderna och övriga administrationskostnader fördelades ut på de olika verksamhetsanslagen. Den av regeringen nu föreslagna anslagskonstruktionen innebär att anslaget för administration bekostar verkets samtliga indirekta kostnader i form av administration, planering och uppföljning, funktionellt stöd samt utveckling av Vägverket.

Anslaget får bekosta projektledning och administration som uppkommer till följd av den internationella vägorganisationen PIARC:s 10:e vinterkongress år 1998. Anslagsmedel får även bekosta övriga förberedelsearbeten inför denna kongress varvid ianspråktaga medel sedan skall återbetalas till anslaget efter kongressen.

Vid beräkning av anslaget har regeringen utgått från reall oförändrade kostnader för dessa verksamheter jämfört med Vägverkets budgetunderlag.

A 2. Vaghållning och statsbidrag

1998	Förslag	¹ 11 835 873
1999	Beräknat	² 14 186 975
2000	Beräknat	² 14 557 975

1 Beloppen anges i tusental kronor.

2 I beloppet ingår medel för finansiering av det nationella investeringsprogrammet i enlighet med prop. 1996/97:150.

Verksamhetsanslaget bekostar

- sektorsuppgifter (samlande, stödande och pådrivande insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, fordon, yrkestrafik, väginformatik och sektors-FoU),
- statlig vaghållning (vägplanering, byggande, drift, underhåll, fysiska trafiksäkerhetsåtgärder samt räntor och amortering på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor, tidigare lagda väginvesteringar, anläggningstillgångar och omsättningstillgångar),
- myndighetsutövning (trafikregister, föreskrifter, m.m.),
- de statsbidrag Vägverket administrerar (storstadspaketet, investeringar i kollektivtrafik, enskilda vägar, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar, verksamhetsbidrag

till föreningar och ideella organisationer samt handikappanpassningsbidrag).

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

Riksdagen har tidigare beslutat att Vägverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för att tidigarelägga vägprojekten E 6, delen Stenungsund-Ljungskile, E 18/20 delen Örebro-Arboga, E 4 delen Stora Åby-Väderstad, E 22 delen Söderåkra-Hossmo samt E 4 trafikplats Hallunda. Kostnader för räntor och amortering för dessa lån får belasta detta anslag.

De huvudsakliga faktorerna som styr utgifterna på väghållningsområdet är konkurrenssituationen och kostnadsutvecklingen inom anläggningssektorn.

Anslaget kommer av regeringen att indelas i ett antal anslagsposter. Det ankommer på regeringen att slutgiltigt fördela anslaget på poster i syfte att uppnå ett effektivt nyttjande av anvisade medel och därmed möjlighet till största möjliga måluppfyllelse av riksdagens trafikpolitiska beslut.

Nedan redovisas anslagsposterna och deras beräknade storlek.

1 Sektorsuppgifter	887 mkr
2 Statlig väghållning	
2.1 Investering i nationell plan	2 334 mkr
2.2 Investeringar i regional plan	1 872 mkr
2.3 Drift och underhåll	5 279 mkr
3 Myndighetsutövning	271 mkr
4. Bidrag	
4.1 Drift och byggande av enskilda vägar	593 mkr
4.2 Storstadsöverenskommelser	200 mkr
4.3 Kollektivtrafikanläggningar	175 mkr
4.4 Förbättring av miljö och trafik-säkerhet	200 mkr
4.5 Ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken	25 mkr

Regeringen har i enlighet med riksdagens beslut med anledning av prop. 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter uppdragit åt Vägverket att lämna förslag till nationell väghållningsplan för perioden 1998–2007. Regeringen har även uppdragit åt länsstyrelserna att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. Uppdragen skall redovisas till regeringen under våren 1998. Mot denna bakgrund samt med anledning av den nya anslagsstruktur som här föreslås bör den av riksdagen tidigare beslutade planeringsramen för byggande av vägar samt byggande av länstrafikanläggningar upphävas.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Den nationella väghållningsplanen för åren 1994–2003 omfattar investeringar på 34,5 miljarder kronor i stamvägnätet. Nedlagda kostnader fram t.o.m. juni 1997 är ca 15,7 miljarder kronor. Detta har bl.a. resulterat i att andelen väg med full målstandard på väg E 4 mellan Helsingborg och Stockholm har ökat från 49 % år 1993 till 80 % år 1997. Övriga effekter framgår av nedanstående tabell med genomförandeläget för den nationella väghållningsplanen fördelat per stråk.

NATIONELL VÄGHÅLLNINGSPLAN 1994–2003

STRÅK		MEDEL 1994–2003	MÅL VÄGBREDD	LÄNGD MIL	UPPNÅTT 1993 MIL	MÅL 2003 MIL
E 4	Helsingborg–Stockholm	7 410	Mv	57	28	57
E 4	Stockholm–Gävle	2 540	Mv	17	6	16
E 4	Gävle–Sundsvall	1 200	13m	21	14	17
E 4	Sundsvall–Haparanda	2 100	13m	65	48	51
Rv40	Göteborg–Jönköping	3 700	Mv	14	2	14
E 6	Trelleborg–Göteborg	2 180	Mv	31	20	31
E 6	Göteborg–Svinesund	2 420	Mv/13m	20	6	15
E 20	Göteborg–Örebro	250	13m	28	26	27
E 20	Örebro–Södertälje	2 660	Mv	16	1	13
E 18	Riksgränsen–Kapellskär	3 280	Mv/13m	51	13	30
E 22	Malmö–Norrköping	1 260	13m	53	42	49
Rv45	Göteborg–Segmon	1 200	Mv/13m	21	5	8
Rv70	Enköping–Mora	260	13m	24	11	13
Rv26	Halmstad–Jönköping	340	13m	14	1	4
Rv48/64	Jönköping–Kristinehamn	85	13m	19	3	4
Rv50/60	Ödeshög–Borlänge	790	13m	27	11	19
Rv55/56/53/67	Norrköping–Gävle	520	13m	26	8	12
Rv25	Halmstad–Kalmar	200	13m	23	1	2
Rv31/33	Jönköping–Västervik	150	13m	15	1	2
E 10	Töre–Riksgränsen	110	9m	42	1	2
E 12	Holmsund–Umbukta	510	9m/13m	46	1	2
E 14	Sundsvall–Storlien	260	9m/13m	29	1	2
E 65	Malmö–Ystad	210	Mv/13m	5	1	2
Rv45	Segmon–Karesuando	860	9m/13m	138	1	2
Summa		34 495		802		

1 Kortare avsnitt.

2 Mindre projekt.

GENOMFÖRANDELÄGET AV DEN NATIONELLA VÄGHÅLLNINGSPLANEN 1997-06-30

STRÅK		NEDLAGD KOSTNAD 9307-9706	UPPNÅTT JUNI 1997 MIL	PROGNOS KOSTNAD TILL 2004	PROGNOS MÅL 2004 MIL
E 4	Helsingborg–Stockholm	4 056	45,6	7 290	57
E 4	Stockholm–Gävle	754	8,6	2 500	16
E 4	Gävle–Sundsvall	224	15,0	1 200	17
E 4	Sundsvall–Haparanda	2 854	50,0	2 040	51
Rv40	Göteborg–Jönköping	467	6,0	3 660	14
E 6	Trelleborg–Göteborg	2 061	28,2	2 200	31
E 6	Göteborg–Svinesund	881	11,0	2 350	15
E 20	Göteborg–Örebro	273	26,0	240	27
E 20	Örebro–Södertälje	996	9,7	2 580	13
E 18	Riksgränsen-Kapellskär	1 468	15,5	3 300	30
E 22	Malmö–Norrköping	430	45,0	1 170	49
Rv45	Göteborg–Segmon	43	5,0	1 200	8
Rv70	Enköping–Mora	10	11,0	260	13
Rv26	Halmstad–Jönköping	188	3,0	340	4
Rv48/64	Jönköping–Kristinehamn	11	3,0	85	4
Rv50/60	Ödeshög–Borlänge	197	12,0	790	19
Rv55/56/53/67	Norrköping–Gävle	74	9,0	520	12
Rv25	Halmstad–Kalmar	6		200	
Rv31/33	Jönköping–Västervik	12		150	
E 10	Töre–Riksgränsen	8		110	
E 12	Holmsund–Umbukta	58		510	
E 14	Sundsvall–Storlien	235		260	
E 65	Malmö–Ystad	151		210	
Rv45	Segmon–Karesuando	195		860	
Summa		15 652	303,6	34 025	

Kommentarer: Alla belopp redovisas i prisnivå 1993-07-01. Prognos kostnader till år 2004 är mycket osäker på grund av den långa tid som återstår. Prognosen avser endast åtgärder för att nå målstandard. I utfallsvärdena ingår också övriga åtgärder på stråken utöver de som avser målstandard. Uppnådd målstandard 97-06 baseras på vägojekt som öppnats för trafik. Prognosen för år 2004 förutsätter medelstildelning enligt planen.

Vägverkets förslag till finansiering av verksamheten för år 1998 utgår från den genomsnittsnivå för Vägverkets verksamhet som redovisats i regeringens proposition om infrastrukturinriktning för framtida transporter (prop. 1996/97:53) samt en separat beräkning över tillkommande medel för övriga Vägverksuppgifter. De beräknade beloppen framgår av uppställningen som tidigare redovisats under avsnitt 3.2 Anslagen. Med beaktande av storleken på utgiftstaket för utgiftsområde 22 för år 1998 samt de bindningar som finns i Vägverkets och Banverkets pågående investeringsprojekt har regeringen beräknat anslaget Vaghållning och statsbidrag till 11 835 873 000 kronor för budgetåret 1998. Detta innebär att den av riksdagen beslutade (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) inriktningen på ökat underhåll av de statliga vägarna kan genomföras som planerat, med start år 1998. Däremot kan inte inriktningen mot ökad satsning på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder genomföras under år 1998.

För posten 4.2 Storstadsöverenskommelser gäller att anslagsposten har beräknats i enlighet med vad som följer av de åtaganden staten har för statsbidrag avseende särskilda åtgärder för förbättrad kollektivtrafik i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö.

Investeringarna inom väg- och järnvägssektorn har de senaste åren varit omfattande och i hög grad bidragit till ökad måluppfyllelse med avseende på de trafikpolitiska målen. På grund av stora investeringsvolymerna och i många fall utdragna planprocesser är investeringarna ofta svåra att tidsmässigt budgetera, dvs. kostnadmässigt fördela på rätt budgetår. Detta har under ett antal år bl.a. medfört att investeringsanslag i ett transportslag kunnat uppvisa stora underskridanden samtidigt som startklara projekt i det andra transportslaget inte kunnat påbörjas på grund av att medel har saknats. För att möjliggöra en ökad uppfyllelse av de trafikpolitiska målen genom att öka flexibiliteten i medelsanvändningen inom väg- och järnvägsområdet föreslår regeringen därför

att riksdagen skall bemyndiga regeringen att under år 1998 besluta om att medel får överföras mellan anslaget A 4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar och anslaget A 2 Vaghållning och statsbidrag, utan att den totala summan av anslagen inklusive anslagskrediten därmed överskrids. Omfördelning får ej ske från medel för kommande budgetår utöver vad anslagskrediten medger. Eventuella överföringar skall ske i enlighet med riksdagens beslut angående infrastrukturinvesteringar och fördelning mellan trafikslagen respektive underhåll och investeringar för perioden 1998–2007 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Omfördelningen avses tillgå så att regeringen vid behov medger överskridande av ett av anslagen och samtidigt beslutar att dra in medel i motsvarande omfattning från det andra anslaget. En redovisning av utfall och eventuella medelsöverföringar mellan anslagen kommer att redovisas i budgetpropositionen.

BUDGET FÖR VÄGVERKETS AVGIFTSBELAGDA VERKSAMHET

UPPDRAGS- VERKSAMHET (TUSENTAL KRONOR)	INTÄKTER (SOM FÅR DISPONERAS)	KOSTNADER	RESULTAT (INTÄKT- KOSTNAD)	KOSTNADS- TÄCKNING %
Utfall 1995/96	1 449 500	1 413 650	35 850	103
varav 1996	946 900	923 000	23 900	103
Prognos 1997	955 600	925 500	30 100	103
Budget 1998	1 044 100	1 004 300	39 800	104
Beräknat 1999	1 139 100			
Beräknat 2000	1 241 100			

Kommentar: Uppdragsgivare är staten (40%) och övriga (60%)

Uppdragsintäkterna härrör från den externt drivna verksamheten hos Vägverkets resultatenheter, försäljning av informationsuppgifter, administration av felparkeringsavgifter och försäljning av personliga skyltar. Verksamheten regleras i Vägverkets instruktion. För denna verksamhet gäller att samtliga intäkter, med undantag av felparkeringsavgifter, disponeras av Vägverket. I fråga om felparkeringsavgifter får dock Vägverket avräkna 14 kronor per inbetald avgift för att täcka administrationskostnaden. För försäljning av personliga skyltar får verket avräkna 600 kronor per försäld skylt. Resterande belopp går till den s.k. skyltfonden som i huvudsak disponeras för trafiksäkerhetsändamål.

Vägverkets intäkter från offentligtliga avgifter regleras i lag eller förordning och disponeras ej av Vägverket utan levereras direkt till staten på inkomsttitel i statsbudgeten. Intäkterna härrör från avgifter inom bilregisterkungörelsen samt från auktorisation av fordonstillverkare, yrkesförare, andra förare, m.m. Vägverket har under år 1996 genomfört en översyn av den avgiftsbelagda offentligtliga verksamheten som regleras i förordning (1972:648) om taxa för Vägverket. Vid översynen har konstate-

rats att vissa av verksamhetens kostnader inte fullt ut har täckts av de avgifter som tagits ut. Till följd av detta har Vägverket dels föreslagit regeringen en höjning av vissa avgifter, dels påbörjat en översyn av möjligheten till kostnadsbesparingar inom Vägverket. Regeringen har under början av år 1997 beslutat om en höjning av Vägverkets taxor. Regeringen avser fortsättningsvis att årligen pröva frågan om Vägverkets taxor och avgifter. För år 1998 beräknas de totala intäkterna från de offentligtliga avgifterna uppgå till ca 543 miljoner kronor. Kostnaderna beräknas uppgå till ca 500 miljoner kronor.

Låneram

Regeringens bedömning

Regeringen beräknar mot bakgrund av Vägverkets bedömning om framtida lånebehov att låneramen för Vägverkets lån i Riksgäldskontoret för finansiering av omsättnings- och anläggningstillgångar samt byggande av broar som ersätter färjor skall uppgå till 800 miljoner kronor.

3.3 Trafiklösningar i storstäderna

Under år 1998 planeras inga ytterligare nystarter av vägprojekt i Stockholm och Göteborg utöver vad som riksdagen tidigare beviljat statliga lånegarantier för. Däremot fordras nya garantier för de fortsatta förberedelsearbeten som planeras genomföras under år 1998.

För år 1998 planeras planerings- och förberedelsearbeten samt information inom ramen för de nya trafiklösningarna i Stockholm respektive Göteborg till en kostnad av 60 miljoner kronor respektive 100 miljoner kronor.

3.4 Banverket

Banverket är central förvaltningsmyndighet för frågor som rör järnvägar. Verkets huvuduppgifter är att:

- främja järnvägens utveckling,
- driva och förvalta statens spåranslagningar,
- handha säkerhetsfrågor för spårtrafik,
- främja en miljöanpassad järnvägstrafik,
- initiera, planera och stödja samhällsmotiverad FoU inom sitt verksamhetsområde.

Från och med den 1 januari 1997 har Banverket också ett samlat ansvar – sektorsansvar – för hela järnvägstransportsystemets effektivitet, tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan samt för frågor inom järnvägsområdet som rör fordon, kollektivtrafik och handikappanpassning (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115).

Verksamheten är indelad i fem regioner med 20 bandistrikt. Därutöver finns tre producerande och förvaltande enheter med resultatansvar – Industridivisionen, Banskolan och Banverkets telenät. Verksamheten bedrivs inom verksamhetsgrenarna Sektorsuppgifter, Banhållning samt Produktion.

Inom myndigheten finns även Järnvägsinspektionen som övervakar säkerheten i svensk spårtrafik inklusive tunnelbana och spårväg. Inspektionen har ca 30 anställda.

Som ett led i avregleringen av järnvägstrafiken överfördes den 1 november 1996 från SJ till Banverket dels uppgiften att fördela bankapacitet mellan olika trafikintressenter, dels trafikledningen. Även vissa beslut om trafikeringsrätt på statens spåranläggningar överfördes från SJ till Banverket, vilket innebar att antalet anställda i Banverket ökade med drygt 1 000 personer.

Den 1 januari 1996 inrättades inom Banverket Delegationen för köp av viss kollektivtrafik. Delegationen har tagit över de uppgifter som tidigare sköts av kommittén (K 1992:02) Förhandlare för statens köp av persontrafik på järnväg m.m.

Banverket förvaltar ett 50-procentigt aktieinnehav i bolagen SVEDAB och A-Banan Projekt AB. Verksamheterna omfattar dels projektfinansiering, dels kommersiellt inriktad verksamhet utanför Banverket.

Vid utgången av år 1996 hade Banverket 7 795 anställda inklusive projektanställda. Av dessa utgjorde 11 % kvinnor.

Under år 1997 genomförs en organisationsförändring inom Banverket som innebär en indelning av verksamheten i en produktionsorganisation och en förvaltningsorganisation. Till den förstnämnda skall höra divisionerna Produktion, Industri, Projektering samt Banverket data och Banverkets banskola. Till förvaltningsorganisationen skall räknas banregionerna samt Banverket telenät. Även Tågtrafikledningen, Järnvägsinspektionen och Statens delegation för köp av viss kollektivtrafik skall organisatoriskt tillhöra förvaltningsorganisationen.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Banverket har genom sina insatser under år 1996 bl.a. åstadkommit en ökning av den genomsnittliga hastigheten på stommätet och en förbättring av spår-lägeskvaliteten. Vidare har antalet funktionsstör-

ningar liksom antalet oskyddade eller dåligt skyddade plankorsningar reducerats. Antalet plankorsningsolyckor har också minskat under året.

Banverket bedömer att kvaliteten i verksamheten har ökat under år 1996. Bland annat har rutiner och riktlinjer utvecklats för kvalitetssäkring av upphandlingsverksamheten. Vidare har ett ökat antal kvalitetsrevisioner av externa leverantörer och konsulter genomförts.

Miljöarbetet har resulterat i minskade utsläpp av koldioxid, kväveoxid samt svaveloxid. Banverket har under året utvecklat ett antal handlingsplaner bl.a. för hur järnvägens infrastruktur skall kretsloppsanpassas samt för hur buller och vibrationer från spår-bunden trafik skall kunna nedbringas.

Banverkets verksamhet finansieras i huvudsak genom anslag. Dessa uppgick sammanlagt till ca 11 000 miljoner kronor år 1996. 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 1 700 miljoner kronor.

Banverket har inte fullt ut tagit i anspråk de anslagsmedel som myndigheten haft tillgång till. Vid utgången av år 1996 redovisade verket ett anslagssparande uppgående till sammanlagt 813 miljoner kronor. Huvuddelen av detta anslagssparande, drygt 500 miljoner kronor, är hänförligt till anslaget Nyinvesteringar i stamjärnvägar och förklaras bl.a. av att ett antal större investeringsobjekt inom ramen för gällande stommätplan försenats på grund av att den fysiska planeringsprocessen blivit mer tidskrävande än beräknat, bl.a. genom överklagande av detaljplaner. Förseningarna har uppstått på bl.a. Västkustbanan samt i Stockholmsregionen. Anslagssparandet beräknas inte kunna reduceras i någon större utsträckning under år 1997. För år 1998 bedömer dock Banverket att samtliga anslagsmedel inklusive anslagssparanden från tidigare år skall vara förbrukade senast vid utgången av detta år.

Banverket har uppfyllt flertalet av de verksamhetsmål som regeringen uppställt för verksamheten år 1996. Det finns dock ett antal mål som ännu ej är uppfyllda. Bland annat har hastighetsstandarden på vissa trafikstarka delar av stommätet inte uppnått målnivån för året. Vidare finns kapacitetsbrister, bl.a. i storstadsregionerna. Antalet fastigheter som störs av buller och vibrationer från den spårbundna trafiken är enligt regeringens uppfattning alltjämt för högt.

Banverket bedömer att målpuffyllelsen kommer att bli hög även under innevarande budgetår vilket är tillfredsställande. Regeringen avser att utveckla verksamhetsmålen ytterligare i syfte att dels åstadkomma en ambitionshöjning vad avser befintliga mål dels utveckla nya mål inom områden där mål saknas. Det senare gäller bl.a. för verksamheter inom den nyinrättade Tågtrafikledningen samt för Banverkets sektorsuppgifter.

Banverket redovisar en oförändrad produktivitet under år 1996 jämfört med år 1995. Det är angeläget att åtgärder vidtas för att förbättra produktivitetens utvecklingen. Ett led i detta arbete bör vara att komplettera och förbättra de mått som i dag används för uppföljning och utvärdering av produktiviteten.

Regeringen konstaterar att Banverket i ökad utsträckning arbetar med kvalitetssäkring av verksamheten. Fortfarande saknas dock i hög grad objektiva mått för uppföljning av kvaliteten vilket är en av förklaringarna till att kvalitetsmål ännu inte har kunnat formuleras för myndigheten.

Vad som här har sagts om 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.

Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket (RRV) har i revisionsberättelse för Banverket invänt mot att Banverket inte har inrättat internrevision i enlighet med förordning (1995:686) om intern revision vid statliga myndigheter m.fl. Invändningen medför att Banverket tilldelats standarden ”Ej tillfredsställande” (CA) i RRV:s årliga ekonomiadministrativa värdering (EA-värdering) avseende budgetåret 1995/96.

Regeringen ser allvarigt på RRV:s kritik i revisionsberättelsen och den låga standard detta medfört i EA-klassificeringen. Samtidigt kan regeringen konstatera att RRV:s bedömning av verksamheten med avseende på de övriga dryga 40-talet bedömningspunkter som ingår i klassificeringen utmynnat i standarden ”Fullt tillfredsställande”, dvs. AA.

Banverket har fr.o.m. halvårsskiftet 1997 inrättat en funktion för internrevision.

Anslag för budgetåret 1998

A 3. Banverket: Sektorsuppgifter

1995/96	Utgift	593 238	¹ Anslags-sparande	107 037
Därav 1996	Utgift	436 797		
1997	Anslag	767 828	Utgifts-prognos	805 000
1998	Förslag	755 694		
1999	Beräknat	771 344		
2000	Beräknat	787 439		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

Anslaget finansierar Banverkets kostnader för banfördelning och trafikledning samt infrastrukturåtgärder som syftar till att göra denna verksamhet effekti-

vare. Från anslaget finansieras även Järnvägsinspektionens verksamhet samt utges bidrag till enskilda banhållare (Inlandsbanan). Vidare finansieras från anslaget åtgärder inom ramen för Banverkets sektorsansvar.

En jämförelse mellan budget och utfall budgetåret 1995/96 visar att det vid ingången av år 1997 fanns ett anslagssparande uppgående till ca 107 miljoner kronor. Det är verksamheten vid Tågtrafikledningen som svarar för huvuddelen av detta anslagssparande.

Tågtrafikledningen flyttades över från SJ till Banverket i november 1996 och är inne i en uppbyggnadsfas.

För innevarande budgetår pekar utgiftsprognosen mot ett anslagssparande på ca 70 miljoner kronor. Banverket räknar med att större delen av detta anslagssparande kommer att vara förbrukat vid utgången av år 1998.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

En besparing på 25 miljoner kronor har beräknats för verksamheten vid Tågtrafikledningen. Dessa medel omfördelas till anslaget A 4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar. Till anslaget har förts medel för bidrag till enskilda banhållare uppgående till 44, 4 miljoner kronor som under innevarande budgetår utbetalas från Banverkets anslag för drift och vidmakthållande.

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 nya uppgifter och därmed också ökade kostnader för myndigheten.

Trafikledning och banfördelning är resurskrävande verksamheter. Det är angeläget att Banverket genomför åtgärder i syfte att effektivisera dessa. Ett exempel på sådana åtgärder är införande 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. Med den föreslagna anslagsnivån inklusive anslagssparande bedömer regeringen att det finns utrymme för Banverket att genomföra angelägna satsningar på FJB och andra åtgärder som syftar till att effektivisera trafikledningen.

Regeringen föreslår ett ramanslag för Banverkets sektorsuppgifter på 755 694 000 kronor.

A 4. Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar

1995/96	Utgift	14 783 217	^{1 2} Anslags-sparande	615 705
Därav 1996	Utgift	9 211 397		
1997	Anslag	8 665 379	³ Utgifts-prognos	8 565 000
1998	Förslag	7 490 404		
1999	Beräknat	7 646 586		
2000	Beräknat	7 805 730		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

² Avser utgifter för 1995/96 års anslag A 10 Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar, A 11 Nyinvesteringar i stomjärnvägar samt A 12 Ersättning till Banverket för vissa kapitalkostnader.

³ Avser utgifter för 1997 års anslag A 8 Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar samt A 9 Nyinvesteringar i stomjärnvägar samt ersättning för vissa kapitalkostnader.

Från anslaget finansieras ny- och reinvesteringar, 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 och med år 1998 finansieras även investeringar i länsjärnvägar och Inlandsbanan från anslaget.

En jämförelse mellan budget och utfall för budgetåret 1995/96 visar på ett anslagssparande på drygt 500 miljoner kronor på de medel som anslagits för investeringar i stomjärnvägar. Anslagssparandet förklaras bl.a. av att ett antal investeringsobjekt har försenats på grund av utdragna planprocesser. För drift- och underhållsverksamheten uppgår anslagssparandet till ca 115 miljoner kronor. Även detta anslagssparande förklaras till stor del av förseningar till följd av ej avslutade tillståndsprocesser.

Banverket beräknar att anslagssparandet inom drift och vidmakthållande kommer att vara förbrukat vid utgången av år 1997. Den del av anslagssparandet som är knutet till Banverkets nyinvesteringar beräknas dock öka under innevarande år till följd av förseningar av planerade investeringsobjekt på bl.a. Västkustbanan. Med föreslagen anslagsnivå för år 1998 beräknar Banverket att pågående och avtalsbundna objekt inklusive Citytunneln kan genomföras enligt plan, under förutsättning att anslagskrediten utnyttjas.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Under innevarande budgetår anslås medel för investeringar respektive drift och underhåll på separata anslag. För att ge förutsättningar för ökad måluppfyllelse och ökad flexibilitet i medelsanvändningen

bör de båda anslagen slås samman till anslaget Investeringar och underhåll på statliga järnvägar.

Regeringen anser att de mest angelägna utbyggnaderna, däribland Nya Årstabron, Kallhäll-Kungsängen samt Helsingborg-Kävlinge bör genomföras i den omfattning som Banverket planerar under år 1998 även om detta kan innebära att en stor del av anslagskrediten måste utnyttjas. Regeringen avser att återkomma med förslag till resurstilldelning för åren 1999 och 2000 (avsnitt 3.1).

Som tidigare redovisats anser regeringen att det är angeläget att förutsättningar skapas för ökad måluppfyllelse inom hela infrastrukturområdet. Ett viktigt medel för att uppnå detta är ökad flexibilitet i användningen av de medel som anslås till investeringar, drift och underhåll inom väg- respektive järnvägstransportsystemet. I syfte att öka flexibiliteten i medelsanvändningen föreslår regeringen att regeringen bemyndigas att under år 1998 föra medel för investerings-, drift- och underhållsändamål mellan Vägverket och Banverket (avsnitt 3.2).

Anslagsnivån för drift- och underhållsåtgärder är i huvudsak oförändrad jämfört med innevarande budgetår. Regeringen bedömer att Banverket, med denna anslagsnivå, klarar att upprätthålla driften samt behovet av långsiktigt inriktade underhållsinsatser på de mest trafikerade delarna av järnvägsnätet. Regeringen bedömer att ytterligare resurser på sikt kan komma att behöva tillföras anslagsposten för att dels upprätthålla den högre standard som de senaste åren uppnåtts på stomjärnvägarna dels för att kunna tillgodose vissa eftersatta underhållsbehov på bl.a. länsjärnvägarna.

Regeringen har i enlighet med riksdagens beslut med anledning av prop. 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter uppdragit åt Banverket att lämna förslag till stomnätplan för perioden 1998–2007. Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 6 mars 1998. Regeringen har även uppdragit åt länsstyrelserna att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. Dessa skall redovisas till regeringen senast den 3 april 1998. Mot denna bakgrund samt med anledning av den nya anslagsstruktur som här föreslås bör den av riksdagen beslutade planeringsramen för Nyinvesteringar samt ersättningar för vissa kapitalkostnader upphävas.

Bland annat med anledning av en omfördelning av medel till EU:s regionala fond (ERDF) har regeringen föreslagit EU-kommissionen att totalt 610 miljoner kronor bör investeras i järnvägsnätet i Mål 6-området under tidsperioden 1997–1999. De projekt regeringen har föreslagit är fjärrblockering och bärighetshöjning på sträckan Östersund–Storlien (220 miljoner kronor), axellasthöjning på Malmbanan, spårviddsväxlingsstation i Haparanda, utredning om ny järnväg sträckan Morjärv–Haparanda, upprustning av sidotågvägar på sträckan Boden–Vännäs, upprustning av Stambanan genom Övre Norrland,

bärighetshöjande åtgärder på sträckorna Lycksele-Storuman samt de två sträckorna Ulriksfors-Hoting (61 miljoner kronor) och Dorotea-Vilhelmina (24 miljoner kronor) på Inlandsbanan. EU-medlen bidrar till den totala investeringskostnaden med upp till 50 % (avsnitt 4).

Regeringen föreslår ett ramanslag för Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar uppgående till 7 490 404 000 kronor.

ningar, de s.k. SL-investeringarna, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar samt för tidigareläggingskostnader som finansieras med bidrag från Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS). För år 1998 föreslår regeringen en låneram för dessa ändamål uppgående till 7 735 miljoner kronor.

Låneramen har utökats med 160 miljoner kronor jämfört med innevarande budgetår.

Lån i Riksgäldskontoret

Regeringens överväganden

Banverket har möjlighet att ta lån i Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar i eldriftsanlägg-

BUDGET FÖR BANVERKETS AVGIFTSBELAGDA VERKSAMHET

	INTÄKTER 1996	KOSTNADER 1996	INTÄKTER 1997	KOSTNADER 1997	INTÄKTER 1998	KOSTNADER 1998
Disponerade banavgifter	125		125		125	
Teletjänster	104	104	140	140	150	150
Elförsäljning	579	579	580	580	580	580
Industridiv.	269	271	200	195	150	142
Utbildning	18	18	18	18	15	15
Övrigt	529	526	622	617	560	560
SUMMA	1 619	1 498	1 685	1 550	1 580	1 447

Beloppen är angivna i miljoner kronor.

3.5 Stöd från EG-budgeten

A 5. Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (TEN)

	Anslag	Utgifts- prognos
1997	200 000 ¹	200 000
1998	Förslag	200 000
1999	Beräknat	200 000
2000	Beräknat	200 000

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

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

Anslaget beslutades av riksdagen under våren 1997 (prop. 1996/97:150, bet. 1996/97:FiU20, rskr. 1996/97:284).

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Storleken på anslaget har beräknats utifrån en bedömning av det finansiella stödet till svenska TEN-projekt under år 1998.

Sveriges medlemskap i EU innebär bl.a. möjlighet för Sverige att ansöka om gemenskapens finansiella stöd för projekt av gemensamt intresse på området för transeuropeiska nät för infrastrukturerna inom transport- och telekommunikationer. Finansiellt stöd har hittills beviljats för bl.a. följande svenska projekt; Öresundsförbindelsen, väg- och järnvägsprojekt inom den Nordiska triangeln samt för vissa investeringar inom sjöfartens och luftfartens infrastruktur. Gemenskapens stöd inbetalas på inkomsttitel i statsbudgeten. I likhet med övriga utgifter och inkomster på statsbudgeten bör bidrag från EU bruttoredovisas vilket innebär att bidraget inbetalas till statsbudgetens inkomstsida och motsvaras av anslag på statsbudgetens utgiftssida. Utgifterna för stöd till de pro-

jekt som erhållit finansiellt stöd får inte överstiga vad som inbetalts av Gemenskapen på inkomstitel i statsbudgeten.

Regeringen bedömer att stöd som kommer att utbetalas under år 1998 högst kommer att uppgå till 200 miljoner kronor.

4 Nya villkor för Inlandsbanan

Bakgrund

Inlandsbanan färdigställdes år 1937 och definierades ursprungligen som den 1 288 kilometer långa järnvägen mellan Kristinehamn och Gällivare. Inlandsbanan skapades genom att staten inköpte ett antal enskilda järnvägar mellan Kristinehamn och Sveg och genom nybyggnation mellan Sveg och Gällivare. Banan byggdes med en alltför låg standard för att den skulle få den avsedda effekten att utgöra ett komplement till Norra stambanan och stärka näringslivet i Norrlands inland. Högsta tillåtna hastighet är i allmänhet 80 km/t. Mellan Filipstad och Vika (10 km söder om Mora) är banan nedlagd och Inlandsbanan definieras nu som den 1 050 kilometer långa järnvägen mellan Mora och Gällivare samt de anslutande järnvägarna Orsa–Furudal, Ulriksfors–Strömsund och Arvidsjaur–Nordlunda. Riksdagen beslutade den 15 december 1992 (prop. 1992/93:9, 49, 91, bet. 1992/93:TU3, rskr. 1992/93:113) att tillstyrka regeringens förslag att Inlandsbanans intressenter, inledningsvis kommunerna, ges ansvar för Inlandsbanan. I riksdagsbeslutet om Inlandsbanan framhölls att de anvisade medlen, på totalt 620 miljoner kronor, var tidsbegränsade till perioden 1993–1998. Vidare innebär beslutet att Inlandsbanans intressenter ikläder sig ansvar i bl.a. följande avseenden; det fulla ekonomiska ansvaret och risktagandet för Inlandsbanan, att garantera SJ:s trafikeringsrätt för systemtågstrafiken, att inte ta ut banavgifter för systemtågstrafiken som överstiger motsvarande avgiftsnivå på det statliga järnvägsnätet och att fullfölja den tidigare beslutade banupprustningen för systemtågstrafiken. Kommunerna längs Inlandsbanan bildade Inlandsbanan Aktiebolag (IBAB) för övertagande och drift av banan. Den 26 mars 1993 undertecknades avtal om bl.a. ändrat huvudmannaskap för Inlandsbanan mellan staten och IBAB. Regeringen godkände avtalet den 15 april 1993. Avtalet innebär att huvudmannaskapet ändras genom upplåtelse av nyttjanderätt så att det fulla ansvaret och risktagandet för Inlandsbanan övergår från staten till IBAB under tidsperioden den 1 maj 1993 till den

1 maj 2013. I avtalet ikläder sig IBAB ett ansvar för att vidmakthålla en tillfredsställande standard på hela Inlandsbanan. Staten förbinder sig att under fem år t.o.m. april 1998 bidra till underhållet på Inlandsbanan med 47 miljoner kronor per år, att bidra med 250 miljoner kronor för upprustning av sträckorna Mora–Sveg, Östersund–Ulriksfors, Hoting–Dorotea och Vilhelmina–Arvidsjaur samt att bidra med 135 miljoner kronor för drift- och investeringskostnader som syftar till att utveckla trafiken på Inlandsbanan. Utöver detta huvudavtal har olika tilläggsavtal ingåtts som bl.a. reglerar nyttjanderätt till rullande materiel, hyra av lokaler och beredskapsfrågor. Mot bakgrund av ett riksdagsbeslut den 23 november 1995 (bet. 1995/96:TU4, rskr. 1995/96:38) med anledning av en utredning av Riksdagens revisorer angående Inlandsbanan (1994/95:5), gav regeringen den 25 april 1996 Statskontoret i uppdrag att utreda de framtida förutsättningarna för järnvägstrafiken på Inlandsbanan. Statskontoret redovisade en delrapport den 12 september 1996 och en slutlig rapport den 30 januari 1997 (Nya villkor för Inlandsbanan, 1997:3). Rapporten har skickats ut på remiss till totalt 28 instanser, däribland berörda kommuner, länsstyrelser, trafikhuvudmän och tågoperatörer. Remissvaren finns tillgängliga i Kommunikationsdepartementets ärende med diarienummer K97/539/3.

IBAB:s verksamhet

Regeringens bedömning:

IBAB har genomfört avtalsbundna åtaganden vad gäller banunderhåll till en lägre kostnad än beräknat. IBAB är beroende av fortsatta bidrag för att kunna bedriva sin verksamhet.

Skälen för regeringens bedömning:

IBAB bildades år 1992 av Inlandsbanekommunernas ekonomiska förening. Efter bildandet överfördes ägandet till 15 kommuner längs Inlandsbanan. Bolaget har ett aktiekapital på 2,4 miljoner kronor och syftar enligt bolagsordningen till att utveckla och förvalta Inlandsbanan, vad avser spår, mark och byggnader samt att tillhandahålla bl.a. banunderhåll och trafikledning. De avgifter som trafikoperatörerna erlägger för att trafikera Inlandsbanan kallas vagn- och lokmilsavgifter. Dessa avgifter är jämförelsevis lägre än motsvarande avgifter på det statliga järnvägsnätet. IBAB:s egna intäkter kommer till stor del från vagn- och lokmilsavgifter som uppgår till ca 8 miljoner kronor per år. Godstrafiken står för ca 95 % av den totala trafiken på Inlandsbanan och bedrivs av SJ, BK Tåg AB och Woxna Express AB. IBAB:s ekonomiska redovisning för tidsperioden fr.o.m. den 1 juli 1995 t.o.m. den 30 juni 1996 visar bl.a. att erhållna statliga bidrag utgör 92 % av intäkterna, att försäljning och övriga intäkter uppgår till ca 11,8 miljoner kronor samt att kostnaderna för spårunderhåll uppgår till ca 44,8 miljoner kronor. Dessa ekonomiska förhållanden innebär att IBAB är beroende av fortsatta statliga bidrag för att kunna finansiera sin verksamhet.

Enligt de avtal som IBAB och staten ingått, skall IBAB fullfölja den av riksdagen år 1991 beslutade upprustningen av vissa godstrafiksträckor samt vidmakthålla en tillfredsställande standard på Inlandsbanan. I enlighet med dessa avtal har IBAB vidmakthållit Inlandsbanan samt genomfört eller påbörjat upprustning till 22,5 tons axellast på olika delsträckor som totalt uppgår till 505 kilometer. Av det totala statliga bidraget på 250 miljoner kronor för upprustning av godstågssträckor som riksdagen har beslutat, återstår endast en mindre del att utbetala avseende upprustning av sträckan Storuman–Arvidsjaur. Järnvägsinspektionens tillsyn visar att IBAB sköter underhållet på ett tillfredsställande sätt och inga större olyckor har inträffat. IBAB har utfört underhållet av Inlandsbanan till en lägre kostnad än det statliga bidrag på 47 miljoner kronor per år som riksdagen beslutat. Därigenom har ett visst ekonomiskt utrymme skapats som möjliggör genomförandet av ytterligare underhållsåtgärder. IBAB har tillämpat totalentreprenad vid upphandlingen av underhållet av banan och utför inget banunderhåll i egen regi. Banverket utför i huvudsak motsvarande banunderhåll på statens spårplanläggningar i egen regi och tillämpar i regel inte totalentreprenadupphandling av banunderhåll. Den årliga kostnaden för banunderhåll kan dock variera kraftigt beroende på vilken typ av underhållsåtgärder som utförs och är också betingad av trafikbelastningen och banans standard. Dessa förhållanden gör det svårt att göra jämförelser mellan IBAB:s och Banverkets underhållskostnader. Banverkets pågående omorganisation som bl.a. kommer att resultera i

att verksamheten delas upp i olika enheter som ansvarar för förvaltning och produktion, kommer att underlätta sådana jämförelser i framtiden. Regeringen anser att det inte finns några skäl som motiverar en förändring av de nuvarande huvudmannaskapen för Inlandsbanan och de banor som ansluter till Inlandsbanan.

Inlandsbanans funktion i transportsystemet**Regeringens bedömning:**

Inlandsbanan har en viktig funktion i godstrafiksystemet. På vissa delar av Inlandsbanan är trafiken av mindre omfattning. Förutsättningarna att bedriva reguljär persontrafik på Inlandsbanan är mycket begränsade.

Skälen för regeringens bedömning:

Under år 1997 trafikeras Inlandsbanan av godstrafik mellan Mora–Arvidsjaur, dock med en låg trafikintensitet på sträckorna Sveg–Brunflo och Storuman–Arvidsjaur. Mellan Arvidsjaur och Jokkmokk tillåter banan trafik med maximalt 16 tons axeltryck och lämpar sig därför inte för godstrafik. Huvuddelen av de sträckor som trafikeras med godstrafik tillåter trafik med 22,5 tons axeltryck, som även är den normalt tillåtna axellasten på det statliga järnvägsnätet. Transporterna längs Inlandsbanan är koncentrerade till ett fåtal stora kunder som till stor del även är konjunktur känsliga och består i huvudsak av torv, massaved, timmer och trävaror. De största transportköparna är Uppsala Energi, MoDo och SCA. Godstrafiken på Inlandsbanan kan delas in i systemtågstrafik för transporter av massaved, timmer och torv samt vagnslasttrafik för transport av bl.a. trävaror. Vagnslasttrafiken har ökat de senaste åren. Det sydgående godsflödet är större än det norrgående vilket avspeglar en exportinriktad näringsstruktur i området. Den genomgående godstrafiken på Inlandsbanan är av betydligt mindre omfattning än den östvästliga trafik som avleds på det statliga järnvägsnätet och som har målpunkter längs Norrlandskusten (massaved och timmer) och i Uppsala (torvtransporter). Mellan åren 1992 och 1996 har transportarbetet ökat från 48 000 till 92 000 nettotonkilometer, vilket innebär att godstrafiken på Inlandsbanan har haft en positiv utveckling under en tidsperiod då godstrafiken på järnväg i Sverige generellt sett har minskat. Cirka en tredjedel av ökningen, motsvarande ca 14 500 nettotonkilometer, beror på

en omfördelning av trafik från andra järnvägar, bl.a. med anledning av att trafikavgifterna på Inlandsbanan är lägre än motsvarande banavgifter på statens spåranläggningar. De olika delarna av Inlandsbanan trafikerades under år 1996 enligt följande tabell:

DELSTRÄCKA	GENOMSnittligt ANTAL GODSVAGNAR PER DAG	ANDEL AV TOTALT TRANSPORTARBETE I %
Gällivare–Arvidsjaur	–	–
Arvidsjaur– Storuman	3,3	3
Storuman–Höting	18,1	17
Höting–Östersund	56,2	58
Brunflo–Sveg	2,5	3
Sveg–Mora	21,9	19
Totalt	101,9	100

Av tabellen framgår att sträckorna Storuman–Östersund och Sveg–Mora, som utgör 43 % av Inlandsbanans totala längd, uppbär 94 % av transportarbetet. Regeringen bedömer att Inlandsbanan har en viktig funktion i godstrafiksystemet i Norrland med målpunkter bl.a. längs Norrlandskusten och i Uppsala. På vissa delar av Inlandsbanan är trafiken av mindre omfattning.

År 1991 ingick staten ett avtal med trafikhuvudmännen i Dalarnas, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, som innebär att staten t.o.m. den 9 juni år 2001 ersätter trafikhuvudmännen årligen med 36 miljoner kronor för att dessa övertar ansvaret för persontrafikförsörjningen längs Inlandsbanan. Ersättningen till trafikhuvudmännen räknas årligen om med hänsyn till prisförändringar och uppgick år 1996 till ca 40 miljoner kronor. Den reguljära persontrafiken på Inlandsbanan upphörde år 1992 och ersattes med busstrafik längs riksväg 45, som i huvudsak löper parallellt med Inlandsbanan. Busstrafiken utgör den enda kollektiva resmöjligheten i nord-sydlig riktning i Norrlands inland och resandevolymer uppgår till ca 85 000 lokala och regionala resor per år. Olika skäl talar för att busstrafik även fortsättningsvis är det lämpligaste sättet att utföra persontrafikförsörjningen längs Inlandsbanestråket. Bland annat är befolkningskoncentrationen inte tillräcklig för att en effektiv persontågstrafik skall kunna bedrivas och sträckningen av riksväg 45 är generellt sett bättre anpassad till befolkningsfördelningen i området än Inlandsbanans sträckning.

Inlandsbanans betydelse för sysselsättning och regional utveckling

Regeringens bedömning:

Norrlands inland har en svag arbetsmarknad. Den direkta sysselsättningseffekten vid Inlandsbanan uppskattas till 150 årsarbetare.

De regionala och kulturhistoriska värdena är betydande vad gäller verksamhet förknippad med banan och den samlade kulturmiljö som Inlandsbanan utgör. Banan har även ett visst värde ur försvars- och beredskapssynpunkt.

Utredningens bedömning:

Den direkta sysselsättningseffekten av verksamheter vid Inlandsbanan uppskattas till ca 140–150 årsarbetare, exklusive de arbeten som orsakas av banupprustning. Den indirekta sysselsättningseffekten av verksamheten vid Inlandsbanan inom bl.a. näringslivet och turistnäringen är svår att beräkna. Det totala antalet sysselsatta som på olika sätt är beroende av Inlandsbanan kan grovt uppskattas till mellan 200 och 550.

Inlandsbanan kan ses som en symbol för integration och sammanhållning mellan berörda kommuner samt för utbytet av varor och tjänster inom inlandet och mellan inlandet och övriga Sverige. En nedläggning av Inlandsbanan skulle därför kunna ses som en inskränkning av inlandets utvecklingsmöjligheter. Byggnadsbeståndet längs Inlandsbanan är väl bevarat, men har delvis fått en annan användning än den ursprungliga eller är outnyttjat. De stationshus som är i funktion är ombyggda och förändrade. Byggnadshistorien är väl representerad och teknikhistorien är synnerligen väl representerad, bl.a. med byggnader och konstruktioner för ångloksdrift. Riksantikvarieämbetet menar i en studie av Inlandsbanan som utförts på uppdrag av IBAB (Rapport över kulturhistorisk besiktningresa längs Inlandsbanan mellan Orsa och Gällivare 1994) att olika former av kulturhistoriskt skydd är motiverade. Huvudalternativet för försvaret är i dag landsvägs-transporter med järnvägstransporter som ett komplement. Inlandsbanan bedöms inte vara av avgörande betydelse för totalförsvaret, men så länge den finns kvar och fungerar är den ett reservalternativ till stambanan genom Övre Norrland.

Fortsatt stöd till banhållningen inriktat mot godstrafik

Regeringens förslag:

Ett fortsatt statligt stöd till banhållningen i syfte att stödja godstrafiken på Inlandsbanan bör utgå tills vidare. Stödets omfattning bör beräknas bl.a. utifrån trafikbelastningen och behovet av underhållsinsatser på de bandelar som trafikeras i en icke ringa omfattning. För perioden fr.o.m. den 1 maj 1998 t.o.m. den 31 december 1998 bör stödet uppgå till 33,3 miljoner kronor. Det bör därtill skapas en möjlighet att finansiera infrastrukturinvesteringar på Inlandsbanan med medel från den av riksdagen beslutade regionala investeringsplaneringen.

Utredningens förslag:

Statskontoret anser att de framtida villkoren för Inlandsbanan bör klargöras i ett nytt riksdagsbeslut samt att de nuvarande avtalen mellan staten och IBAB bör ändras eller kompletteras. En utgångspunkt i den fortsatta hanteringen bör vara att medel till Inlandsbanan prövas på ett likartat sätt som medel till andra ändamål av samma karaktär. Den särställning som Inlandsbanan fick i det trafikpolitiska beslutet år 1988 bör omprövas och banan bör hanteras på motsvarande sätt som en länsjärnväg. Investeringar i infrastruktur på Inlandsbanan bör hanteras i den av riksdagen beslutade regionala investeringsplaneringen (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174), vilket innebär att framtida investeringar på Inlandsbanan kommer att vägas mot andra infrastrukturinvesteringar i de berörda länen. Efter en treårig övergångsperiod bör ansvaret för Inlandsbanan föras över från staten till regionala och lokala aktörer. Statskontoret anser att ett årligt bidrag på 43 miljoner kronor för banhållning på sträckorna Mora–Sveg samt Östersund–Storuman bör ligga till grund för ett statligt bidrag till banhållningen under denna övergångsperiod.

Skälen för regeringens förslag:

Regeringen anser att ett fortsatt statligt stöd till banhållningen av Inlandsbanan är nödvändigt för att säkerställa Inlandsbanans funktion i det nationella järnvägssystemet. Mot bakgrund av bl.a. tidigare riksdagsbeslut angående Inlandsbanan och de avtal som staten ingått med IBAB, anser regeringen att långsiktiga förutsättningar bör skapas för att trygga banhållningen på Inlandsbanan. Förutom de ändringar och tillägg som kan bli

följden av förslagen i denna proposition, anser regeringen att ingångna avtal om nyttjanderätt m.m. bör ligga fast. Vidare anser regeringen att det inte föreligger några förutsättningar, att i enlighet med Statskontorets förslag, avveckla det statliga stödet efter en övergångstid. Stödet bör därför utbetalas tills vidare. Skälen för detta är följande:

Sysselsättningen är regeringens viktigaste uppgift. Norrlands inland har landets svagaste arbetsmarknad och befolkningen har minskat kraftigt i det stora flertalet kommuner utmed Inlandsbanan. Verksamheten vid Inlandsbanan har därför en mycket stor betydelse för möjligheterna att i berörda kommuner nå de mål som lagts fast för regionalpolitiken. Målet om en halverad arbetslöshet till år 2000 förutsätter att även Norrlands inland har en väl fungerande infrastruktur.

Inlandsbanan sträcker sig genom ett vidsträckt skogsområde med råvara inte bara för traditionell skogsindustri utan också för biobränsle och torv. Biobränslen har under de senaste åren vuxit starkt i betydelse i energiförsörjningen och kan med tanke på riksdagens senaste energipolitiska beslut förväntas växa än mera i betydelse kommande år.

Järnvägstrafik är mest konkurrenskraftig när det gäller långväga transporter av skrymmande gods. Inlandsbanan har därför en nyckelroll i möjligheterna för Norrlands inland att tillgodogöra sig de växande möjligheter som den samlande politiken skapar för skogsbränslen och andra råvaror som finner sin marknad utanför närområdet. Det är härvid angeläget att standarden på banan kan upprätthållas på en sådan nivå att utvecklingsmöjligheterna kan tas till vara.

Regeringen anser därför att bidraget fr.o.m. den 1 maj 1998 bör uppgå till 50 miljoner kronor per år. För perioden fr.o.m. den 1 maj 1998 t.o.m. den 31 december 1998 innebär det att stödet bör uppgå till 33,3 miljoner kronor. Stödet bör fr.o.m. år 1999 omprövas årligen och beräknas utifrån bl.a. trafikbelastning och behovet av underhållsinsatser. Det bör därför ankomma på Banverket att utarbeta regler och rutiner för beräkningen av bidragets storlek och för uppföljning av genomförda åtgärder. I avtal bör säkerställas att de statliga medlen används för angivna syften.

I enlighet med tidigare riksdagsbeslut har huvuddelen av de mest trafikerade sträckorna av Inlandsbanan upprustats och tillåter trafik med 22,5 tons axeltryck. Utöver den upprustning som tidigare beslutats anser regeringen att det är angeläget att hela sträckan mellan Östersund och Arvidsjaur får en standard som möjliggör godstrafik med 22,5 tons axeltryck. Regeringen har därför föreslagit EU-kommissionen att ett bidrag på upp till 50 % av den totala kostnaden på 85 miljoner kronor för att upprusta sträckorna Ulriksfors–Hoting och Dorotea–Vilhelmina till 22,5 tons axellast, skall utgå inom ramen för Mål 6-programmet (avsnitt 3.4). Den res-

terande investeringskostnaden för dessa åtgärder bör finansieras med medel från anslaget Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar. Genomförandet av dessa åtgärder påverkar inte de av riksdagen beslutade planeringsramarna för infra-

strukturplaneringen. Regeringen föreslår därtill att det bör skapas en möjlighet att finansiera infrastrukturinvesteringar på Inlandsbanan inom ramen för den av riksdagen beslutade regionala investeringsplaneringen.

5 Sjö- och luftfart

5.1 Omfattning/ändamål

Utgiftsområdet omfattar Sjöfartsverkets, Handelsflottans kultur- och fritidsråds och Luftfartsverkets verksamhetsområden. Vidare omfattas transportstöd till Gotland, bidrag till sjöfarten för att skapa långsiktighet och rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelssjöfarten samt driftbidrag till kommunala flygplatser i skogslänen.

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.

UTGIFTSUTVECKLINGEN

MILJONER KRONOR (LÖPANDE PRISER) ¹					
1995/96	1996	1997 ²	1998	1999	2000
918,4	663,9	734,8	697,3	697,3	697,3

1 Avser enbart anslagsfinansierad verksamhet.

2 Avser utgiftsprognos för år 1997. I prognosen ingår s.k. äldre anslag.

5.2 Sjöfart

Sjöfartsmarknaden

Sveriges geografiska läge ger sjöfarten en naturlig position som det dominerande transportslaget för utrikeshandeln. Även för transportererna inom Sverige är sjöfarten av betydelse. Sjöfartsmarknaden i vårt närområde växer och sjötransporterna till och från Sverige ökar. Den sjöledes transporterade godsvolymen uppgick till 123 miljoner ton under år 1996.

Färjetrafiken är en sektor inom sjöfarten som utvecklats starkt. Närmare 30 miljoner ton lastbils- och järnvägsgods transporterades år 1996 med färjor.

Efter en svacka under år 1995 har passagerartrafiken på färjorna åter ökat och nästan 40 miljoner passagerare reste med färjetrafiken under år 1996.

Sjöfartsverket

Sammanfattande kommentarer till verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall:

Omsättningen för år 1996 uppgick till 1 399 miljoner kronor. Resultatet efter finansiella poster uppgick till 42,7 miljoner kronor. Regeringen konstaterar att räntabilitetsmålet på 10 % inte uppfylldes då räntabiliteten uppgick till 2,8 %.

Sjöfartsverkets verksamhet har till stor del präglats av arbetet med att förbättra sjösäkerheten och miljöanpassningen av sjöfarten.

Större förändringar

För närvarande genomför verket ett arbete för att rationalisera sin verksamhet. Rationaliseringen syftar bl.a. till att minska utgiftsnivån med ca 60 miljoner kronor år 2000 jämfört med innevarande år.

Mål

Sjöfartsverket skall se till att sjöfart skall kunna bedrivas året runt i svenska farvatten och på samtliga svenskar hamnar av betydelse under säkra och effektiva former. Sjöfartsverket skall även verka för att säkerheten ombord på svenska fartyg, oberoende av farvatten, är hög, samt att sjöfarten miljöanpassas.

Målet för räntabilitet föreslås ändras till 7 % och utdelningen föreslås ändras till 1/3 av resultatet. Prismålet, som innebär att avgiftshöjningar inte får överstiga nettoprisindex, ligger fast och soliditeten föreslås på sikt sänkas.

Prioriteringar år 1998

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

Resultatbedömning och slutsatser

Sjöfartsverket redovisade för år 1996 ett resultat på 42,7 miljoner kronor, vilket innebär en försämring med ca 90 miljoner kronor från föregående år. Sjöfartsverket anför att orsaken till det låga resultatet bl.a. är den kraftiga nedskärningen av anslaget B 1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. samt den debatt om sjöfartsavgifterna som inneburit att det inte varit möjligt att under år 1996 höja avgifterna. Enligt prognoserna kommer resultatet för år 1997 att bli ca 53 miljoner kronor.

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse för verksamhetsåret 1995/96 innehåller inga invändningar.

Sjöfartsverkets arbete har till stor del präglats av arbetet med att förbättra sjösäkerheten och att miljöanpassa sjöfarten. Från och med den 1 april 1997 tillämpar Sjöfartsverket den s.k. Stockholmsöverenskommelsen som kräver vissa stabilitetsegenskaper på alla ro-ro fartyg som anlöper svensk hamn. Den s.k. ISM-koden som säkerställer en fungerande sjösäkerhetsorganisation omfattar fr.o.m. den 1 juli 1997 samtliga passagerarfartyg. Arbetet med att förbättra sjösäkerheten har till stor del skett inom ramen för

FN:s internationella sjöfartsorganisation International Maritime Organisation, IMO.

Sjöfartsverket har sedan beslutet om miljödifferntiering av sjöfartsavgifterna togs av riksdagen (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115) arbetat med detaljutformningen av systemet. Den 1 april 1997 lämnade verket ett förslag till miljödifferntiering av sjöfartsavgiftssystemet avsett att införas den 1 januari 1998.

1. Verksamhetens inriktning

Sjöfartsverkets treårsplan

Verksamheten för Sjöfartsverket för de närmaste tre åren kan översiktligt beskrivas enligt följande:

Farledshållningen avser att tillförsäkra sjötrafiken en god framkomlighet och anpassas till rådande trafikflöden, nautiska behov och teknisk utveckling. Driftsäkerheten, noggrannheten och tillgängligheten på andra navigeringshjälpmedel bedöms år 2000 vara sådan att utvecklingen av Decca-systemet kan genomföras.

För *lotsverksamheten* är inriktningen att som hittills ge bra service med tidsprecision och hög kvalitet.

Sjöräddningen tillser att efterforskning och räddning av människor i sjönöd samt sjuktransporter från fartyg skall kunna utföras dygnet runt inom de områden som sjöräddningen ansvarar för.

Isbrytningens inriktning är att vintersjöfart skall kunna bedrivas på alla hamnar av betydelse.

Sjökarteverksamhetens uppgift är att konkurrenskraftigt utveckla, använda och marknadsföra högteknologiska metoder, produkter och tjänster för insamling, analys, bearbetning, presentation, arkivering och distribution av högkvalitativ sjögeografisk information.

Sjösäkerhet

I december 1994 beslutade regeringen att tillkalla en kommitté för att analysera möjligheterna att ytterligare utveckla säkerheten inom sjöfarten. Kommitténs betänkande (SOU 1996:182) Handlingsprogram för ökad sjösäkerhet överlämnades till regeringen i december 1996. Kommittén konstaterar inledningsvis att sjöfarten är en internationell verksamhet och att en förutsättning för god sjösäkerhet därför är att regler som skall gälla för sjöfarten är internationellt accepterade. Sverige bör därför även i fortsättningen i första hand bedriva sitt grundläggande sjösäkerhetsarbete inom ramen för IMO och EU.

I sitt handlingsprogram för ökad sjösäkerhet behandlar kommittén ett antal frågor, bl.a. informations- och dokumentationsfrågor, rollfördelning och

samarbete med klassificeringssällskapen och livräddningsutrustning.

Huvuddelen av remissinstanserna tillstyrker kommitténs förslag.

I april 1997 redovisade Sjöfartsverket ett uppdrag rörande vissa frågor om lastsäkring. Rapporten innehåller bl.a. överväganden om hur en ökad samsyn mellan de olika myndigheter som har ansvar för lastsäkring skall uppnås samt förslag till utveckling av tillsynsverksamheten.

I maj 1996 lämnade den s.k. Inspektionsutredningen sitt betänkande angående den framtida tillsynsverksamheten vad gäller luft-, sjö- och spårtrafiken. I betänkandet föreslås att Sjöfartsinspektionen även i framtiden bör ingå i Sjöfartsverket. Flertalet remissinstanser, däribland Sjöfartsverket, tillstyrker detta förslag eller lämnar det utan erinran. Statens haverikommission, Konkurrensverket, TCO och Kustbevakningen anser att Sjöfartsinspektionen bör ombildas till en självständig myndighet.

Miljö

Sverige bedriver främst via Sjöfartsverket ett aktivt arbete både nationellt och internationellt för att miljöanpassa sjöfarten. I enlighet med riksdagens beslut (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115) har Sjöfartsverket den 1 april 1997 inkommit med ett detaljerat förslag till hur sjöfartsavgiftssystemet bör miljödifferteras.

Sjöfartsverket har i årets miljörapport presenterat ett handlingsprogram för en miljöanpassad sjöfart. Sjöfartsverket har bl.a. sammanställt de olika åtgärder och insatser som enligt verket är angelägna att vidta för en fortsatt förbättrad miljöanpassning. Programmet anger därmed den inriktning som sjöfartens miljöarbete bör ha. En viktig del i det fortsatta arbetet är enligt verket att närmare utreda och bedöma bl.a. de ekonomiska konsekvenserna av de olika åtgärder som redovisas i programmet.

Regeringens överväganden

Regeringen fäster stor vikt vid det långsiktiga arbete som Sjöfartsverket bedriver för att miljöanpassa sjöfarten och för att öka sjösäkerheten.

Sjösäkerhetskommittén redogör på ett systematiskt sätt för sjösäkerhetens olika områden.

Regeringen följer samarbetet mellan Sjöfartsverket och näringen med att upprätta ett system för incidentrapportering. Regeringen fäster vidare stor vikt vid att ISM-certifieringen ligger samlad hos Sjöfartsverket, i syfte att säkerställa en enhetlig implementering av ISM-koden. Regeringen delar dock utredningens uppfattning att framtida erfarenheter får bilda utgångspunkt för fortsatta överväganden om

delegering till klassificeringssällskapen kan ske. Frågan om en fortsatt utveckling av livräddningsutrustning bör även i fortsättningen drivas aktivt av Sverige inom IMO.

Säkring av last, både på fartyg och inom varje lastbärare, är mycket viktig ur sjösäkerhetssynpunkt. För att åstadkomma en ökad säkerhet på området krävs bl.a. en ökad samsyn mellan de myndigheter som har ansvar för tillämpning av och tillsyn över de regler som gäller för lastsäkring. Regeringen betonar vikten av att Sjöfartsverket i enlighet med sina förslag aktivt verkar för en ökad samverkan mellan berörda myndigheter och fortsätter sina kontakter med företrädare inom EU-kommissionen om ett gemensamt säkerhetsbefrämjande regelverk för hela EU.

Regeringen konstaterar att en hel del av det säkerhetshöjande arbete som Sjösäkerhetskommittén redogör för i sitt handlingsprogram redan har inletts. Handlingsprogrammet, tillsammans med Sjöfartsverkets översyn av reglerna för lastsäkring, utgör en god grund för det långsiktiga arbetet med att förbättra sjösäkerheten.

Regeringen instämmer i inspektionsutredningens förslag att Sjöfartsinspektionen och Sjöfartsverket bör fortsätta att utgöra en organisatorisk enhet.

Regeringen tillstyrker i princip det förslag till miljödiffertering av sjöfartsavgiftssystemet som Sjöfartsverket redovisade den 1 april 1997.

Regeringen anser att verksamheten som Sjöfartsverket redovisat i sin treårsplan väl överensstämmer med de krav som i dag föreligger. Regeringen anser dock att verksamhetsmålen bör utvecklas. Sjöfartsverket har den 17 juni 1997 redovisat förslag till kvantifierbara verksamhetsmål inom varje verksamhetsområde. Verkets redovisning kommer att vara utgångspunkten för regeringens översyn av verksamhetsmålen.

2. Ekonomiska mål och resurser

Sjöfartsverkets treårsplan

Sjöfartsverket föreslår ett mål för räntabiliteten för åren 1998–2000 på 7 % och att målet för soliditeten fastställs till 55 %. Nuvarande mål är 10 % respektive 50 %. Verket menar att det finns förutsättningar att sänka avkastningskravet utan att för den skull ändra det uppsatta målet för utdelning till staten.

Som mål för prissättning gäller att sjöfartsavgifterna inte får höjas med mer än nettoprisindex. Sjöfartsverket förordar ett oförändrat prismål.

Sjöfartsverket har inlett ett arbete med att rationalisera sin verksamhet. Målet är att bl.a. minska utgiftsnivån med 60 miljoner kronor år 2000 jämfört med innevarande år.

Investeringsplan

Sjöfartsverket föreslår följande investeringsplan under perioden (tkr):

INVESTERINGAR	TOTALT 1998-2000	BERÄKNAT 1998	BERÄKNAT 1999	BERÄKNAT 2000
Farleder	80 310	34 280	24 530	21 500
Lotsning	136 025	52 125	39 475	44 425
Sjöräddning	2 640	1 180	780	680
Sjökartläggning	49 115	20 045	19 865	9 205
Isbrytning	395 000	135 000	135 000	125 000
Tekniska avd.	5 840	1 680	3 080	1 080
Totalt	668 930	244 310	222 730	201 890

Investeringarna finansieras för närvarande med egna medel. Verket har därutöver bemyndigande att inom viss ram ta upp lån i Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar.

Sjöfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 1998-2000 på sammanlagt ca 670 miljoner kronor. Investeringarna avser till helt övervägande del återanskaffningar, bl.a. planeras isbrytarna TOR och NJORD att bytas ut. För att minska kostnaderna har Sjöfartsverket undertecknat en avsiktsförklaring med Bylock & Nordsjöfrakt och Viking Supply Ships om tre isbrytande s.k. off shore-fartyg. Enligt avsiktsförklaringen skall kontraktet löpa på minst 15 år med option på ytterligare 15 år. Det första fartyget kan levereras år 1999. Sjöfartsverket skall kunna disponera fartygen och betalar en beredskapshyra under perioden 1 januari till 31 mars för detta. Fartygen kan dock även under denna period användas till annan verksamhet om isläget tillåter, vilket i sådant fall minskar Sjöfartsverkets hyreskostnad.

Återanskaffning av 14 lotsbåtar sker under treårsperioden till en beräknad kostnad av ca 135 miljoner kronor. Samtliga lotsbåtar förses med avgaskatalysatorer. Investeringarna inom sjökartläggning uppgår under perioden till ca 50 miljoner kronor och avser utrustning för såväl sjömätning som sjökortsframställning.

Regeringens överväganden

Trots att sjöfartsavgifterna inte ökat sedan år 1992, har Sjöfartsverket fram t.o.m. år 1995 uppfyllt det fastställda avkastningskravet. För år 1996 har emellertid målet för räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet inte kunnat uppnås.

Dagens ekonomiska mål, som fastställdes i 1994 års budgetproposition, grundar sig på parametrarna realränta, inflation och riskpremie. Det är uppenbart att åtminstone de två första parametrarna har ändrats sedan de nuvarande ekonomiska målen fastställ-

des. Den riskpremie som ingick i uträkningen av Sjöfartsverkets avkastningskrav i 1994 års budgetproposition sattes till 1-2 %.

Med beaktande av den satta riskpremien samt gällande räntenivå på femåriga statsobligationer tillstyrker regeringen verkets förslag till avkastningskrav på 7 %. Enligt prognosen nedan kommer nivån att uppnås i slutet av den redovisade perioden.

Ett lägre avkastningskrav innebär samtidigt att möjligheterna att bygga upp det egna kapitalet för en väsentlig självfinansiering av investeringar, vilket hittills varit verkets praxis, minskar. Regeringen anser emellertid att denna finansieringsform ej bör vara utgångspunkten för återanskaffningen av de isbrytare som avses genomföras framöver. På sikt bör således verkets höga soliditet sänkas från dagens nivå på 50 %. Regeringen tillstyrker således inte Sjöfartsverkets förslag om en höjning av soliditetsmålet utan avser att efter analys återkomma till riksdagen i frågan.

Regeringen föreslår att utdelningen fr.o.m. år 1998 följer den allmänna rekommendationen för statliga bolag, vilket innebär att utdelningen över en konjunkturcykel normalt bör vara en tredjedel av resultatet efter schablonskatt. Regeringen förordar att Sjöfartsverkets prismål skall vara oförändrat vilket innebär att avgiftshöjningar inte får överstiga nettoprisindex.

Med anledning av vad som ovan anförts om mål för soliditeten samt verkets aviserade finansiering av isbrytare, föreslår regeringen att en extra inleverans på 100 miljoner kronor görs under år 1998.

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

	1998	1999	2000
Resultat efter skattemotsvarighet (mkr)	45,9	59,7	77,0
Räntabilitet (%)	4,3	5,7	7,1
Beräknad skattemotsvarighet (mkr)	17,8	23,2	30,0
Utdelning (mkr)	115,3	19,9	25,7
Soliditet (%)	49,8	50,3	51,1
Investeringar (mkr)	244,3	222,7	201,9

I dag uppgår kostnadstäckningen för lotstjänsterna till ca 40 %. Regeringen anser att de som utnyttjar lotstjänster i högre grad bör kunna bära sina egna kostnader. En högre kostnadstäckning får emellertid inte ske på bekostnad av sjösäkerheten eller miljön.

Isbrytarnas lokalisering

Frågan om isbrytarnas lokalisering har aktualiserats vid flera tillfällen. Trafikutskottet har förutsatt (bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115) att regeringen prövar Sjöverksamhetskommitténs förslag i betänkandet

Statens maritima verksamhet (SOU 1996:41) om att föranstalta om en analys som innehåller jämförelser av kostnaderna vid en fortsatt stationering i Stockholm med en utlokalisering till Härnösand eller Luleå. Regeringen anser att Sjöfartsverket bör ha att självständigt ta ställning till hur mål som beslutats av riksdagen skall uppnås. Sjöfartsverket skall sträva efter att detta sker på ett kostnadseffektivt sätt. Regeringen finner därför ingen anledning att ifrågasätta Sjöfartsverkets val av lokalisering av isbrytarna.

Sjöfartsavgifter

Regeringen föreslog i föregående års budgetproposition ett nytt system för sjöfartsavgifter som harmoniserar med EU:s regler. Förslaget innebär att inrikes sjötransporter likställs med utrikes sjötransporter. Riksdagen beslutade i enlighet med förslaget men ansåg att det, mot bakgrund av att de föreslagna förändringarna inte saknar betydelse för delar av svenskt näringsliv, exempelvis de svenska raffinaderierna, är angeläget att se över konsekvenserna av den föreslagna omläggningen av sjöfartsavgiftssystemet. Riksdagen uttalade samtidigt att regeringen under år 1997 skulle redovisa sina överväganden för riksdagen.

Riksdagsbehandlingen medförde även att införandet av det nya sjöfartsavgiftssystemet sköts upp till den 1 januari 1998 och därmed samordnades med införandet av miljödifferenteringen av sjöfartsavgiftssystemet.

Regeringens ambition har varit att effekterna av omläggningen skall bli så små som möjligt. En arbetsgrupp har till följd av riksdagens tillkännagivande arbetat med att se över konsekvenserna av det föreslagna systemet. I enlighet med arbetsgruppens förslag och inom ramen för riksdagens tillkännagivande, föreslår regeringen att ett maxbelopp införs för tankfartygen i likhet med vad som i dag gäller för torrlastfartygen. Det nya sjöfartsavgiftssystemet införs därmed som beräknat den 1 januari 1998.

Minnesmärke

En arbetsgrupp, bestående av myndigheter och organisationer inom rederinäringen m.fl., har arrangerat och bekostat en minneshögtid och ett minnesmärke till minne av de sjömän i handelsflottan som under andra världskriget fick offra livet för sitt land. Minnesmärket skall stå i Göteborg på mark tillhörig kommunen som åtagit sig att för all framtid bekosta underhållet av monumentet om det överläts på kommunen. Regeringen föreslår därför att riksdagen för statens del godkänner vad som här anförs om minneshögtid och minnesmärke samt beslutar att som gåva överlämna minnesmärket till Göteborgs kommun.

3. Finansiella befogenheter

Sjöfartsverkets investeringar finansieras med egna medel. Verket har emellertid bemyndigande att inom viss ram ta upp lån i Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar.

Regeringens överväganden

Riksdagens bemyndigande till regeringen att ta upp lån till staten regleras i lagen (1988:1387) om statens upplåning. Regeringen har tidigare denna dag föreslagit att det i lagen skall tas in bestämmelser som ger regeringen möjlighet att efter bemyndigande av riksdagen låta affärsverken ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret och lämna garantier. Dessa bemyndiganden skall inhämtas för varje affärsverk och för ett år i taget.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att riksdagen bemyndigar regeringen att under budgetåret 1998 låta Sjöfartsverket

- ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 110 miljoner kronor,
- teckna borgensförbindelser till förmån för ett av verket delägt bolag inom en total ram på 20 miljoner kronor,
- placera kassamässigt överskott i och utanför Riksgäldskontoret.

Anslag för budgetåret 1998

B 1. Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

1995/96	Utgift	68 624	¹	
Därav 1996	Utgift	45 800		
1997	Anslag	44 454	Utgifts- prognos	44 454
1998	Förslag	44 415		
1999	Beräknat	44 454		
2000	Beräknat	44 454		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

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. Sammanlagt vill Sjöfartsverket för budgetåret 1998 öka anslaget från dagens nivå på 44,5 miljoner kronor till 86,1 miljoner kronor, dvs. en ökning med 41,6 miljoner kronor.

Utredning om fritidsbåtstrafikens kostnadsansvar m.m.

Efter att trafikutskottet anfört att regeringen bör överväga om de fördelar som ett fritidsbåtsregister innebär från sjösäkerhets- och ordningssynpunkt motiverar att det statliga fritidsbåtsregistret återinförs, tillsatte regeringen i oktober 1995 en utredning för att närmare belysa vilka kostnader fritidsbåtstrafiken orsakar samhället samt för att överväga hur dessa kostnader betalas. Även vissa andra frågor som uppmärksammats av skatteutskottet respektive lagutskottet såsom båtskatt och obligatorisk ansvarsförsäkring kom att ingå i utredningsdirektiven.

I december 1996 redovisade utredaren sitt betänkande (SOU 1996:170). Utredaren föreslår att ett obligatoriskt statligt fritidsbåtsregister införs för de 300 000 båtar som är över 5 meter och/eller med en motorstyrka på mer än 10 kW samt att en båtavgift på 200 kronor tas ut för att täcka de kostnader som fritidsbåtssektorn orsakar. Däremot föreslår utredaren ingen båtskatt. Utredarens förslag inom miljöområdet behandlas av Miljödepartementet. På grund av omfattningen av frivilliga försäkringar på området och den begränsade omfattningen av ansvarsfall föreslår utredaren inte någon obligatorisk ansvarsförsäkring. Frågan behandlas av Justitiedepartementet. Betänkandet har remitterats.

I likhet med då frågan om ett statligt fritidsbåtsregister tidigare har utretts är ett flertal myndigheter förespråkare för att ett statligt fritidsbåtsregister införs. Rikspolisstyrelsen, Räddningsverket, Kustbevakningen och Tullen anser att ett statligt fritidsbåtsregister innebär positiva effekter för övervakning, stöldskydd, olycksstatistik och sjöräddning.

Fritidsbåtssektorn i Sverige är närmast att betecknas som en folkrörelse och sammanlagt finns det över en miljon fritidsbåtar i Sverige. Företrädare för sektorn, dvs. båtägarna, har i remissvar gett uttryck för att de varken vill ha ett nytt fritidsbåtsregister eller båtavgift.

Sjöfartsverket, som i utredningen föreslås vara registermyndighet, pekar på tidigare negativa erfarenheter. Sjöfartsverket menar att miljöskälen inte är särskilt tunga då de viktigaste parametrarna som körsätt, båtbottnfärg och sophantering inte är re-

gistreringsbara. Verket anser även att de flesta olyckor sker med båtar som inte skulle omfattas av registreringsplikt. Inte heller Datainspektionen tillstyrker ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister.

Slutsats

Regeringen bedömer att det finns motiv för ett statligt åtagande i denna fråga. Detta åtagande bör genomföras i nära samråd med sektorns intressenter, företrädesvis den folkrörelse som båtfolket utgör men även exempelvis försäkringsbranschen. Regeringen avser därför återkomma med ett konkret förslag till hur en allmän registrering av fritidsbåtar skall genomföras. Förslaget bör även innehålla det som utredningen har anfört om fritidsbåtstrafikens kostnadsansvar.

Regeringen anser att det är önskvärt att uppfylla den generella principen att nyttjare av olika tjänster även skall betala för dessa. Principen är emellertid av olika skäl inte alltid genomförbar. Det går inte att bortse från Sjöfartsverkets redovisning som visar att fritidsbåtssektorn ger upphov till kostnader som i dag inte täcks av anslagsmedel. Frågan behandlas vidare i det förslag om allmän registrering som regeringen ovan aviserat. Det är emellertid troligt att kostnaderna som direkt orsakas av fritidsbåtssektorn, dvs. särkostnaderna, är lägre. Sjøräddning, farledshållning etc. måste ändå till stor del finnas för handelssjöfartens räkning. Med anledning av det statsfinansiella läget kan regeringen dock inte i år tillstyrka någon anslagsökning.

B 2. Transportstöd till Gotland

1995/96	Utgift	230 585 ¹		
Därav 1996	Utgift	172 095		
1997	Anslag	175 000	Utgifts- prognos	182 000
1998	Förslag	175 000		
1999	Beräknat	175 000		
2000	Beräknat	175 000		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

Från den 1 januari 1998 kommer ett nybildat bolag med Rederi AB Gotland och Silja Line AB som delägare att bedriva den av staten garanterade bastrafiken mellan Gotland och fastlandet.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Antalet passagerare i Gotlandstrafiken har ökat under senare år och ett nytt rekord uppnåddes år 1996 med drygt 1,1 miljoner passagerare. Lastvolymen har till följd av lågkonjunkturen under senare år haft en något vikande utveckling. Den mycket gynnsamma resandeutvecklingen kan delvis förklaras med att den svaga kronan har ökat intresset för turism i Sverige.

Riksrevisionsverkets revisionsberättelser för verksamhetsåren 1995 och 1996 innehåller inga invändningar.

Gotlandstillägget

I enlighet med riksdagens beslut (prop. 1995/96:44, bet. 1995/96:TU7, rskr. 1995/96:99) inleddes avvecklingen av det s.k. Gotlandstillägget fr.o.m. den 1 januari 1997 med 0,2 procentenheter till 0,4 %. Regeringen gav den 6 mars 1997 NUTEK i uppdrag att i samråd med Konkurrensverket följa upp avvecklingen och årligen, eller omgående om negativa effekter för Gotlands näringsliv påvisas, återkomma med en rapport till regeringen.

I augusti 1997 lämnade NUTEK en lägesrapport beträffande avvecklingen av Gotlandstillägget. Rapporten ger en utförlig beskrivning av vad som hittills har skett. NUTEK konstaterar emellertid att det inte varit möjligt att dra några mer ingående slutsatser om avvecklingens betydelse för utvecklingen av näringslivet på Gotland, eftersom sänkningen av Gotlandstillägget endast varit i kraft under ett halvår.

Som en följd av Gotlandstilläggets avveckling höjde transportförmedlingsföretagen sina fraktpriser till och från Gotland, vilket har visat sig ge negativa effekter för Gotlands näringsliv. Sjöfartsverket har därför den 19 juni 1997 beslutat att sänka längdmeter-taxan för transportstödsberättigade transporter till och från Gotland till 52 kronor. Regeringen konstaterar att transportförmedlingsföretagen därefter sänkt sina fraktpriser. Regeringen har vidare gett NUTEK i uppdrag att i samråd med berörda intressenter utarbeta förslag till en modell för stöd till godstransporter till och från Gotland. I avvaktan på en långsiktig lösning föreslår regeringen att den fortsatta avvecklingen av Gotlandstillägget bör avvaktas. Gotlandstillägget bör därmed vara 0,4 % under år 1998.

Avtalet med Nordström & Thulin AB

Det gällande avtalet med Nordström & Thulin AB om linjetrafiken på Gotland upphör att gälla den 31 december 1997. I samband med avvecklingen av avtalet kommer vissa icke oväsentliga kostnader att

uppträda. I dessa kostnader ingår kapitalkostnader och kostnader för tillsyn av fartygen i avvaktan på en försäljning av fartygen.

Slutsats

Regeringen föreslår att anslaget bibehålls inom den kostnadsram på 175 miljoner kronor som riksdagen tidigare beslutat om (prop. 1996/97:33, bet. 1996/97:TU4, rskr. 1996/97:60). Därutöver föreslås att regeringen ges ett bemyndigande att överskrida anslaget under budgetåret 1998 med anledning av vad som ovan anförts om det gällande avtalet med Nordström & Thulin AB om linjetrafiken på Gotland.

B 3. Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

1995/96	Utgift	94 008	¹	
Därav 1996	Utgift	62 800		
1997	Anslag	62 660	Utgifts- prognos	62 660
1998	Förslag	62 660		
1999	Beräknat	62 660		
2000	Beräknat	62 660		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

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

Regeringens överväganden

Regeringen beräknar anslaget för budgetåret 1998 till 62 660 000 kronor.

B 4. Bidrag till sjöfarten

1995/96	Utgift	510 000	¹	
Därav 1996	Utgift	368 000		
1997	Anslag	400 000	Utgifts- prognos	412 000
1998	Förslag	400 000		
1999	Beräknat	400 000		
2000	Beräknat	400 000		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

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 lämnas till arbetsgivares kostnader för skatt och sociala avgifter.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Genom det statliga stödet har de svenska rederiernas situation förbättrats och konkurrensförmågan stärkts. Den nedåtgående trenden för antalet svenskregistrerade fartyg vände år 1995 och under budgetåret 1995/96 ökade tonnaget med 225 000 dödviktston till 2 300 000 dödviktston. Antalet fartyg i den svenska handelsflottan ökade med 9 stycken under år 1996 och uppgick vid årets slut till 272 stycken.

Sedan det sjöfartspolitiska beslutet togs har sjöfartsnäringsens omvärld förändrats. EU:s nyligen beslutade riktlinjer för statsstöd till sjöfartsnäringsen innefattar bl.a. möjlighet att tillämpa nya förmånliga regler för företagsbeskattningen. Sådana tillämpas exempelvis redan i Norge och Holland. Båda dessa länder, men även andra europeiska länder, har också, genom att acceptera s.k. internationella register, gett rederierna möjlighet att anställa sjöfolk till låga bemanningskostnader. De förändrade konkurrensförutsättningarna i vår omvärld har sammantaget lett till oro i den svenska rederinäringsen. Denna oro har bl.a. tagit sig uttryck i utflaggning och risk för ytterligare sådan.

Den 15 maj 1997 beslutade regeringen att tillsätta en utredning för att mot bakgrund av den fastlagda närings- och sjöfartspolitiken närmare utreda den svenska rederinäringsens struktur och kapitalförsörjning samt allmänna företagsvillkor.

Regeringen konstaterar att en principöverenskommelse träffats mellan SEKO-Sjöfolk och Sveriges Redareförening för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenssituation. Enligt principöverenskommelsen öppnas möjligheter för svenska rederier att anställa sjöfolk från länder utanför EU för tillfällig anställning enligt särskilda förutsättningar. För att nå nödvändiga kostnadsbesparingar i de fallen krävs också förändringar av lagstiftningen, bl.a. på det sociala området. Frågor som rör den anställdes sociala förmåner avses att regleras i avtal. Regeringen avser därutöver att se över berörd lagstiftning med anledning av parternas principöverenskommelse. Enligt principöverenskommelsen förutsätts dock att även övriga sjöfackliga organisationer ingår liknande överenskommelser.

För att underlätta fortsatta rationaliseringar på bemanningssidan avser regeringen även att lägga fram ett förslag som innebär att sjöarbetstidslagen upphävs. Förslaget innebär att en omfattande detaljreglering slopas. Den nya lagen reglerar i stället sjömännens vilotid och överläter till parterna att komma överens utifrån ILO:s regelverk. Vidare införs ett krav på att Sjöfartsverket skall fastställa säkerhetsbemanningen.

Slutsats

Sjöfarten har en stor betydelse för den svenska utrikeshandeln och för det svenska näringslivet. Sverige behöver en högkvalitativ sjöfart vilket inte minst de svenska redarna har visat att de kan erbjuda i sina transportlösningar för såväl industrin som för persontrafiken. Det är därför viktigt att slå vakt om en svensk sjöfartsnärings och, i enlighet med det långsiktiga beslutet om rimliga konkurrensvillkor, skapa ett positivt klimat för näringen att utveckla säkra och miljövänliga transportlösningar. Den utredning som inom kort kommer att redovisa den svenska sjöfartsnäringsens konkurrenssituation kommer tillsammans med det samförstånd som nu växer fram mellan arbetsmarknadens parter att vara en naturlig utgångspunkt för det fortsatta arbetet.

Regeringen föreslår att bidragsnivån 400 miljoner kronor för år 1998 bibehålls i enlighet med det långsiktiga beslut som togs i förra årets budgetproposition. Regeringen avser att se över om det inom denna ram går att justera bidraget till den anställdes sociala skydd från dagens nivå på 29 000 kronor per helårsanställd sjöman till en högre nivå.

Åtgärder mot förorening från fartyg

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

5.3 Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) har till uppgift att tillhandahålla sjöfolk ett attraktivt fritids- och kulturliv. HKF:s verksamhet finansieras i dag genom en avräkning på Sjöfartsverkets fyravgifter som får uppgå till högst 9 % samt av egna avgiftsin- täkter. Dessa medel tilldelas HKF efter särskild prövning av regeringen. Då avgiftssystemet för sjöfartsavgifter förändras, kommer rådet i framtiden att

finansieras genom avräkning från intäkter från farledsavgifter.

Regeringens överväganden

HKF föreslår att 20 miljoner kronor av rådets totala kostnader skall finansieras genom avräkning av farledsavgifterna. Vidare beräknar HKF att de egna avgiftsintäkterna uppgår till 6,9 miljoner kronor.

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

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse för verksamhetsåret 1995/96 innehåller inga invändningar.

Regeringen uppdrog den 25 april 1996 åt HKF att i enlighet med tidigare riksdagsbeslut tillse att de av staten lämnade bidragen till sjöfartshotellen återförs till staten. HKF inkom den 9 oktober 1996 med en redovisning av uppdraget. I redovisningen framgår det att stiftelserna endast kan fördela medel i enlighet med sina ändamålsbestämmelser. I dessa bestämmelser finns i dag inga formuleringar som ger stiftelserna möjligheter att återbetala medel till staten. Med utgångspunkt från HKF:s redovisning avvaktar regeringen stiftelsernas avveckling då det i dag saknas juridiska möjligheter att återkräva bidragen.

5.4 Luftfart

Flygmarknaden

Antalet flygpassagerare i linjefart och chartertrafik ökade under år 1996 med 6 % till 17,8 miljoner vid de statliga flygplatserna. Detta är den högsta siffran någonsin och innebär att hela den nedgång som noterades i början av 1990-talet nu är återhämtad. Utrikestrafiken svarade för i stort sett hela denna ökning på ca 1 miljon passagerare medan inrikestrafiken endast noterade en mycket svag ökning med 22 000 passagerare. Detta speglade i huvudsak utvecklingen av den svenska ekonomin med fortsatt god exportutveckling men svagare inhemsk efterfrågeökning. Privata sällskapsresor med flyg uppvisade emellertid även under år 1996 en god tillväxt.

Antalet landningar i linjefart och chartertrafik ökade under år 1996 med 6 % till 221 000. Ökningen var något större för utrikestrafiken än för inrikestrafiken, som dock noterade en ökning av antalet landningar med ca 5 %. Flygbolagen har efter en konsolideringsperiod under år 1996 åter ökat sitt utbud och satsar nu även på privatresemarknaden, bl.a. genom öknings av s.k. lågprisplatser. Det kan vidare noteras att antalet landningar vid statliga flygplatser av taxi- och allmänflyg under år 1996 minskade med 3 % till 110 000. Antalet överflygningar av svenskt

kontrollerat luftrum ökade däremot med 10 % till 145 000, vilket är en fjärdedel av totala antalet luft-rumsrörelser. Ökningen beror bl.a. på ökad trafik mellan Västeuropa och Asien och mellan Nordamerika och Centraleuropa samt på ökat utnyttjande av flygvägen över de f.d. Sovjetrepublikerna till Fjärran Östern. Flygfrakten uppvisade även under år 1996 en kraftig tillväxt med ca 14 % till 154 000 ton, vartill kommer ytterligare 33 000 ton i flygpostbefordran.

Den huvudprognos som redovisats av Luftfartsverket innebär för hela perioden 1996–2000 en total ökning av passagerare i inrikestrafik med 14,5 %, en total ökning av landningar i inrikestrafik med 2,2 %, en total ökning av passagerare i utrikestrafik med 18,1 %, en total ökning av landningar i utrikestrafik med 13,7 % samt en total ökning av överflygningar med 26,9 %. Den nya prognosen innebär en kraftig uppskrivning av överflygningar och även en viss uppskrivning av inrikes passagerare medan ökningen av landningar i inrikestrafiken nedjusterats, liksom marginellt utrikes passagerare och landningar.

Den gemensamma flygmarknaden inom EES-området är etablerad sedan den 1 april 1997. Flygföretag som uppfyller de gemensamma kraven på operativ och ekonomisk säkerhet m.m. har nu tillgång till ett fritt marknadstillträde även beträffande inrikes linjer i andra EES-länder.

Flyget har en särskilt stor betydelse för trafikförsörjningen i de delar av Sverige där stora avstånd gör att alternativa transportformer är svåra att använda. Regeringen avser att återkomma till frågorna om statens ansvar för flygtrafikförsörjningen i landets olika delar i 1998 års trafikpolitiska proposition.

Arbetet med att minska flygets miljöproblem har fortsatt hög prioritet. Den ekonomiska styrningen genom miljörelaterade luftfartsavgifter som infördes av Luftfartsverket år 1994 skärps. Bullerrelateringen utökas och kompletteras från år 1998 med även avgasrelaterade avgifter. Därmed ökar de ekonomiska incitamenten för flygbolagen att investera i flygplan med bättre miljöegenskaper. Samarbetet mellan Luftfartsverket och Naturvårdsverket har under år 1997 utvidgats, bl.a. med en strategisk plan för miljöanpassning av den civila luftfarten och en gemensam analys av sektorsansvaret inom miljöområdet.

Luftfartsverket

Sammanfattande kommentarer till verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

Luftfartsverkskoncernens resultat år 1996 före bokslutsdispositioner var 290 miljoner kronor, en försämring med 20 % jämfört med föregående år. Regeringen konstaterar att Luftfartsverket år 1996 uppfyllde räntabilitetsmålet men att någon utdelning inte kunde lämnas på grund av avsaknad av fritt eget

kapital. Budgeterat motsvarande resultat för år 1997 är 432 miljoner kronor. Verksamhetsmålen för säkerhet och luftfartspolitik kan anses uppfyllda i huvudsak. Regeringen anser emellertid att resultatmåtten beträffande flygsäkerhet (safety) och skydd mot brottsliga handlingar inom luftfarten (security) bör breddas och utvecklas ytterligare.

Större förändringar

Luftfartsverket har låtit genomföra en större genomlysning av verkets ekonomi på grund av en rad nya förutsättningar för verksamheten. Resultatet pekar på behov av omfattande åtgärder för att förhindra långsiktigt bestående resultatförsämringar.

Mål

Det övergripande målet för Luftfartsverkets verksamhet föreslås omformulerat i enlighet med vad som framkommit inom ramen för det genomförda analysarbetet avseende verkets olika roller. Övriga verksamhetsmål föreslås vara oförändrade.

Målet för räntabilitet på eget kapital föreslås sänkt till 8 % från nuvarande 13 %, bl.a. med anledning av sänkt räntenivå och en anpassning av riskpremien för investeringar i luftfartens infrastruktur till nivån för annan trafikinfrastruktur. Utdelningskravet på 4 % på eget kapital föreslås ändrat till 1/3 av vinsten. Inleveranser under perioden 1997–2000 föreslås användas för att finansiera verkets anpassningsåtgärder för tillträde till Schengensamarbetet upp till maximalt 2/3 av den totala kostnaden för sådana åtgärder.

Ett långsiktigt soliditetsmål föreslås på 25 %. Prisrestriktionen föreslås mot bakgrund bl.a. av verkets förestående ekonomiska situation ändrad till lika med NPI, räknad som genomsnitt fr.o.m. år 1993. Undervägsavgifterna, som numera styrs av Eurocontrols regler föreslås dock helt exkluderade från prisrestriktionen, liksom securityavgiften samt bulleravgifter som ersätter den tidigare miljöskatten på inrikes flygtrafik. Inget särskilt mål för totalproduktivitet föreslås tills vidare.

Prioriteringar 1998–2000

En investeringsnivå på 4 600 miljoner kronor föreslås för planperioden 1998–2000. I planen ingår därvid anpassningsåtgärder vid de svenska flygplatserna för ett svenskt operativt deltagande i Schengensamarbetet i enlighet med regeringens inriktning i Vårpropositionen 1997. Investeringarna avser i övrigt främst utbyggnad av Arlandas tredje rullbana och modernisering av flygtrafikledningssystemet. En oförändrad total låneram på 3 500 miljoner kronor föreslås, samt ramar för borgensåtaganden och säkerheter vid utställande av derivatinstrument.

Resultatbedömning och slutsatser

Luftfartsverkskoncernen redovisade för år 1996 ett resultat före bokslutsdispositioner på 290 miljoner kronor, en försämring med 20 % jämfört med år 1995. Resultatet är 25 miljoner kronor lägre jämfört med vad som budgeterats i nu gällande treårsplan. Resultatförsämringen har till stor del sin grund i att en större del av nedlagda projektkostnader i det numera försenade och ändrade projektet avseende moderniseringar inom flygtrafiktjänsten har kostnadsförts under år 1996. Resultatet för år 1997 uppgår enligt nu gällande budget till 432 miljoner kronor. Verket anser i årsredovisningen för år 1996 att gällande verksamhetsmål för säkerhetsarbetet (safety och security) och luftfartspolitiken har uppfyllts. Investeringarna uppgick under år 1996 till 808 miljoner kronor, omfattande bl.a. en ny flygplats i Karlstad, ny terminal i Sundsvall/Härnösand och förberedelser för utbyggnaden av Arlanda med en tredje rullbana.

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse innehåller inte några invändningar mot Luftfartsverkets bokslut för år 1996.

Regeringen konstaterar att Luftfartsverket jämfört med i regleringsbrev för år 1996 uppställda mål har uppfyllt räntabilitetsmålet. Att utdelningskravet inte uppfyllts beror på avsaknad av fritt eget kapital, vilket i enlighet med de tillämpade formerna i affärsverkets redovisning förhindrar utdelning. Det långsiktiga soliditetsmålet 25 % uppfylls inte heller, men soliditeten steg något till 21 % och målet är numera i regleringsbrev för år 1997 framflyttat till att nås senast år 1999. Regeringen delar synen att de uppställda verksamhetsmålen uppfyllts i huvudsak, men anser att uppföljningen av målen för säkerhetsarbetet (safety, security) och det luftfartspolitiska arbetet bör utvecklas vidare. Bland annat är det viktigt att säkerhetsmålet fortsättningsvis mäts över hela luftfartssektorn och att verkets miljöarbete även fortsättningsvis ges hög prioritet.

1. Verksamhetens inriktning m.m.

Luftfartsverkets treårsplan

Luftfartsverket föreslår att följande mål för verksamheten fastställs av regeringen:

Som övergripande mål för verksamheten föreslås att Luftfartsverket skall främja ett säkert, konkurrenskraftigt och miljöanpassat flyg för att tillgodose människors resbehov och näringslivets behov av varutransporter genom att bedriva flygplatsverksamhet, flygtrafiktjänst, flygsäkerhetsarbete och luftfartspolitiskt arbete.

Som verksamhetsmål för myndighetsarbetet föreslås att flygsäkerhetsstandarden skall vara lägst i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer, att skyddet mot brottsliga handlingar som äventyrar säkerheten för den civila luftfarten (security) skall vara i nivå med det som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer samt att Luftfartsverket skall bidra till att luftfartspolitikerna nationellt och internationellt bedrivs och utvecklas på ett kompetent och förtroendeingivande sätt, bl.a. genom att verka för en tillfredsställande trafikförsörjning och genom att tillvarata svenska luftfartsintressen.

Den inriktning (strategi) som Luftfartsverket anför för att uppfylla sitt övergripande mål bygger oförändrat på följande nyckelord: säkerhet, snabbhet, tillgänglighet, miljöhänsyn samt oväld i myndighetsutövningen och affärsmässighet i övrig verksamhet.

Regeringens överväganden

Som nämndes av regeringen i föregående års budgetproposition har under åren 1996–1997 pågått ett översynsarbete rörande Luftfartsverkets framtida roller och struktur. Målet med översynsarbetet har varit att åstadkomma en myndighetsstruktur som ger ökad tydlighet i mål och uppdragsbeskrivningar och som därigenom kan skapa ytterligare effektivitet. Under arbetet har tre huvudsakliga roller för Luftfartsverket kunnat identifieras, nämligen den säkerhetsreglerande rollen, sektorsansvarsrollen och infrastrukturhållarrollen, som även innefattar de kommersiella delarna av Luftfartsverkets verksamhet. Regeringen remitterade under våren 1997 en promemoria i ärendet. Regeringen finner vid en samlad bedömning nu inte tillräckliga skäl för att vidta några åtgärder beträffande Luftfartsverkets organisationsstruktur.

De i treårsplanen redovisade förslagen till verksamhetsmål för Luftfartsverket är oförändrade jämfört med de mål som fastställdes av riksdagen för innevarande treårsperiod 1997–1999. I samband med strukturöversynen har emellertid Luftfartsverket ställt sig bakom ett förslag till omformulering av det övergripande verksamhetsmålet. Regeringen föreslår

att det övergripande målet för Luftfartsverket skall vara

dels att ur ett samhällsperspektiv skapa förutsättningar för ett säkert, effektivt och miljöanpassat flyg som kan tillgodose människors och näringslivets behov av resor och godstransporter,

dels att tillhandahålla och ansvara för att på ett företagsekonomiskt effektivt sätt driva och utveckla statens flygtrafiktjänst och flygplatser och därmed sammanhängande verksamhet.

Regeringen föreslår vidare att de övriga, oförändrade verksamhetsmålen fastställs.

2. Ekonomiska mål och resurser

Luftfartsverkets treårsplan

Luftfartsverkets ekonomiska plan, som är byggd på tidigare redovisade prognoser för trafiktillväxt under perioden, innebär beräknade resultat före dispositioner på 450, 440 och 420 miljoner kronor för åren 1998–2000. Verket föreslår ett förändrat mål för *räntabiliteten* under åren 1998–2000 på 6 % på eget kapital efter skattemotsvarighet. Nuvarande räntabilitetsmål är 13 %. Verket motiverar nedskrivningen med det förändrade ränteläget för 5-åriga statsobligationer, samt att riskpremien i räntabilitetsmålet, som hittills uppgått till 4–5 %, skrivs ned och varierar efter verksamhetens art. Luftfartsverket föreslår därvid 1 % riskpremie för infrastrukturverksamheterna, som utgör ca 2/3 av affärsverksamheten och 3 % för de återstående kommersiella aktiviteterna. Sammanvägt innebär detta en riskpremie på i snitt 1,5 %. Slutligen anser verket att verkets sektorsuppgifter motiverar en ytterligare nedskrivning med ca 1 %. I den ekonomiska planen beräknas motsvarande räntabilitet åren 1998–2000 till 15, 13 respektive 12 % exklusive anpassningsåtgärder för Schengensamarbetet.

Utdelningskravet, för närvarande 4 % på eget kapital efter skattemotsvarighet, anser verket också bör ändras, så att målet fastställs med hänsyn till dels verkets kapitalbehov, dels den genomsnittliga utdelningen för de 100–150 största företagen i Sverige. Dessutom bör belastningen av verkets sektorsuppgifter avräknas från utdelningen. Något nytt förslag på nivå ges dock inte i treårsplanen. Beräknad utdelning enligt nu gällande mål inklusive skattemotsvarighet i ekonomiska planen åren 1998–2000 är 158, 178 respektive 199 miljoner kronor.

Luftfartsverket föreslår vidare i treårsplanen som oförändrat mål för *soliditeten* att denna skall uppgå till minst 25 % vid utgången av år 1999. I den ekonomiska planen är soliditeten åren 1998–2000 24, 25 respektive 25 %.

Luftfartsverket föreslår i treårsplanen som *prisrestriktion* att trafikavgifterna får öka med högst 80 %

av nettoprisindex fr.o.m. år 1993. Verket pekar på att man som en följd av vidtagna effektiviseringsåtgärder kunnat sänka avgifterna på infrastrukturjäns-ter med 5 % realt sedan år 1993. Jämfört med nu gällande prisrestriktion föreslår verket att undervägs-avgifterna (en route-avgifterna) exkluderas. Detta är en följd av att dessa från den 1 januari 1997 integrerats i Eurocontrols centraliserade avgiftssystem. Detta system är fullt kostnadsbaserat och underskott påförs eller överskott återförs till brukarna två år senare. LFV påpekar vidare att den avgiftshöjning i bullerdifferentieringen av landningsavgifterna som verket genomför från den 1 april 1997 inte bör räknas med i restriktionen eftersom den införs som kompensation för slopande av avgasskatten på inrikes flygtrafik. Verket föreslår vidare i treårsplanen att nuvarande av regeringen fastställda mål för totalproduktiviteten 3 % per år bör slopas eftersom verket menar att prisrestriktionen fyller samma funktion.

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 1998–2000 på sammanlagt 4 600 miljoner kronor (perioden 1997–1999 3 065 miljoner kronor). Investeringarna fördelas på verksamhetsområden enligt följande:

MILJONER KRONOR	1997	1998	1999	2000
Investeringar Arlanda	320	525	800	925
Övriga flygplatser	300	200	200	150
Flygtrafiktjänst	205	300	325	400
Övriga inkl. Schengenåtgärder	75	275	375	125
Summa investeringar	900	1 300	1 700	1 600
Intern finansiering (%)	94	65	46	47
Extern finansiering (%)	6	35	54	53

Ökningen av investeringsnivån beror främst på att huvuddelen av investeringskostnaderna för de två stora projekt inom dessa verksamheter, som senarelagts i åtskilliga tidigare treårsplaner, nämligen Arlandas tredje bana, färdigställande åren 1997–2001 och ett moderniserat flygtrafikledningssystem med leverans åren 1998–2002, finns under den aktuella treårsperioden. I investeringsplanen ingår också kostnader på ca 600 miljoner kronor för de ombyggnader av Arlanda, Landvetter och Sturup som blir följden av ett svenskt deltagande i Schengensamarbetet från slutet av år 1999.

Särskild genomlysning av Luftfartsverkets ekonomiska situation

Som framgick i föregående års budgetproposition finns en lång rad faktorer som bedöms kunna påverka Luftfartsverkets ekonomi under de närmaste åren. Mot denna bakgrund har verket under våren och sommaren 1997 med extern hjälp genomfört en djupare analys av verkets ekonomiska situation. Utifrån

denna analys har verket vidare i skrivelse till regeringen den 1 september redovisat situationen. Av analysen framgår att den sammantagna ekonomiska effekten av främst yttre faktorer, beslutade eller föreslagna, som kan komma att påverka Luftfartsverket, innebär en risk för att dagens goda ekonomiska resultat under perioden 1997–2005 kan förbytas i löpande försämrade resultat, med negativ räntabilitet och låg soliditet. Till de största påverkansfaktorerna hör tidigare nämnda kostnader för Schengenanpassning av flygplatserna till år 2000, avskaffande av taxefreeförsäljningen inom EU från den 1 juli 1999, nyligen av Finansinspektionen beslutade ändrade beräkningsregler för pensionsåtaganden, tidigare lagda behov av utökad terminalkapacitet på Arlanda, vissa osäkerheter i löneutvecklingen, effekter för Luftfartsverkets del på bl.a. soliditeten vid överföring av ägandet av Arlandabanan till staten år 1999, förväntade internationella krav på ökade insatser inom säkerhets(security)-området samt en finansiering av ökat stöd till kommunala flygplatser enligt Kommunikationskommitténs förslag.

Luftfartsverket har i skrivelsen konstaterat att analysen leder fram till behov av ett kraftfullt internt åtgärdsprogram för att påverka såväl intäkt- som kostnadssidan under de kommande åren. Trots sådana åtgärder riskerar en betydande obalans att kvarstå i ekonomin. Luftfartsverket hemställer därför i skrivelsen om att regeringen mot bakgrund av den redovisade analysen gör en samlad bedömning avseende bl.a. ägarkraven på utdelning under perioden, kompensation för kostnader förknippade med Schengensamarbetets krav på flygplatserna och förslagen i Kommunikationskommitténs betänkande.

Regeringens överväganden

Den särskilda analys som genomförts av Luftfartsverkets ekonomi avseende planperioden 1998–2000 och tiden därefter visar att den ekonomiska plan som verket redovisat i treårsplanen innehåller stora osäkerheter. Vissa beslutade åtgärder som tillkommit efter det att treårsplanen inlämnats, bl.a. ändrade beräkningsgrunder för pensionsåtaganden, påverkar således verkets ekonomiska situation redan under de kommande åren. Beträffande de förslag rörande Luftfartsverkets verksamhetsområde som Kommunikationskommittén presenterat avser regeringen att ta ställning till dessa i 1998 års trafikpolitiska proposition till riksdagen.

Regeringen delar synen i Luftfartsverkets treårsplan och skrivelse med anledning av den ekonomiska analysen att situationen leder fram till ett behov av att se över de ekonomiska krav som åsatts Luftfartsverket som affärsdrivande koncern.

Det långsiktiga målet för *soliditeten* bör, i enlighet med verkets förslag, ligga fast på 25 %. Emellertid

bör med tanke på situationen accepteras att uppfyllandet av detta mål inte kan ske under treårsplaneprioden 1998–2000. Vad gäller Luftfartsverkets *räntabilitetsmål* finns således som framgått skäl att inom ramen för en bibehållen modell nu anpassa målet till det rådande ränteläget, som skiljer sig markant från det som rädde när nuvarande mål sattes år 1994. Vidare kan konstateras att den riskpremie som Luftfartsverket åsattes år 1994, 4–5 %, numera får anses väl hög i förhållande till verkets roll som nationell infrastrukturhållare med de särskilda förutsättningar som framgått av analysrapporten. Regeringen anser att det är rimligt att olika delar av verkets verksamhet åsätts olika riskpremier, varvid en riskpremie på 1–2 % bör spegla en nationell infrastrukturhållares risker och stabilitetsförhållanden, medan affärsdrivande verksamhet i övrigt bör åsättas en normal affärsdrivande verksamhet på 8 % av eget kapital efter skattemotsvarighet.

Beträffande *utdelningskravet* anser regeringen att detta, i enlighet med numera allmänt tillämpade principer för ägarkrav på affärsdrivande verksamhet, bör ändras till en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter schablonskatt. Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen årligen i samband med bokslutet. Mot bakgrund av såväl regeringens ställningstagande i 1997 års vårproposition (prop. 1996/97:150) som den nu genomförda särskilda ekonomiska analysen av Luftfartsverkets situation bör riktlinjen vara att verket under perioden 1997–2000 för anpassning av flygplatserna till Schengensamarbetets krav får disponera sådana medel som normalt skulle lämnats i utdelning och skattemotsvarighet, dock motsvarande högst två tredjedelar av de totala investeringskostnaderna för Schengenanpassningen enligt nu gällande inriktning.

Vad gäller *prisrestriktionen* för Luftfartsverkets trafikavgifter, anser regeringen att denna tills vidare bör ändras till att i genomsnitt över åren vara lika med nettoprisindex, mätt fr.o.m. år 1993. Det är vidare rimligt att ur denna ram helt ta bort undervägsavgifterna, eftersom dessa nu inte längre styrs av verkets egna utan av Eurocontrols regler inom sitt centrala avgiftssystem, liksom securityavgifter. Det är vidare rimligt att bulleravgifterna på kapitel 2-flygplan vid de statliga flygplatserna som verket införde den 1 april 1997 och avser att komplettera den 1 januari 1998 exkluderas från prisrestriktionen. Dessa avgifter är bl.a. avsedda att finansiera bullerisoleringsåtgärder vid flygplatserna enligt propositionen om Infrastrukturinriktning för framtida transporter (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Luftfartsverket bör vidare, mot bakgrund av de stora förändringarna i sektorn som förväntas under de kommande åren, återkomma till re-

geringen med ett förslag till ny prisrestriktion i nästa treårsplan.

Vad gäller målet för totalproduktiviteten fyller detta mål i sig en funktion för att mäta utvecklingen inte bara på intäkts- utan också på kostnadssidan i verksamheten. Regeringen delar dock synen att prisrestriktionen delvis har en liknande funktion och förordar därför att tills vidare enbart prisrestriktionen fastställs av regering och riksdag. Luftfartsverket bör återkomma med en redovisning av hur verket internt avser att använda sig av produktivitetmått i samband med ovan nämnda förslag till ny prisrestriktion i nästa treårsplan.

Regeringen har ingen erinran mot investeringsplanens nivå eller inriktning, som i allt väsentligt innebär en fortsättning av inriktningen i nu gällande treårsplan. Vad gäller Schengenanpassningen har denna behandlats i Vårpropositionen (prop. 1996/97:150, avsnitt 5.6.2), där regeringen tillstyrkte inriktningen på Luftfartsverkets åtgärdsförslag för att få flygplatserna anpassade före utgången av år 1999.

ÅR (MILJONER KRONOR)	1997	1998	1999	2000
Årets vinst efter skatt och skattemotsv.	311	278	198	90
Räntabilitet på eget kapital (%)	17	13	9	4
Soliditet (%)	24	25	24	22
Beräknad skattemotsv.	63	53	47	43
Beräknad utdelning	80	93	66	30
Slutlig beräknad inleverans efter avdrag motsv. 2/3 av kostnader för Schengenanpassning	43	32	0	0

3. Finansiella befogenheter

Luftfartsverkets treårsplan

Drygt 50 % av investeringarna under planperioden 1998–2000 beräknas av Luftfartsverket finansierade med egna medel (75 % i föregående plan). Cirka 35 % avses finansieras med lån, framför allt i Riksgäldskontoret även om andra möjligheter övervägs, och återstående knappa 15 % med särskilda medel från staten, framför allt Schengenanpassningen. Luftfartsverket har för närvarande en total låneram på 3,5 miljarder kronor.

Luftfartsverket har i treårsplanen nämnt att man för närvarande genomför en översyn av finansieringsverksamheten, som inbegriper finansiella strategier, finanspolicy, finansiell organisation och ansvars- och säkerhetsfrågor. Verket avser att återkomma till regeringen med en reviderad finanspolicy när denna är klar. I samband med denna översyn har verket konstaterat att i det bemyndigande som verket har att teckna derivatinstrument för att kunna skydda sig mot ränte- och valutakursförändringar finns en oklarhet beträffande rätten att få lämna säkerheter.

Luftfartsverket föreslår därför att verket bemyndigas att lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument.

Det bör nämnas att Luftfartsverket meddelat att det för närvarande pågår förhandlingar om en förändring av den del av ramp- och expeditionsverksamheten som bedrivs inom LFV Handling AB. Avsikten är att utveckla denna verksamhet genom nordiskt ägarsamarbete.

Regeringens överväganden

Riksdagens bemyndigande till regeringen att ta upp lån till staten regleras i lagen (1988:1387) om statens upplåning. Regeringen har tidigare denna dag föreslagit att det i lagen skall tas in bestämmelser som ger regeringen möjlighet att efter bemyndigande av riksdagen låta affärsverken ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret och lämna garantier. Dessa bemyndiganden skall inhämtas från riksdagen för varje affärsverk och för ett år i taget.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 1998 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 3,5 miljarder kronor. Verket föreslås vidare få rätt att teckna borgensförbindelser till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 60 miljoner kronor samt att placera kassamässigt överskott i eller utanför Riksgäldskontoret. Luftfartsverket skall även kunna lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram även för utställande av sådana säkerheter på 2,0 miljarder kronor bör fastställas för år 1998.

Det bör i sammanhanget nämnas att riksdagen, utöver dessa bemyndiganden tidigare bemyndigat regeringen att ge Luftfartsverket rätt att ställa ut vissa icke beloppsbegränsade garantier. Det gäller *dels* rätt att under perioden 1994–98 ställa ut en kapitaltäckningsgaranti till förmån för LFV AirportCenter AB (prop. 1993/94:150 bil. 6, bet. 1993/94:TU38, rskr. 1993/94:437), *dels* rätt att ställa garanti för upplupna pensionsskulder för personal som övergår till LFV Handling AB och LFV AirportCenter AB och *dels* rätt för Luftfartsverket och Banverket att ställa ut en obegränsad likviditets- och kapitaltäckningsgaranti till A-banan Projekt AB (prop. 1995/96:65, bet. 1995/96:TU5, rskr. 1995/96:97).

Anslag för budgetåret 1998

B 5. Driftbidrag till kommunala flygplatser i skogslänen

1995/96	Utgift	15 200	¹	
Därav 1996	Utgift	15 200		
1997	Anslag	15 200	Utgifts- prognos	15 200
1998	Förslag	15 200		
1999	Beräknat	15 200		
2000	Beräknat	15 200		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

Anslaget utgörs av driftbidrag till kommunala flygplatser i skogslänen med regionalpolitiskt viktig flygtrafik (från Torsby till Gällivare). Luftfartsverket föreslår en indexuppräknning av bidraget, med i övrigt oförändrad nivå, till 15 700 tkr.

Regeringens överväganden

Det saknas för närvarande skäl att ompröva anslagets omfattning, bl.a. i avvaktan på de bedömningar som avses göras inom ramen för den trafikpolitiska propositionen som skall avlämnas år 1998. Stödet bör tills vidare därför vara oförändrat 15,2 miljoner kronor.

5.5 Statens haverikommission

Statens haverikommission gör undersökningar enligt 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 1996 visar en negativ avvikelse på 910 133 kronor avseende de fasta kostnaderna. De fasta kostnaderna uppgick för år 1996 till 7,3 miljoner kronor mot budgeterade 6,4 miljoner kronor och de

rörliga kostnaderna till ca 5 miljoner kronor. Förklaringen till avvikelserna år 1996 är bl.a. att den uppdelning av fasta och rörliga kostnader som Haverikommissionen använder sig av inte helt speglar den faktiska fördelningen av kostnader. I det som Haverikommissionen betecknar som fasta kostnader finns i själva verket inslag av såväl fasta som rörliga kostnader.

Även för år 1997 visar prognosen att budgeten avseende de fasta kostnaderna inte är i balans med utgifterna. Regeringen har därför föreslagit riksdagen att besluta att för budgetåret 1997 öka den under utgiftsområde 22 angivna utgiftsramen för Statens haverikommission med 610 000 kronor.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Handläggningstiden för utredningar är ett av de effektivitetsmått som används för Haverikommissionens arbete. För år 1996 har handläggningstiderna för den civila luftfarten i stort sett uppnått målen och för järnvägstrafik och annan verksamhet väl uppnått målen. För den militära luftfarten har handläggningstiden varit mer än dubbel så lång som de uppsatta målen. Orsaken till detta står bl.a. att finna i att Forsvarsmaktens tekniska undersökningar i samband med olyckor är långt mer detaljerad än vad som kan motiveras av olycksundersökningsskäl. Haverikommissionen avser därför att utreda om de uppsatta målen för undersökning av militära luftfartsolyckor bör omformuleras. Även för sjöfarten har handläggningstiden varit dubbel så lång som de uppsatta målen. Detta förklaras huvudsakligen av att utredningsresurserna för sjöfartsolyckor till stor del varit uppknutna till utredningen med anledning av M/S Estonias förlisning.

Haverikommissionen delar i dag in sina kostnader i fasta kostnader och rörliga kostnader. De fasta kostnaderna utgörs av sådana kostnader som inte kan hänföras till någon särskild utredning och betalas enligt en särskild fördelningsmodell av Forsvarsdepartementet, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Banverket och Forsvarsmakten. De rörliga kostnaderna skall bäras av berörda myndigheter, utom de kostnader som hänförs till andra olyckor än luftfartsolyckor, civila sjöfartsolyckor och järnvägsolyckor, vilka finansieras över utgiftsområde 6 och anslaget C 5 Ersättning för verksamhet vid räddningstjänst m.m.

För att tydliggöra att det som Haverikommissionen betecknar som fasta kostnader används för att upprätthålla myndigheten anser regeringen att dessa hädanefter skall betecknas som förvaltningskostnader. Vidare skall det som Haverikommissionen betecknar som rörliga kostnader hädanefter betecknas som särskilda utredningskostnader.

Regeringen anser att den del av Haverikommissionens utgiftstak för förvaltningskostnader som ligger på Regeringskansliet (Forsvarsdepartementet) skall föras över till Statens räddningsverk fr.o.m. budgetåret 1998. Se vidare under utgiftsområde 6 Totalforsvar avsnitt 5.9 B 3 Funktionen Befolkningsskydd och räddningstjänst.

Regeringens bedömning med anledning av revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har granskat Haverikommissionens årsredovisning för budgetåret 1995/96. Revisionsberättelsen innehåller inga invändningar.

Slutsatser

För att skapa bättre marginaler för oförutsedda utgifter och mot bakgrund av vad Haverikommissionen anför i sitt budgetunderlag, anser regeringen att Haverikommissionens förvaltningskostnader för budgetåret 1998 får uppgå till högst 8 miljoner kronor att fördelas enligt nedan:

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

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

Regeringen konstaterar att Haverikommissionen, med anledning av de tidigare svårigheterna att hålla sig inom den utgiftsram som föreskrivits, avser att i samråd med Riksrevisionsverket se över den nuvarande finansieringsmodellen.

6 Post- och telekommunikationer

6.1 Omfattning/ändamål

Verksamhetsområdet omfattar post- och telekommunikation samt informationsteknik. Post- och telestyrelsen (PTS) är sektorsmyndighet på teleområdet och tillsyns- och tillståndsmyndighet på postområdet. I samband med den pågående översynen av postregleringen utreds om PTS borde vara sektorsmyndighet även på postområdet. Myndighetens uppgift är bl.a. att utöva tillsyn över operatörerna på post- och telemarknaderna. Antalet anställda uppgår till ca 160 personer.

Den 22 oktober 1996 fattade riksdagen beslut om ändringar i postlagen m.m. (prop. 1995/96:218 bet. 1996/97:TU6, rskr. 1996/97:34). Ändringarna innebär bl.a. att den grundläggande postservicen utvidgades. Den grundläggande post- och kassaservicen säkerställs genom ett avtal mellan staten och Posten.

Den 14 maj 1997 fattade riksdagen beslut om prop. 1996/97:61 Översyn av telelagen m.m. (bet. 1996/97:TU5, rskr. 1996/97:201). Ändringarna i telelagen syftar dels till att på ett bättre sätt uppnå de telepolitiska målen, dels till att anpassa lagstiftningen efter den framväxande regleringen inom EG.

UTGIFTSUTVECKLINGEN FÖR VERKSAMHETSOMRÅDET C. POST- OCH TELEKOMMUNIKATION

MILJONER KRONOR (LÖPANDE PRISER)					
1995/96	1996	1997	1998	1999	2000
811,7	546,8	687,2 ^{1,2}	679,4	683,6	687,9

1 Avser utgiftsprognos för år 1997.

2 I prognosen ingår även s.k. äldreanslag.

Sammanfattande kommentarer till verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

PTS har fått utökade uppgifter med anledning av ändringarna av postlagen och telelagen. Myndighetens instruktion har därför setts över. Under budgetåret 1995/96 har PTS uppfyllt verksamhetsmålet vad gäller verksamhetsgrenen Post. Handläggningstiderna har varit för långa vad gäller handläggning av tele-

tillstånd enligt given definition i regleringsbrev. Enligt PTS beror de långa handläggningstiderna på att teletillståndsansökningarna har behövt kompletteras. Målet beträffande tillsyn över teleoperatörerna har uppfyllts.

Större förändringar

Den 14 maj 1997 fattade riksdagen beslut om prop. 1996/97:61 Översyn av telelagen m.m. (bet. 1996/97:TU5, rskr. 1996/97:201). Ändringarna i telelagen syftar dels till att uppnå de telepolitiska målen på ett bättre sätt än i dag, dels till att anpassa lagstiftningen efter den framväxande regleringen inom EG. Avtalet mellan staten och Telia upphörde att gälla den 1 juli 1997 i och med att ändringarna i telelagen trädde i kraft. PTS har fått en utökad tillsynsroll samt ett tydligare ansvar som sektorsmyndighet på teleområdet. Detta innebär bl.a. att PTS skall ha ett övergripande ansvar för att telemarknaderna fungerar effektivt ur såväl konsument- som konkurrensperspektiv.

Enligt riksdagens beslut (prop. 1995/96:218, bet. 1996/97:TU6, rskr. 1996/97:34) skall PTS fr.o.m. den 1 januari 1998 upphandla den rikstäckande betalnings- och kassaservicen. Mot bakgrund av den pågående översynen av postlagen och ansvaret för den rikstäckande kassaservicen föreslår regeringen att PTS upphandling av rikstäckande kassaservice uppskjuts och att nuvarande ordning med ersättning till Posten för rikstäckande betalnings- och kassaservice bibehålls tills vidare.

Regeringen har överlämnat skrivelsen Utvecklingen i informationssamhället (skr. 1997/98:19) till riksdagen.

Prioriteringar för år 1998

Mot bakgrund av den utveckling som skett på postmarknaden under senare tid görs en översyn av nuvarande reglering på postområdet. I översynen ingår också att anpassa den svenska postregleringen till EG:s kommande postdirektiv. Regeringen har för avsikt att under våren 1998 återkomma till riksdagen

med förslag till förändringar och anpassningar i postlagen.

Post- och telestyrelsen kommer att få i uppdrag att utreda hur den postala infrastrukturen bör garanteras i framtiden.

Regeringen kommer att aktivt följa utvecklingen av omställningen av datorsystem till år 2000 samt vid behov vidta erforderliga åtgärder.

Resultatbedömning och slutsatser

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.

Utvecklingen på telemarknaden

Sverige är världens telefontätaste land. För närvarande finns det 68 linjer per 100 invånare i det fasta allmänna telenätet. Nära 30 % av invånarna har mobiltelefon. Nästan 99 % av den svenska befolkningen har tillgång till telefon. Samtalspriserna är samtidigt bland världens lägsta. Även andra serviceindikatorer som leveranstider för abonnemang, felavhjälpningstider m.m. visar att Sverige har en tätposition.

Enligt uppgifter från PTS har antalet tillståndshavare under budgetåret 1995/96 ökat från 9 till 23 stycken. Tre av dessa operatörer har dock ännu inte påbörjat sin verksamhet. Under hösten 1996 har PTS meddelat fyra nya tillstånd till teleoperatörer. De fyra senast tillkomna är Netnet AB, AB STOKAB, Telit Galesi samt CallMedia Telecom CMT AB. Netnet AB tillhandahåller främst internationell trafik till små- och medelstora kunder. AB STOKAB bedriver verksamhet i Stockholmsområdet. Företaget nyanlägger kanalisation för telekablar i Stockholmsområdet. Telit Galesi inriktar sig på små- och medelstora företag.

Telekommunikationsmarknaden har under år 1996 stabiliserats. Enligt uppgift från PTS har åtminstone sju avtal om samtrafik ingåtts under år 1996 och ytterligare förhandlingar pågår mellan teleoperatörer. Därutöver har flera avtal slutits om nya prisnivåer med samtrafikavtalen som grund. PTS bedömer att situationen är väsentligt förbättrad i jämförelse med året innan. Den förbättrade situationen förklaras delvis av att fler tillståndshavare nu har nått

sådan omfattning på sin verksamhet att avtal bedömts nödvändiga. Teletrafik förmedlas fortfarande i begränsad utsträckning mellan tillståndshavare som ännu inte slutit avtal om samtrafik. Samtrafikpriserna har sjunkit väsentligt sedan år 1993/94. Den kraftiga tillväxten av Internet har medverkat till en bättre finansiell bas för nya operatörer. Antalet Internetaffonnemang har ökat kraftigt och konkurrensen mellan operatörerna på detta område är stor. Mobiltelefonföretagen bedöms av PTS vara nära att uppnå, eller redan ha uppnått vinst även för de nya näten. Även nischföretag har i några fall snabbt etablerat mycket stabila positioner. Investeringar har påbörjats i till Telia konkurrerande access/uppkopplingsnät, dvs. nät av anslutningar till enskilda konsumenter. Som exempel på tekniksatsningar som nu genomförs kan nämnas Telias arbete med att uppgradera telenätet så att alla hushåll inom några år kan erbjudas bredbandskommunikation. Med bredband avses kommunikation med hastigheter som överstiger 2 000 000 bitar per sekund, vilket skall jämföras med standardkapaciteten i låghastighetsmodem, som numera uppgår till 33 600 bitar per sekund. Uppgraderingen kommer att innebära att abonnenterna får möjligheter till interaktiv kommunikation med kapacitetkrävande rörliga bilder, samt att de kan få tillgång till ett stort utbud av TV-kanaler.

Prisutvecklingen för internationella samtal och långdistanssamtal har varit gynnsam för konsumenterna/slutanvändarna. Det saknas dock fortfarande priskonkurrens på lokaltrafiksegmentet. Utbudet av nya tjänsteprodukter har emellertid ökat väsentligt även utöver Internet. Specifikt för Sverige är att minutpriserna för mobiltelefoni inte sjunker på samma sätt som i grannländerna. Utrustning m.m. är dock väsentligt billigare genom att operatörerna subventionerar mobiltelefonen vid tecknande av abonnemang.

Regionala konsekvenser av avregleringen på telemarknaden.

PTS har regeringens uppdrag att följa upp regionala konsekvenser av avregleringen på telemarknaderna. PTS har till regeringen rapporterat om konsekvenserna i rapporten *Regionala konsekvenser av avregleringen på telemarknaden 1997 02 28*.

Tillgången till nya typer av tjänster är direkt beroende av vilken teknik som finns tillgänglig för slutkunderna på marknaden. För att nya tjänster skall kunna användas är det således viktigt att den nya teknik som möjliggör användandet byggs ut i största möjliga mån. De två faktorer som främst har betydelse för tjänsteutbudet för fast telefoni är utbyggnaden av AXE och ISDN-anslutning (Integrated Services Digital Network). Utbyggnaden av det digitala telefonstationssystemet AXE ger abonnenterna möj-

lighet att direkt genom sitt abonnemang utnyttja Telias PLUS-tjänster (t.ex. medflyttning, pendling, samtal väntar). Att vara ansluten till AXE är en förutsättning för att kunna ansluta sig till ISDN. ISDN är ett digitalt flertjänstnät med helt digital trafik där tal, text, bild och data kan överföras över en och samma ledning. AXE tillhandahålls nu inom alla telestationsområden med mer än 2 000 abonnenter. Vissa glesbygdsområden saknar dock fortfarande AXE. De fyra procent av befolkningen som vid årsskiftet inte hade tillgång till AXE motsvarar i absoluta tal ca 354 000 personer. Telia planerar att AXE skall vara fullständigt utbyggt i slutet av år 1998. För närvarande är det i princip endast Telia som erbjuder ISDN-anslutning. Det är i dag möjligt att ansluta sig till ISDN inom alla riktnummerområden. Enligt Telia kan 95 % av Sveriges alla företag få ISDN-abonnemang till listpris. Motsvarande siffra för Telias samtliga kunder är 90 %. I slutet av år 1998 beräknas samtliga kunder kunna erbjudas ISDN i samband med att hundraprocentig AXE-täckning erbjuds. Utbyggnaden av ISDN styrs av efterfrågan. Om en kund vill ansluta sig till ISDN på en ort där Telia ännu inte har byggt ut tjänsten lämnar Telia en offert. Under år 1996 har 800 ISDN-anslutningar installerats enligt sådan offert. I normalfallet omfattar offerten endast en högre engångsavgift medan kvartalsavgiften är densamma som på övriga anslutna orter. Enligt Telia är det endast i undantagsfall som kvartalsavgiften kan bli högre. Prisskillnader förekommer således mellan de orter som har tillgång till ISDN till listpris och de som har tillgång enligt offert. Det är dyrare att ansluta sig till ISDN i orter där den samlade efterfrågan är låg. PTS anser det troligt att glesbefolkade områden missgynnas av denna prissättning, eftersom det i sådana områden är svårare att åstadkomma en tillräcklig efterfrågan för ISDN-installation till listpris. Det bör dock understrykas att det fortfarande mestadels är företag som väljer att ansluta sig till ISDN. Även om skillnader finns mellan listpris och offertpris torde investeringen för ISDN jämfört med företagets övriga investeringar (datautrustning m.m.) vara förhållandevis låg. Möjligheterna att använda olika stödformer, framför allt EU-stöd, utnyttjas aktivt av Telia i samarbete med länsstyrelser för att underlätta utbyggnaden av ISDN till låga priser. Telia har sänkt priset på ISDN Duo-anslutningar till företag på orter med utbyggt ISDN-nät. Anslutningsavgiften har sänkts med ca 18 % till 1 975 kronor exklusive moms. Kvartalsavgiften har sänkts med 26 % till 600 kronor exklusive moms.

Utbudet av teletjänster i glesbygd

Det finns för närvarande femton tillståndshavare för tillhandahållande av telefonitjänst. Av dessa var det år 1996 i stort sett endast Telia och Tele2 som tillhandahöll telefoni till såväl företagskunder som hushållskunder. Båda dessa samt främst Telenordia har

ett stort antal Internet hushållskunder. Merparten av operatörerna har startat sin verksamhet med företrädesvis internationell telefoni till företagskunder. Ett antal operatörer avser dock att i en nära framtid tillhandahålla telefoni även till hushållskunder. De betydande sänkningarna av samtrafikavgifterna som skett sedan år 1993 bör väsentligt underlätta tillhandahållandet av telefoni till hushållskunder. För närvarande måste en hushållsabbonnent som vill ansluta sig till exempelvis Tele2 vara AXE-ansluten. Om en kund skulle önska sig ett direkt abonnemang (dvs. utan att gå via Telias nät) måste Tele2 bedöma den erforderliga investeringen för en sådan anslutning. Hittills har främst företag och endast ett fåtal hushållsabbonnenter direktanslutits till Tele2. Eftersom Tele2:s affärsidé är att erbjuda fjärrsamtal till lägre pris än Telia och då andelen fjärrsamtal som rings i hushåll, är större i glesbygd så är det av stor vikt att antalet AXE-anslutningar i glesbygd ökar för att inte regionala obalanser skall uppstå. De abonnenter i glesbygd som är AXE-anslutna och som ringer många fjärrsamtal har gynnats mer av den ökande konkurrensen och möjligheten att utnyttja Tele2:s tjänster än motsvarande abonnent i tätort.

Kvalitetskrav

I tillståndsvillkoren för att bedriva fast telefoni finns krav på *servicekvalitet*. Kraven för service avser bl.a. leveranstid, driftsäkerhet och felavhjälpning. Av tillståndsvillkoren framgår att leveranstiden för ett nytt abonnemang endast i särskilda fall får överstiga 17 dagar. Enligt den statistiska undersökning som PTS har redovisat framgår att en skillnad finns mellan glesbygd och tätort vad gäller leveranstid. Telia lever upp till leveranstidskravet i glesbygd, men inte i tätort. I tätort får 95 % av antalet nya abonnenter sina abonnemang levererade inom 17 dagar. I glesbygd är motsvarande siffra 99 %.

Kravet för *driftsäkerhet*, enligt tillståndsvillkoren, är att operatören skall ha högst 160 kundanmälda fel per 1 000 abonnenter dvs. högst 16 % felanmälningar. För närvarande finns endast statistik avseende Telia då Tele2 endast har ett fåtal direktanslutna abonnenter.

Enligt PTS studie uppfyller Telia detta krav i tätort medan resultatet i glesbygd inte är helt tillfredsställande. I tätort är antalet felanmälningar 7,5 %. Motsvarande siffra i glesbygd är 15,5 %. En viss felmarginal finns i materialet vilket gör att det verkliga värdet för kundanmälda fel i access / uppkopplingsnätet i glesbygd kan överstiga det uppsatta kravet för driftsäkerhet på högst 16 % felanmälningar. Kraven för felavhjälpning är enligt tillståndsvillkoren att tiden mellan det att ett fel anmäls och att det avhjälpas endast i särskilda fall får överstiga två arbetsdagar. Vidare skall 55 % av felen vara avhjälpna inom åtta arbetstimmar från det abonnenten anmält felet. Resultatet av undersökningen visar att Telia inte klarar av att avhjälpas fel i enlighet med tillståndsvillkoren.

Endast 80 % av hushållen i tätort respektive 82 % av hushållen i glesbygd har fått fel avhjälpna inom två dagar. Även andelen fel som avhjälpas inom åtta arbetstimmar ligger under den uppsatta miniminivån på 55%. I tätort avhjälpas 39 % av felen inom åtta arbetstimmar medan motsvarande siffra i glesbygd är 31 %.

Samtalsavgifter

Under år 1996 har *abonnemangavgifterna* fortfarande varit högre i Stockholm, Göteborg och Malmö jämfört med övriga landet. Från och med den 1 januari 1997 tillämpas emellertid enhetliga abonnemangavgifter för hela landet oavsett riktnummer. PTS har kontrollerat att Telia efterlever sitt avtal med staten. Telias genomförda prisförändringar under år 1996 har inneburit att Telia överskridit pristaket. Genom förlängning av avtalet till den 1 juli 1997 balanseras detta överskridande till första halvåret 1997. Under perioden den 1 januari 1997 till den 1 juli 1997 måste Telia därför justera prisnivån så att pristaket inte kommer att överskridas under avtalsperioden. Telia har presenterat ett åtgärds paket innehållande sänkta fjärr- och utlandssamtalsavgifter samt sänkta abonnemangavgifter.

Som tidigare nämnts är det främst Telia och Tele2 som erbjuder *fjärrsamtal* till hushållskunder. De två företagen har något olika taxestruktur men det finns inga prisskillnader geografiskt sett mellan olika regioner i landet. De konsumenter som inte är AXE-an slutna kan inte utnyttja Tele2:s tjänster vilket leder till att regionala obalanser kan uppstå i prissättningen. Även om Telia kompenserar sina icke AXE-an slutna kunder med lägre pris så finns det dock ingen garanti för att abonnenten inte skulle kunna ringa billigare med en annan operatör, t.ex. Tele2.

Beträffande regionsamtal finns för närvarande begränsad men växande konkurrens på den svenska marknaden. Telia tillhandahåller i stort sett all regional trafik och en enhetlig prissättning tillämpas för hela landet. Detsamma gäller för närsamtal.

Det kostar lika mycket att ringa ett närsamtal i glesbygd som det gör i tätort. Stockholmsområdet (riktnummer 08) är dock undantaget eftersom det är uppdelat i två delar, en sydlig och en nordlig del. Detta får konsekvenser för vad som räknas som när- eller regionsamtal. Det har emellertid uppkommit en viss konkurrens på närsamtal på senare tid.

I vissa riktnummerområden i södra Sverige bedrivs numera så kallad reklamtelefoni. Detta innebär att abonnenten, efter att ha slagit ett särskilt prefix, får ringa ett gratis närsamtal mot att vederbörande lyssnar till ett ca tio sekunder långt reklamslag som återkommer med ett visst intervall.

Mobiltelefoni

Mobiltelefonin expanderar fortfarande i snabb takt på den svenska marknaden. Enligt statistik från organisationen MobilTeleLeverantörerna har antalet

abonnenter sedan år 1990 ökat från 460 000 till 2,5 miljoner år 1996. Sedan årsskiftet 1995/96 har antalet abonnemang ökat från 2,0 miljoner till 2,5 miljoner vid årsskiftet 1996/97. Mobiltelefon-tätheten per invånare var år 1990 5,5 %, vid årsskiftet år 1996/97 var motsvarande siffra 28 %. Under perioden 1995/96 till 1996/97 har mobiltelefon-tätheten ökat från 24 % till 28 %. Detta innebär att Sverige ligger på tredje plats i världen, efter Finland med 30 % och Norge med 29 %. Under år 1996 har Sveriges tillväxttakt avstannat relativt övriga Norden, då Sverige i januari 1996 hade den högsta mobiltelefon-tätheten i världen. Tre mobiltelesystem används för närvarande i Sverige; GSM, NMT 450 samt NMT 900. I dagsläget råder det endast konkurrens på GSM-marknaden då Telia ensamt erbjuder NMT-systemen. Det finns för närvarande tre verksamma GSM-operatörer i Sverige; Telia AB, Europolitan AB samt Comviq AB. PTS meddelade under våren 1996 fyra operatörer tillstånd att tillhandahålla mobila teletjänster i 1 800 Mhz-bandet. Tillståndshavarna skall senast vid utgången av år 1999 tillhandahålla mobila teletjänster till åtminstone 50 % av Sveriges befolkning.

Enligt täckningskraven för GSM-operatörerna skall tillståndshavaren senast vid utgången av år 1996 täcka minst sträckningen av de vägar i Sverige som den 31 december 1990 klassades som Europavägar samt tätorter som vid samma tidpunkt hade mer än 10 000 invånare. För systemet NMT-450 gäller att täckningen skall vara landsomfattande med några få undantag.

För systemet NMT 900 finns inga specifika täckningskrav med några få undantag. Med hjälp av fältprov har PTS kontrollerat att täckningskraven uppfylls för samtliga operatörer. Skillnaderna i täckning mellan NMT 900 och GSM är små, liksom mellan GSM-näten inbördes. Dock har t.ex. Comviq sökt en profil med god täckning i storstäder även i byggnader.

Klagomål på teleområdet

Abonnemangsvillkor

Konsumentverket (KO) har under år 1996 mottagit ca 80 skriftliga anmälningar mot Telia. KO uppskattar att antalet muntliga anmälningar uppgår till ungefär lika många. Alla anmälningar leder dock inte vidare till åtgärd. Under hösten 1992 inledde verket förhandlingar med Telia om nya abonnemangsvillkor. Förhandlingarna resulterade inte i någon överenskommelse. Ett protokoll upprättades därför med parternas skiljaktiga meningar. Marknadsdomstolen (MD) prövade på talan av KO bl.a. ett av Telias avtalsvillkor i beslutet MD 1994:31. Telia förbjöds att använda villkor som gav företaget rätt att stänga anslutningen på grund av bristande betalning som hän-

för sig till tjänster som tillhandahållits av tredje man (betalsamtalleverantörer). I april 1996 presenterade Telia sitt förslag till nya villkor vad gäller avstängningsrätten. Telia har ändrat sina villkor så att det framgår att anslutningen inte får stängas då kravet avser betalsamtalsskulder till tredje man.

KO har vidare granskat de problem som de s.k. betalsamtalen givit upphov till. I det tidigare nämnda avtalsvillkorsarbetet ansåg KO att de abonnenter som vill ha tillgång till betalsamtalen aktivt skall få beställa dessa och inte automatiskt bli anslutna. KO har också ansett det vara Telias uppgift att meddela abonnenterna när räkningen uppgår till ett visst belopp. KO:s krav bygger på myndighetens erfarenheter av att många konsumenter fått mycket höga räkningar som de inte har kunnat förutse. KO har därför försökt förmå Telia att införa ett varningssystem för onormala krediter.

KO har vidare under en period tagit emot många klagomål som gällde att Telia i större utsträckning krävde säkerhet för teleabonnemang av abonnenter och med ett högre belopp än tidigare. KO ansåg i dessa fall att Telia därigenom begränsade möjligheterna för enskilda att få tillgång till abonnemang. Enligt KO drabbade detta de svagare konsumenterna på ett otillbörligt sätt. Telia har därefter tagit bort sitt krav på deposition för låginkomsttagare.

Marknadsföring

KO har vidare mottagit anmälningar vad gäller Telia:s marknadsföring. Företagets marknadsföring riktar sig ofta till hela konsumentkollektivet, vilket ställer höga krav på att reklamen är vederhäftig. I tidigare nämnt avgörande (MD 1994:31) prövades även Telias marknadsföring av betalsamtal. Marknadsdomstolen ålade Telia att lämna tydlig information i sin marknadsföring om att taxan för betalsamtalen skiljer sig från vanliga inrikes telefonisamtal samt att det är möjligt att kostnadsfritt spärra abonnemanget för betalsamtalen.

Klagomål på mobiltelefonområdet

KO har även granskat marknadsföring av mobiltelefoni. Det har då framkommit att det förekommit problem med vilseledande marknadsföring och bristande information. Operatörerna subventionerar t.ex. köpet under förutsättning att avtal om abonnemang tecknas hos viss nätoperatör. KO har erfarit att konsumenterna inte alltid är införstådda i vad abonnemangsavtalet innebär eller vilka kostnader som tillkommer. KO ingick i oktober 1996 en överenskommelse med återförsäljarna om regler för marknadsföring av mobiltelefoner och abonnemang. Överenskommelsen trädde i kraft den 1 december 1996. Förhandlingar i dessa frågor pågår för närvarande mellan KO och nätoperatörerna.

Utvecklingen på postmarknaden

Vid utgången av år 1996 fanns tolv anmälda postoperatörer inklusive Posten. De större är Posten, Citymail AB, SDR-gruppen samt City Financial Sweden AB. Postens marknadsandel uppskattas av PTS under år 1997 uppgå till 97,9 % av marknaden. Motsvarande siffra för Citymail är 1,5 % och för SDR 0,1 %. Övriga operatörer beräknas tillsammans ha 0,44 % av den totala marknaden. Marknadsandelarna varierar dock på olika orter och delmarknader. Marknadsandelarna har beräknats som antal förmedlade adresserade försändelser år 1996 samt på övriga 67 tillståndshavares prognoser för år 1997.

Citymail har expanderat sin verksamhet till hela Storstockholm från Nykvarn till Åkersberga (inklusive skärgården och Målaröarna samt Göteborg och Malmö). Företaget sysselsätter för närvarande 800 personer i sin verksamhet. Citymail är fortfarande endast verksam på marknaden för industriellt försörjade brev.

SDR:s (Svensk direktreklam) huvudsakliga verksamhet är rikstäckande utdelning av oadresserad direktreklam. De distribuerar dock en växande volym adresserade försändelser.

Från och med den 1 januari 1997 krävs det tillstånd från PTS för att få bedriva postverksamhet. I augusti 1997 hade PTS lämnat drygt 90 tillstånd varav 70 företag bedriver verksamhet. Flera av de företag som har tillstånd har ännu inte påbörjat någon verksamhet. Av de postbefordringsföretag som tillkommit under slutet av år 1996 men framför allt under det första tertialet år 1997 är huvuddelen fåmansföretag som åtar sig att lokalt samla in post från företag, organisationer och myndigheter, men också i många fall från egna brevlådor, för att dela ut på orten. Företagen ger ut egna frimärken eller har andra tydliga igenkänningstecken på försändelserna. Volymmässigt hanterar dessa företag mellan 150–1 500 brev om dagen. Några av de nytillkomna företagen är förhållandevis stora. Det rör sig antingen om tidningsdistributionsföretag som också delar ut brev eller om företag som bedriver postverksamhet på flera orter. De nyetablerade postföretagen befinner sig i en utvecklingsfas. Uppgifter om brevvolymer blir därmed relativt osäkra.

City and Financial Sweden AB har under året bytt namn och heter numera FDS Financial Distribution Services AB. FDS förmedlar regelbundet post mellan företag i Stockholm, främst i finanssektorn, och mellan dessa företag och motsvarande verksamheter i utlandet. FDS verksamhet växer, prognosen för antalet hanterade försändelser för år 1997 uppgår till en miljon försändelser.

Under våren 1996 har Posten introducerat ett nytt distributionssystem som bl.a. innebär att brevsorteringen koncentrerats till 13 högautomatiserade sorteringsterminaler. Volymen försändelser som hanterades i brevnätet var i princip oförändrad år 1996

jämfört med året innan. Den 1 mars 1997 genomfördes en genomgripande förändring av Postens prisstruktur vilken av Posten motiverades med att priserna för de olika tjänsterna bättre skulle svara mot företagets kostnader för att utföra respektive tjänst. Denna omläggning innebär i korthet att normalportot för enstycksförsändelser höjdes från 3,85 kronor till 5 kronor, med möjlighet till rabatter under vissa villkor. Samtidigt sänktes priset på lokalt eller regionalt inlämnade kundsorterade storsändningar. Postens prisförändringar har bl.a. inneburit att postkunder med låg brevvolyms och som inte kan utnyttja Postens olika rabatter har fått markanta höjningar av sina portokostnader. Vidare har portohöjningen skapat ett utrymme för nya operatörer att etablera sig på lokala marknader.

Regionala konsekvenser av avregleringen på postmarknaden

PTS har till regeringen rapporterat regionala konsekvenser av avregleringen på postmarknaden i rapporten Regionala konsekvenser av avregleringen på postmarknaden 1995/96.

Postservice

Enligt avtalet med staten skall Posten tillhandahålla daglig service för alla fasta hushåll, företag och organisationer. I normalfallet skall dessa ha tillgång till postutdelning fem dagar i veckan. 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. År 1994 uppgick antalet hushåll som saknar daglig postservice till 1 529 stycken. Vid utgången av år 1996 har antalet hushåll utan daglig postservice minskat till 1 209 hushåll. Detta innebär att Posten kommer att kunna upprätthålla det avtalade målet att hushåll som saknar femdagarsservice inte får öka. PTS har inte kunnat urskilja några avgörande skillnader i servicekvaliteten mellan tätort och glesbygd.

Kassaservice

Postens kassatjänster utförs dels vid de fasta serviceställen (Postkontor, Post i butik m.m.) och dels av lantbrevbärarna. Antalet utförda transaktioner har nästan halverats under de senaste tio åren. Minskningen beräknas fortsätta i en takt på omkring 8 % om året. Skälen till att antalet transaktioner minskar är bl.a. den tekniska utvecklingen och att kunderna väljer andra serviceformer för sina transaktioner.

Enligt avtalet med Posten skall kassaservicen tillhandahållas fem dagar i veckan. Sedan år 1994 har det varit 1 967 hushåll som saknar femdagars kassaservice och som i stället har fått två- till fyradagarsservice med postväska. I slutet av år 1996 hade antalet hushåll utan femdagars kassaservice minskat till

1 630 hushåll. Orsaken till minskningen är utflyttning från glesbefolkade områden.

Handikappservice

Posten har genom avtalet med staten förbundit sig att i sin verksamhet ta hänsyn till funktionshindrade personers behov av särskilda posttjänster. Den service som Posten tillhandahåller är befordran av blindskriftsförsändelser samt en generös tillämpning av riktlinjerna för postservice på landsbygd. Det senare innebär att hög ålder, sjukdom eller funktionshinder är skäl för lantbrevbäraren att göra en särskild tur till ensligt belägna hushåll som annars skulle få hämta sin post på annat håll. För den portobefriade befordran av blindskriftsförsändelser och den ökade servicen till äldre och funktionshindrade personer i glesbygd erhåller Posten en kostnadsbaserad ersättning från PTS. Information om detta anslag återfinns nedan, under avsnittet anslag C. Post- och telekommunikation.

Kontorsnätet

Den minskade efterfrågan av kassatransaktioner har lett till minskade intäkter för Posten. För att anpassa kostnaderna till den minskade efterfrågan har Posten under perioden 1991–1994 genomfört rationaliseringar av servicenätet i lands- och glesbygd "nät 92" samt genom projektet stad-97. Det senare projektet inriktar sig på nätet i städer och större tätorter. Under perioden har antalet postkontor minskat från 1 934 år 1990 till 1 103 år 1996. Samtidigt har de flesta postkontor ersatts av andra typer av serviceställen; 403 Post i butik, 74 postkontor i butik med egen anställd personal, 140 närpost samt 97 andra serviceställen. Sammantaget innebär detta att antalet serviceställen minskat från 2 054 år 1990 till 1 817 år 1996. Ett hundratal kontor har ersatts med lantbrevbärare eller postväska. Enligt riksdagens beslut (prop. 1995/96:218, bet. 1996/97:TU6, rskr. 1996/97:34) får Posten själv välja struktur för sin verksamhet, dvs. postkontor, post i butik, postväska osv. Däremot får antalet hushåll utan daglig post- och kassaservice inte öka.

Distribution av dagstidningar

Servicen för tidningsprenumeranter utanför städerna har förbättrats. Den förbättrade servicen har möjliggjorts genom de särskilda presstödsregler som finns.

Kvalitetskrav

Ett krav på kvalitet som finns inskrivet i postlagen (1993:1684) är att postverksamhet skall bedrivas under förhållanden som tillgodoser rimliga krav på tillförlitlighet. När det gäller brev skall även skyddet för avsändarnas och mottagarnas personliga integritet upprätthållas. På grund av inkörningsproblem med Postens nya sorterings- och transportsystem sjönk antalet övernattbefordrade brev under början av år 1996. Antalet övernattbefordrade brev återgick

i slutet av år 1996 till 96 %. Postens eget årsmål på 96 % övernattbefordrade brev uppnåddes emellertid inte för *hela* år 1996. Under första halvåret år 1997 var dock andelen övernattbefordrade brev uppe i 97 %. Enligt PTS finns inga uppgifter som tyder på att glesbygdsboende skulle ha drabbats i högre grad än boende i tätort.

Prisutveckling

Enligt postlagen skall det finnas möjlighet för alla att få brev befordrade till enhetliga och rimliga priser. PTS har genomfört kontroller beträffande det pristak som gäller enligt avtalet med Posten. Kontrollerna visar att Posten under år 1996 har hållit sina prishöjningar för berört försändelseslag under pristaket. PTS har iakttagit att priserna på större volymer för sorterade försändelser (s.k. sändningar), i områden där Posten har en viss konkurrens, har sänkts mer jämfört med övriga delar av landet. Fram till utgången av år 1996 har heller inte priserna för dessa sändningar höjts i landet som helhet. Det bör vidare framhållas att det är priserna för utdelning i de aktuella områdena som sänkts men att dessa gäller oavsett var avsändaren har sin hemvist. PTS konstaterar i rapporten att det är ovan nämnda sändningars mottagarsammansättning som är styrande för vem som gynnas av de konkurrensbetingade prissänkningarna och inte huruvida avsändaren bor i glesbygd eller tätort.

Kommunikationsdepartementets översyn på postområdet

Kommunikationsdepartementet har låtit granska Postens ekonomiska förutsättningar och möjligheter att även i framtiden tillhandahålla en rikstäckande post- och kassaservice. Inom departementet pågår för närvarande en översyn av postområdet för att klargöra det ansvar staten bör åta sig beträffande regleringen, post- och kassaservicen i landet och för att lämna förslag till hur lagstiftningen bör anpassas till den nya marknadssituationen och den framväxande EG-regleringen.

Klagomål på postområdet

I samband med att Posten den 1 mars 1997 lanserade sin nya prisstruktur höjde bolaget portot för normalbrev från 3,85 kronor till 5 kronor. Portohöjningen blev hårt kritiserad och klagomål och krav om att stoppa portohöjningen riktades till Kommunikationsdepartementet. Ytterligare frågor som har orsakat klagomål är nedläggningen av postkontor både i landsbygden och i förorter till större städer.

Framför allt har det rört sig om nedläggningar i södra Stockholm och Göteborg.

Posten

Enligt PTS rapport *Klagomål på postområdet* uppgår antalet registrerade klagomål till 9 200 hos Posten under andra halvåret 1995. Av dessa resulterade 1 811 i utbetalning av ersättning till ett sammanlagt belopp om 514 000 kronor. Som tidigare nämnts började Posten fr.o.m. den 1 februari 1996 successivt att införa sitt helt nya sorterings- och transportsystem för brev, det s.k. Nya brevnätet. Systemet var fullt utbyggt den 1 april 1996. Bland annat reducerades antalet huvudterminaler från 56 stycken till 13 stycken. Införandet av det nya brevnätet ledde till störningar i distributionen, exempelvis förseningar samt att maskinerna förstörde brev. De klagomål som inkommit till PTS har berört indragningarna av postkontor, prishöjningarna per den 1 mars 1997 samt skillnaden mellan Sverige och övriga länder när det gäller utrikes brev- och paketporto.

Övriga postoperatörer

Citymail har uppskattningsvis ca 50–100 klagomål från allmänheten per år. Exempel på klagomål är felaktig eftersändning, felutdelad post eller försenad utdelning. SDR har till PTS uppgivit att det främst är Posten som lämnat klagomål rörande SDR:s utdelning av adresserade försändelser. Klagomål från Postens sida beror oftast på att mottagaren flyttat och någon annan person lagt brevet i Postens brevlåda för privat eftersändning.

Utvecklingen på IT-området

Regeringen har i en skrivelse till riksdagen lämnat en redovisning av utvecklingen på IT-området. I skrivelserna (skr. 1997/98:19) beskrivs den allmänna utvecklingen på IT-området. Vidare lämnas en första redovisning av utvecklingen på IT-området sedan IT-propositionen presenterades för drygt ett år sedan. Den allmänna utvecklingen beskrivs, regeringens bedömningar av centrala frågor för ökad tillväxt och sysselsättning i informationsområdet redovisas samt en redovisning ges av genomförda, pågående och kommande åtgärder inom handlingsprogrammet för att bredda och utveckla användningen av informationsteknik.

C 1. Post- och telestyrelsen

1995/96	Utgift	201 741	¹ Anslags- sparande	47 241
Därav 1996	Utgift	135 847		
1997	Anslag	161 345	Utgifts- prognos	151 275
1998	Förslag	156 924		
1999	Beräknat	161 121		
2000	Beräknat	165 438		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

Post- och telestyrelsen (PTS) är sektorsmyndighet på teleområdet och tillsyns- och tillståndsmyndighet på postområdet. I samband med den tidigare nämnda översynen av postregleringen utreds om PTS borde vara sektorsmyndighet även på postområdet. Myndighetens uppgift är att bl.a. utöva tillsyn över operatörerna på post- och telemarknaderna. Myndigheten upphandlar vidare viktiga tjänster för handikappade samt åtgärder för totalförsvarets behov på post- och teleområdet. PTS har för närvarande ca 160 anställda.

Verksamheten inom PTS skall huvudsakligen finansieras med avgifter som inlevereras på särskild inkomsttitel. Förvaltningskostnader för verksamheterna samhällsätaganden och totalförsvaret finansieras dock med skattemedel. Myndigheten tar ut avgifterna med stöd av telelagen (1993:597), lagen om radiokommunikation (1993:599) samt lagen (1992:1527) om teleterminalutrustning samt postlagen (1993:1684). Eftersom det rör sig om offentligavgifter får de inte disponeras av myndigheten. Då olika regelverk reglerar avgifterna måste varje verksamhetsgren på lång sikt uppvisa nollresultat. Anslaget C 1. Post- och telestyrelsen är bruttoredovisat på statsbudgetens utgiftssida. Även förvaltningskostnader för verksamheterna Totalförsvaret och Handikapp finansieras från detta anslag.

En jämförelse mellan budget och utfall för budgetåret 1995/96 visar att PTS hade ett anslagssparande om 47 241 tkr från budgetåret 1995/96. Detta beror på att myndigheten vid bildandet överdimensionerades samt att vissa delar av Televerket överfördes till PTS i befintligt skick. Myndigheten har därefter rationaliserat verksamheten. En del av anslagssparandet förklaras av valutakursdifferenser vad gäller avgifter till internationella organ och att myndigheten under året har haft vakanser. Regeringen har fattat beslut (K97/1596/SM) om att anslagssparandet om 47 241 tkr från budgetåret 1995/96 skall dras in som besparing. Enligt PTS prognos kommer ett mindre anslagssparande att uppkomma även för år 1997. Inleverans till inkomsttitel beräknas för år 1998 uppgå till 113 000 tkr avseende kostnader som finansieras över anslaget C 1. Post- och telestyrelsen.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Myndighetens övergripande mål är att på postområdet verka för en väl fungerande post- och kassaservice för alla enligt de mål som anges i postlagen (1993:1684). På tele- och radioområdet skall PTS verka för att enskilda och myndigheter i landets alla delar skall ha tillgång till effektiva telekommunikationer i enlighet med de fastlagda telepolitiska målen samt verka för ett effektivt utnyttjande av möjligheterna till radiokommunikation och andra användningar av radiovågor. PTS skall tillgodose funktionshindrade personers behov av post- och telekommunikationer.

Under budgetåret 1995/96 har PTS gjort en översyn av tidigare avgiftsmodell. Översynen har bl.a. föranletts av att PTS under åren 1993/94 till 1995/96 inlevererat mer avgiftsmedel till inkomsttitel än vad som utnyttjats i ramanslag. Myndigheten beräknar att år 2000 kommer de årliga avgiftsintäkterna att motsvara den årliga självkostnaden. Detta skall i första hand uppnås genom avgiftssänkningar år 1998 och 1999 och innebär att PTS inleverans mot inkomsttitel år 1998 kommer att underskrida begärt förvaltningsanslag, exklusive medel för vissa samhällsätaganden. För år 1998 beräknas underskridandet uppgå till ca 48 miljoner kronor, för år 1999 till ca 47,7 miljoner kronor samt för år 2000 till ca 29 miljoner kronor.

Avvikelsen mellan anslagsförbrukning och den totala inleveransen till inkomsttiteln består av ett överskott av avgifter till inkomsttiteln för vissa avgiftsområden samtidigt som underskott av avgifter har uppkommit på andra avgiftsområden. Obalanserna rör verksamhetsgrenarna radio och utrustning som PTS övertog från andra huvudmän. I syfte att utjämna det uppkomna nettoöverskottet/underskottet under åren 1993–1996 och det beräknade underskottet för år 1997 beträffande några få avgiftsområden har PTS, efter samråd med Riksrevisionsverket (RRV), hemställt att regeringen medger att PTS inte behöver ta hänsyn till det uppkomna nettoöverskottet vid kommande avgiftssättning. Syftet är att uppnå en jämn avgiftsnivå som avspeglar verksamhetens verkliga kostnader. Regeringen har bifallit PTS hemställan (K96/4207/1) under förutsättning att PTS tar hänsyn till över- respektive underskott vid beslutande av en långsiktig avgiftsnivå.

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse innehåller inga invändningar. Regeringen anser att verksamhetsmålet för verksamhetsgrenen Post är uppfyllt. Handläggningstiderna för handläggning av tillstånd för teleoperatörer har varit längre än den högsta gräns som angivits i regleringsbrev för budgetåret 1995/96. Vad gäller tillsyn på teleområdet är verksamhetsmålet i stort sett uppfyllt. Verksamhetsmålet för verksamhetsgrenen Radio är inte kvantifierat vil-

ket gör det svårt att bedöma hur verksamhetsmålet har uppfyllts.

Myndighetens instruktion har setts över. Regleringsbrevet för år 1997 har ändrats med anledning av ändringarna i telelagen. Regeringen har i regleringsbrev för år 1997 omformulerat vissa verksamhetsmål i syfte att förbättra resultatets mätbarhet.

C 2. Upphandling av samhällsättaganden

1995/96	Utgift	102 296	¹	
Därav 1996	Utgift	71 796	²	
1997	Anslag	157 484	Utgifts- prognos	134 277 ³
1998	Förslag	157 484		
1999	Beräknat	157 484		
2000	Beräknat	157 484		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

² Utgift för budgetåret 1995/96, år 1996 samt utgående reservation är hänförliga till äldre anslaget D 2. Upphandling av särskilda samhällsättaganden, uppfört på statsbudgeten budgetåret 1995/96.

³ I prognosen ingår även prognostiserad förbrukning av äldre anslaget D 2.

Anslaget skall genom upphandling trygga funktionshindrades behov av effektiva telekommunikationer och postservice. Då anslaget används till upphandling sker utbetalningarna oregelbundet. Myndigheten upphandlar från detta anslag bl.a. förmedling av texttelefoni, utsträckt lantbrevbärarservice samt distribution av blindskriftsförsändelser. För närvarande pågår även försöksverksamhet med teckentolkning via bildtelefoni. Handikappåtgärderna är relaterade till volym, dvs. antalet funktionshindrade personer som utnyttjar tjänsten. Detta innebär svårigheter för myndigheten att i förhand skatta utfallet. I anslagsberäkningen finns därför inlagt ett utrymme för en eventuell volymökning. Kostnaderna för förmedling av texttelefoni samt blindskriftsförsändelser är också beroende av antalet personer som är i behov av dessa tjänster. En jämförelse mellan utfall och budget visar att Post- och telestyrelsen har en utgående reservation på anslaget D 2. Upphandling av särskilda samhällsättaganden senast uppfört på statsbudgeten budgetåret 1995/96, på totalt 287 550 000 kronor. Av reservationen är 55 889 kronor hänförliga till samhällsättaganden avseende funktionshindrades behov av post- och teletjänster. Anslagsförbrukning avseende D 2. Upphandling av samhällsättaganden redovisas därför även under utgiftsområde 6 – Totalförsvaret.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Regeringens bedömning är att den reservation som uppkommit bl.a. kommer att behövas för att finansiera blindskriftsförsändelser samt post- och kassaservice. Från och med år 1997 är anslaget för upphandling av samhällsättaganden utformat så att myndigheten friare kan prioritera mellan post- och teleområdet. På postområdet har PTS upphandlat portobefriade försändelser mellan synskadade, förmedling av blindskriftsförsändelser till och från vissa institutioner samt utökad post- och kassaservice till äldre och funktionshindrade personer i glesbygd. På teleområdet har myndigheten, fr.o.m. år 1997, upphandlat sjukvårdsupplysning för texttelefonanvändare samt förmedling av texttelefoni m.m. År 1995 gjorde Synskadades Riksförbund på uppdrag av PTS en undersökning av storleksordningen på brevväxlingen mellan synskadade och privatpersoner. Av utredningen framkom att antalet försändelser uppgår till ca 50 400 stycken. För närvarande är det 38 institut (dvs. föreningar, företag, tidningar och skolor) som portofritt får skicka blindskriftsförsändelser. Under avtalsperioden har PTS utgifter för befördran av blindskriftsförsändelser kunnat sänkas genom en mer effektiv upphandling baserad på statistik och samordning av tjänster.

PTS har under året genomfört studier av nya tjänster för funktionshindrade inom IT-området. Detta har bl.a. resulterat i en försöksverksamhet med nationell förmedlingscentral för teckentolkning med hjälp av bildtelefoni. Tjänsten omfattar förmedling och samtaltolkning från bildtelefon till taltelefon, från taltelefon/texttelefon till bildtelefon samt samtal från bildtelefon med båda parter framför uppringande bildtelefon. Denna förmedlingscentral kommer knappast att kunna ersätta de tolktjänster som tolkcentralerna i dag erbjuder. Förhoppningen är att de knappa tolkresurserna som i dag finns skall kunna utnyttjas effektivare och att de funktionshindrade skall kunna få det lättare att oftare och med kort varsel kunna kommunicera med dem som inte behärskar teckenspråket. PTS har vidare upphandlat driften av databassystemet Fruktrådet. Tjänsterna innebär att människor med olika typer av funktionshinder bl.a. dövblinda men även icke funktionshindrade kan kommunicera med varandra i datoriserade möten m.m. Vidare innehåller databasen viktig samhällsinformation som särskilt riktar sig till funktionshindrade personer.

Beställningsbemyndigande

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att, i fråga om ramanslaget C 2. Upphandling

av samhällsåtaganden, ikläda staten ekonomiska förpliktelser innebärande åtaganden om högst 75 miljoner kronor som medför utgifter under år 1999. Nedanstående tabell visar beräknad anslagspåverkan och anslagsbehov under perioden 1998–2001.

BESTÄLLNINGSBEMYNDIGANDE FÖR ANSLAGET C 2. UPPHANDLING AV SAMHÄLLSÅTAGANDEN

BERÄKNAD AN-
SLAGSPÅVERKAN:

Miljoner kronor	1998	1999	2000	2001	Summa
Begärt be- myndigande för år 1998:75		75			75
Summa		75			

Post- och telestyrelsen disponerar även anslagen B 7. Funktionen Telekommunikationer samt B 8. Funktionen Postbefordran under utgiftsområde 6 Totalförsvaret.

C 3. Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice

1995/96	Utgift	300 000	¹	0
Därav 1996	Utgift	200 000		
1997	Anslag	200 000	Utgifts- prognos	200 000
1998	Förslag	200 000		
1999	Beräknat	200 000		
2000	Beräknat	200 000		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

Enligt riksdagens beslut (prop. 1995/96:218, bet. 1996/97:TU6, rskr. 1996/97:34) skall PTS fr.o.m. den 1 januari 1998 upphandla den del av den rikstäckande kassaservicen som i dag ersätts av staten via detta anslag. En jämförelse mellan budget och utfall för budgetåret 1995/96 visar att det inte fanns något anslagssparande.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Regeringen anser att det är av största vikt att betalnings- och kassaservicen säkerställs. Med anledning av att regeringen planerar att överlämna en proposition om ändringar i postlagen till riksdagen våren 1998 anser regeringen att PTS upphandling av rikstäckande betalnings- och kassaservice bör uppskju-

tas och nuvarande ordning med ersättning till Posten bibehållas tills vidare.

C 4. Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal

1995/96	Utgift	205 605	¹	
Därav 1996	Utgift	137 053		
1997	Anslag	140 000	Utgifts- prognos	144 000
1998	Förslag	140 000		
1999	Beräknat	140 000		
2000	Beräknat	140 000		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

² I prognosen ingår även prognostiserad förbrukning av äldre anslaget D 2.

Anslaget används till ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Anslaget hette tidigare C 4. Kostnader förenade med statens ägande i SOS Alarm Sverige AB. Regeringen anser att anslaget bör byta namn till C 4. Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal. Regeringen har med stöd av riksdagens bemyndigande (prop. 1993/94:150, bet. 1993/94:TU38, rskr. 1993/94:437) i juni 1994 tecknat ett alarmeringsavtal med SOS Alarm Sverige AB i syfte att säkerställa en effektiv SOS-tjänst och tillgodose behovet av alarmeringstjänster för den statliga räddningstjänsten. Regeringen har fattat beslut (K97/2671/1) om några mindre ändringar i alarmeringsavtalet till följd av ändrade förhållanden. Ändringarna avser bl.a. tidpunkten för avrapportering av kvalitet som sker i samråd mellan Statens räddningsverk, Socialstyrelsen och bolaget. Avrapporteringen skall hädanefter ske senast den 1 mars årligen till regeringen. I alarmeringsavtalet från år 1993 lades ersättningen från staten till bolaget fast för åren 1995 och 1996. Efter ändring i avtalet 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.

När det gäller kompetenskraven för alarmeringspersonal, angivet i bilaga till avtalet, har en ändring gjorts innebärande att SOS Alarm Sverige AB äger rätt att ändra innehållet i utbildningsplanen under förutsättning att kompetenskraven inte blir lägre än

de nuvarande. Statens räddningsverk har tillsammans med Socialstyrelsen utarbetat ett system för uppföljning och avrapportering av kvaliteten i verksamheten. Statens räddningsverk konstaterar i en rapport (K97/2483/1) att SOS Alarm Sverige AB uppfyllt de åtaganden som framgår av alarmeringsavtalet.

Riksdagen har för budgetåret 1995/96 anvisat ett anslag på 210 miljoner kronor för statens kostnader för grundtjänsten enligt avtal. En jämförelse mellan budget och utfall visar att det finns en utgående reservation från budgetåret 1995/96 om 8 969 000 kronor. Riksdagen har i tilläggsbudget för budgetåret 1995/96 även godkänt att bolaget utöver kostnader för grundtjänsten enligt avtal får utnyttja högst 4 miljoner kronor av anslaget till kostnader för införandet av det nya nödnumret 112. Riksdagen anvisade för budgetåret 1997 ett anslag på 140 miljoner kronor. För budgetåret 1998 beräknar regeringen att statens ersättning för SOS Alarm Sverige AB:s åtaganden uppgår till 144 969 000 kronor.

C 5. Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

1995/96	Utgift	2 100 ¹		
Därav 1996	Utgift	2 100		
1997	Anslag	23 000	Utgifts- prognos	57 680 ²
1998	Förslag	25 000		
1999	Beräknat	25 000		
2000	Beräknat	25 000		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

² I prognosen ingår även prognostiserad förbrukning av äldre anslaget D 5.

Anslaget C 5. Informationsteknik: Telekommunikation har under budgetåret 1995/96 använts för att finansiera IT-kommissionen och Ungdomens IT-råd samt att stödja punktinsatser som leder till att nya användargrupper kommer i kontakt med informationsteknik. På anslaget C 5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. finns en utgående reservation på 35 400 000 kronor. Anslaget för år 1997 samt den utgående reservationen från år 1995/96 har använts till att finansiera ett antal projekt som beviljats bidrag under våren 1997. Beslut om bidrag togs den 14 maj 1997 (K96/4321/1). Regeringen bedömer att medlen kommer att rekvireras och utbetalas under år 1997. Ungdomens IT-råd redovisar sitt uppdrag i december 1997.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

I enlighet med riksdagens beslut (prop. 1994/95:100, bet. 1994/95:TU25, rskr. 1994/95:376) redovisas här hur anslaget Informationsteknik: Telekommunikation m.m. har använts.

Kommunikationsdepartementet har under åren 1996 och 1997 beviljat medel om 42,48 miljoner kronor till 31 stycken IT-projekt för nya användare. De beviljade medlen är hänförliga till reservationsanslaget D 5. Informationsteknik: Telekommunikation m.m. under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1995/96 (37,5 miljoner kronor) samt till ramanslaget C 5. Informationsteknik: Telekommunikation m.m. under utgiftsområde 22 – Kommunikationer under budgetåret 1997 (4,98 miljoner kronor).

Syftet med bidragen har varit att stödja punktinsatser för sådan kunskaps- och kompetensuppbyggnad som leder till att nya användarkategorier i samhället får ökad kunskap om och ökad tillgänglighet till IT. Medlen har använts till utrednings- och projektverksamhet inom IT-området med särskild inriktning på tele- och datakommunikationstjänster.

Bland dem som har beviljats bidrag till IT-projekt återfinns Folkrörelserådet Hela Sverige skall leva, Stiftelsen Kvinnor Kan, Föreningen Sveriges dövblinda, Den digitala salongen, Umeå kommun, Folkets hus riksorganisation, Intresseföreningen Bergslaget, IT-Forum Folk&företag, Hultsfredsfestivalen, IT Link Sweden AB, Svenska kommunförbundet, Handelskammaren i Örebro, m.fl. Bidragstagarna skall senast den 1 augusti 1998 lämna en ekonomisk redovisning över hur bidraget har utnyttjats för att finansiera projektet samt projektets totala finansiering. Projekten skall vara öppna för oberoende utvärdering. Regeringen har avslagit övriga ansökningar. (K96/3043/1). En närmare redogörelse finns i regeringens skrivelse Utvecklingen i informationssamhället (skr. 1997/98:19)

Regeringen anser att IT-kommissionen bör finansieras via detta anslag under år 1998. IT-kommissionen skall enligt sina tilläggsdirektiv lämna slutrapport den 31 maj 1998. Regeringen avser att avsätta medel från anslaget beträffande eventuella kvarstående frågor från IT-kommissionen. Medlen kommer därutöver att användas till att förverkliga regeringens IT-politik genom exempelvis utredningar, samordningsinsatser, uppdrag till myndigheter samt stöd till projekt. Regeringen föreslår därför att anslaget används för att stödja en fortsatt IT-utveckling i enlighet med vad som förordats i IT-propositionen (prop. 1995/96:125, bet. 1995/96:TU19, rskr. 1995/96:282). Regeringen har i en särskild skrivelse till riksdagen Utvecklingen i informationssamhället (skr. 1997/98:19) anfört att huvudinriktningen för en nationell IT-strategi bör vara att stimulera användningen av informationsteknik på

ett sätt som främjar kreativitet, tillväxt och sysselsättning. Informationstekniken måste vara tillgänglig för alla, utvecklingen får inte skapa nya klyftor i vårt samhälle utan bör i stället bidra till att överbygga nuvarande klyftor. Informationstekniken kan bidra till att öka jämställdheten i olika dimensioner, jäm

ställdhet mellan olika regioner, mellan könen samt mellan olika åldrar och grupper i samhället. Regeringen anser att en bred och jämlik användning av informationsteknik är en av förutsättningarna för tillväxt och ökad sysselsättning i samhället.

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

UTGIFTSUTVECKLINGEN¹

MILJONER KRONOR (LÖPANDE PRISER)					
1995/96	1996	1997 ²	1998	1999	2000
1 578,6	997,6	725,5	830,2	834,2	838,4

¹ Detta är summan av de anslag som finns upptagna i statsbudgeten under verksamhetsområde D.

² Kolumnen visar prognos för år 1997.

Statens järnvägar (SJ)

SJ-koncernen består av moderföretaget affärsverket SJ och dess helägda dotterbolag AB Swedcarrier. Koncernens järnvägsverksamhet är koncentrerad till affärsverket. Affärsverkets affärsdrivande enheter utgörs av persontrafik- och godstransportdivisionen, medan resterande divisioner i första hand utgör stödfunktioner. Som följd av den av riksdagen beslutade koncentrationen till järnvägsverksamheten och därav följande avyttringar av dotterbolag utgör Swedcarriergruppen numera endast en mindre del av SJ-koncernen. Efter avyttring av Swebus AB är dess mest betydelsefulla affärsdrivande bolag färjebolaget Scandlines AB (tidigare SweFerry AB).

Sammanfattande kommentarer till verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

- SJ-koncernens rörelseintäkter minskade under år 1996 med 6 % för jämförbara enheter.
- Privatresandet har minskat med 11 % under år 1996 medan tjänsteresandet ökat med 30 %. Affärsresenärerna har dock blivit allt mer priskänsliga och väljer i högre grad billigare alternativ.
- Transportarbetet i vagnslasttrafiken mätt i nettonkilometer har minskat med nära 5 % jämfört med år 1995.

- Resultatet efter finansnetto blev för koncernen 92(527) miljoner kronor och för affärsverket -477(501) miljoner kronor. Resultatet efter finansnetto rensat från engångseffekter av operativt och finansiellt slag blev för affärsverket -884(26) miljoner kronor.
- Regeringen konstaterar att SJ långt ifrån uppnådde sina mål under år 1996, som var 7 % avkastning på eget kapital och 35 % soliditet. Utfallet blev 1,4 % och 25,5 %.
- Swebus AB har under året sålts till det brittiska bussbolaget Stagecoach som ett led i koncentrationen till kärnverksamheten.
- SJ har vid halvårsskiftet sålt malmtrafikverksamheten på Malmbanan. Det nybildade Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB) ägs till 24,5 % av SJ.

Större förändringar

- En genomlysning av SJ:s leasingavtal har genomförts under år 1997.
- Låne- och borgensramar införs.

Mål

- SJ skall bedriva en effektiv och miljövänlig järnvägstrafik på affärsmässiga villkor.
- SJ-koncernen skall ha en sund finansiell ställning med balans mellan rörelserisken och den finansiella risken.
- Resultat efter skattemotsvarighet skall uppgå till 7 % av eget kapital.
- Soliditeten skall uppgå till lägst 30 %.

Prioriteringar för 1998–2000

- Anpassning av verksamheten till rådande efterfrågan. Åtgärderna som vidtas inom bl.a. biljettadministration, godsproduktion samt matartrafik är ett led i att förbättra det ekonomiska resultatet. Målsättningen är att strukturförändringarna skall vara genomförda till juni 1998 och att den trafik som då bedrivs skall vara lönsam. Detta påverkar trafikutbudet.

- Prioritering av aktiviteter som syftar till att häva den negativa resultatutvecklingen.

Resultatbedömning och slutsatser

Riksrevisionsverket har inte haft några invändningar mot SJ:s bokslut för år 1996. Under år 1996 stod affärsverket för den största delen av SJ-koncernens resultatförsämring. Lågkonjunkturen, andra transportslags förbättrade konkurrenskraft, den negativa utvecklingen inom kontinenttrafiken på järnväg, vikande intäkter inom viktiga näringsgrenar som skog och stål samt försenade intäktseffekter av expansionsstrategin inom persontrafiken har under år 1996 haft negativa effekter på SJ:s resultat. Samtidigt har järnvägen en stor andel trögrörliga kostnader, i och med att nästan hela kostnadsmassan ligger fast när tågplanen (produktionsplanen) fastställts, vilket ger ett begränsat manöverutrymme vid efterfrågeförändringar under pågående tågplanperiod. För att komma upp till det soliditetsmål som är fastslaget för SJ bör investeringstakten anpassas till de förutsättningar som nu råder inom SJ affärsverk. SJ beslöt vid årsskiftet 1996/97 att anpassa verksamheten till rådande efterfrågan och förbättra det ekonomiska resultatet. Det åtgärdsprogram omfattande bl.a. biljettadministration, godsproduktion och matartrafik som nu genomförs är nödvändigt för att SJ skall kunna möta framtidens transportmarknad som ett offensivt och konkurrenskraftigt företag. Som en del i SJ:s utveckling mot ett lönsamt företag ser regeringen det som viktigt att åtgärdsprogrammet fullföljs fullt ut och att det blir långsiktigt positiva effekter av den stora kapitalinsats som åtgår i åtgärdsprogrammet. Regeringen följer aktivt omstruktureringen under åren 1997 och 1998.

1. Verksamhetens inriktning m.m.

SJ:s treårsplan

SJ-koncernens strategi under åren 1998–2000 för att bli framgångsrik på persontrafikmarknaden är att resenärerna skall anse att tåget medger att restiden kan användas meningsfullt och att den erbjudna servicen är prisvärd, lättillgänglig och tillförlitlig. För att kunna konkurrera på den allt hårdare godstransportmarknaden bör företagen i större utsträckning än i dag uppfatta SJ som ett transportföretag som säljer dörr- till dörrtransporter baserade på miljöanpassning, leveranssäkerhet och god personlig service.

Regeringens överväganden

SJ skall bedriva en effektiv och miljövänlig järnvägstrafik på affärsmässiga villkor. Trafik som inte har förutsättningar att utvecklas till lönsam trafik skall offereras till staten för upphandling i konkurrens. Verksamheter utanför kärnverksamheten skall stödja järnvägstrafiken. De verksamheter inom koncernen som inte bidrar till en affärsmässig utveckling av järnvägstrafiken skall avyttras. SJ-koncernen skall ha en sund finansiell ställning med balans mellan rörelserisken och den finansiella risken. SJ:s ekonomiska redovisning skall utformas så att den verksamhet där SJ utsätts för konkurrens från andra järnvägsoperatörer på i huvudsak samma nät särredovisas. Även de gemensamma funktioner som upplåts på konkurrensneutrala villkor skall särredovisas.

SJ anger i sin strategi på godstransportmarknaden att SJ skall uppfattas som ett företag som säljer dörr- till dörrtransporter. I stället för att inskränka sig till att enbart sälja järnvägstransporter, som i de flesta fall endast är en del av en längre transportkedja, vill SJ erbjuda kunden hela transportlösningen med järnvägen som en delsträcka. Man vill därmed anpassa utbudet till kundens efterfrågan. Regeringen vill emellertid betona att detta inte innebär köp av nya verksamheter eller avsteg från principen om koncentration till kärnverksamheten. I stället skall det vara ett sätt att till kunden kunna erbjuda heltäckande transportlösningar exempelvis genom samarbetsavtal med operatörer inom andra trafikslag. Järnvägen blir då en delsträcka i det transportupplägg som kunden efterfrågar. Regeringen anser inte att detta kräver en ändring av SJ:s koncernstrategi, då strategin bidrar till en affärsmässig utveckling av järnvägstrafiken.

2. Ekonomiska mål och resurser

Resultat 1996

SJ har sedan slutet av 1980-talet genomfört omfattande rationaliseringar. För perioden 1991–1995 har både affärsverket och SJ-koncernen redovisat en positiv resultatutveckling. Större delen av de redovisade vinsterna i både SJ-koncernen och affärsverket härrör från dotterbolag, inklusive avyttringar av dessa. Justerat för engångsposter har resultatet i järnvägsverksamheten kontinuerligt försämrats sedan år 1993. Under hela perioden har finansnettot försämrats på grund av den höga investeringstakten och den ökade upplåningen. Intäktsökningarna, som skulle blivit följden av de ökade investeringarna, har hittills uteblivit.

SJ-koncernens rörelseintäkter minskade under år 1996 med 6 % för jämförbara enheter. Den största intäktsminskningen uppstod i affärsverkets godsdivision och hos dotterbolag verksamma inom godssek-

torn. Affärsverkets rörelseintäkter minskade med 7 % jämfört med år 1995. Persontrafikens trafikintäkter är oförändrade jämfört med år 1995 medan kostnaderna till följd av expansionsstrategin har ökat. Privatresandet har minskat med 11 % under år 1996 medan tjänsteresandet ökat med 30 %. Affärsresenärerna har dock blivit allt mer priskänsliga och väljer i högre grad billigare alternativ. Transportarbetet i vagnslasttrafiken mätt i nettotonkilometer har minskat med nära 5 % jämfört med år 1995. Rörelsekostnaderna ligger för affärsverket i nivå med år 1995.

Större verksamhetsförändringar under år 1996:

- Swebus AB har under året sålts till det brittiska bussbolaget Stagecoach som ett led i koncentrationen till kärnverksamheten.
- SJ har vid halvårsskiftet sålt malmtrafikverksamheten på Malmbanan. Det nybildade Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB) ägs till 24,5 % av SJ.

Resultatet efter finansnetto blev för koncernen 92(527) miljoner kronor och för affärsverket -477(501) miljoner kronor. Resultatet efter finansnetto rensat från engångseffekter av operativt och finansiellt slag blev för affärsverket -884(26) miljoner kronor. Affärsverket stod för den största delen av SJ-koncernens resultatförsämring.

SJ-KONCERNEN 1996	UTFALL	MÅL
Avkastning på eget kapital efter skattemotsvarighet	1,4 %	7 %
Soliditet	25,5 %	35 % ¹

¹ På grund av ändrade redovisningsprinciper motsvaras detta av ca 30 %.

Rörelseresultatet har påverkats av minskade volymer inom godstransportsektorn, valutakursförändringar samt kostnader för expansionsstrategin inom persontrafiken som ännu inte givit positiv resultat effekt.

Revisionens iakttagelser

SJ:s årsredovisning och koncernredovisning för år 1996 har upprättats enligt förordningen (1979:1212) med föreskrifter om statliga myndigheters bokföring och de särskilda föreskrifter som utfärdats för affärsverk. Enligt RRV är årsredovisningen och koncernredovisningen upprättad enligt de redovisningsprinciper och övriga bestämmelser som gäller för SJ och är i allt väsentligt rättvisande. Standarden på SJ:s bokslutsdokumentation har överlag förbättrats under år 1996 och RRV:s revisionsberättelse innehåller inga invändningar.

Åtgärdsprogram

SJ beslöt vid årsskiftet 1996/97 att anpassa verksamheten till rådande efterfrågan och de åtgärder som

vidtas ingår som ett led i att förbättra det ekonomiska resultatet. Den omstrukturering som nu genomförs kan ses som en investering för att SJ skall kunna möta framtidens transportmarknad som ett offensivt och konkurrenskraftigt företag. Kostnaden för omstruktureringen beräknas uppgå till ca 2 miljarder kronor och syftar till att åtgärda obalanser inom affärsverket, framför allt genom att produktionen anpassas till rådande efterfrågan. Målsättningen är att strukturförändringarna skall vara genomförda till juni 1998 och att den trafik som då bedrivs skall vara lönsam. I 1996 års bokslut har SJ reserverat ca 1 miljard kronor för kommande åtgärder som syftar till denna effektivisering av verksamheten.

Åtgärdsprogrammet sträcker sig över hela organisationen inom SJ affärsverk. Inom Persontrafikdivisionen ses olönsamma trafiklinjer över liksom biljettadministrationen. Inom godstransportdivisionen görs en översyn av matartrafiken och produktionen av den internationella godstågtrafiken och vagnslasttrafiken inom landet. Samtidigt övervägs förändringar i verkstäder och i administrationen inom staberna.

SJ:s treårsplan

SJ har lämnat en verksamhetsplan till regeringen för åren 1998–2000. Affärsidén är att utveckla, producera och sälja resor till personer som reser till och från arbetet, i tjänsten och på fritiden och att kundpassa logistiklösningar åt industri- och handelsföretag så att dessa kan öka sin konkurrenskraft. SJ skall nå en sådan lönsamhetsnivå att man kan överleva av egen kraft. Trafik som inte har förutsättningar att bli lönsam skall offereras till staten. Verksamheter utanför kärnverksamheten skall stödja järnvägstrafiken.

EKONOMISK UTVECKLING FÖR SJ (MKR)	1998	1999	2000
Resultat efter finansnetto	300	500	200
Avkastning på eget kapital efter skattemotsvarighet	5,9 %	8,8 %	7,5 %
Soliditet	23 %	26 %	29 %

Planen, inlämnad till regeringen den 12 mars 1997, förutsätter dock bl.a. följande:

- Årlig ökning av persontrafik med tåg med ca 4 %.
- Årlig ökning av godstransporter med tåg med ca 3 %.
- Omförhandling av personalavtal så att dessa kostnadsmissigt motsvarar förhållandena hos konkurrerande företag.

Resultatförbättringarna består av årliga intäktsökningar och på kostnadssidan av volymeffekter samt effekter av åtgärdsprogrammet. Utvecklingen hittills har emellertid enligt SJ inte gett ovan nämnda vo-

lymökningar. Under första halvåret 1997 har persontrafiken minskat med 4 % och godstrafiken har varit oförändrad. Således förväntas nu resultatet för år 1998 bli omkring 0. Härav följer att räntabiliteten år 1998 även blir 0 och soliditeten sjunker något jämfört med treårsplanen. Detta påverkar även åren 1999 och 2000.

INVESTERINGAR FÖR SJ (MKR)	TOTALT			
	1998-2000	1998	1999	2000
Persontrafikdivisionen	1 450	1 000	200	250
Godstransportdivisionen	650	200	200	250
Övriga enheter	265	50	100	115
Dotterbolag	610	300	150	160
Summa investeringar	2 975	1 550	650	775

Under perioden 1998-2000 planerar SJ investera ca 3 miljarder kronor i verksamheten. Investeringarna avser på persontrafiksidan nyanskaffning av tåg till Mälardalen, modernisering av befintliga vagnar och lok samt tåg till Öresundsförbindelsen. På godstransportsidan genomförs moderniseringar av godsvagnsparken, linje- och terminallok samt investeringar i terminaler. Tågen för Mälardalstrafiken kontrakterades redan år 1997 och ingår i investeringsplanen för persontrafikdivisionen under år 1998. Denna investering om 800 miljoner kronor leasingfinansieras. Finansieringsbesluten fattas fristående från övriga investeringar och kan omfatta alla de finansieringsformer SJ har bemyndigande att använda sig av.

Under år 1996 har Price Waterhouse gjort en analys av SJ, som omfattar åren 1996-2003. Studien bygger på förutsättningen att SJ inte vidtar några åtgärder för att möta den vikande efterfrågan och det försämrade resultatet. Price förutser ett förbättrat resultat i affärsverket för åren 1997-1999 för samtliga divisioner. Man bedömer att resultatet åter kommer att falla år 2000 på grund av försämrade marginaler inom Persontrafikdivisionen. Finansnettot kommer att fortsätta vara lågt under hela perioden 1996-2003. Skuldsättningen kommer enligt Price att växa successivt under prognosperioden. SJ-koncernens resultatnivå kommer enligt Price att stanna på en mycket låg nivå på grund av utvecklingen i affärsverket. Price bedömer att SJ-koncernens mest betydelsefulla affärsdrivande bolag är Scandlines AB.

Mål 1998

De ekonomiska målen för SJ år 1998 angavs i budgetpropositionen för år 1997 (prop. 1996/97:1 utgiftsområde 22, kommunikationer, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). För SJ-koncernen skall följande ekonomiska mål och förutsättningar gälla för år 1998:

- SJ får disponera överskott i sin verksamhet utan att inleverera avkastning på verkets statskapital.
- Resultat efter skattemotsvarighet skall uppgå till 7 % av eget kapital.
- Soliditeten skall uppgå till lägst 30 %.

SJ förutser, enligt treårsplanen och senare prognos, att man inte kommer att nå målen för år 1998.

Regeringens överväganden

SJ är av riksdagen ålagd att självfinansiera sin verksamhet. Regeringens definition av självfinansiering innebär att finansiering av investeringar skall ske utan tillskott från ägarna. Med denna definition är det viktigt att - så länge man prioriterar soliditetsmålet och detta inte är nått - inte tillåta en investeringstakt som gör att soliditeten minskar. SJ:s soliditet har successivt förbättrats, men i och med den höga investeringstakten ökar soliditeten långsamt. För att komma upp till det soliditetsmål som är fastslaget för SJ bör investeringstakten anpassas till de förutsättningar som nu råder inom affärsverket. Regeringen konstaterar att SJ långt ifrån uppnådde sina mål på avkastning och soliditet under år 1996. Sedan SJ lade fram sin treårsplan har soliditeten ytterligare försämrats och utvecklingen under år 1997 indikerar att målet på 30 % soliditet ej kommer att uppfyllas till år 2000. Regeringen följer löpande utvecklingen och SJ:s handlingsplan för att åtgärda problemen.

Regeringen ser det som viktigt att den stora kapitalinsats som används i åtgärdsprogrammet ger långsiktiga effekter och följer aktivt omstruktureringen under åren 1997 och 1998.

SJ är ett företag som verkar på en konkurrensutsatt marknad och bör ha en uthållig marknadsmässig lönsamhet. Det är viktigt att koncernen har en sund finansiell ställning och balans mellan rörelserisken och den finansiella risken. Staten som ägare kan ur ett samhällsekonomiskt perspektiv ge avkall på avkastningskravet på en verksamhet om det är till gagn för samhällsnyttan. I SJ:s fall är det samhällsekonomiska ansvaret avlyft företaget via statens köp av olönsam trafik. SJ ansvarar därför för den företagsekonomiska utvecklingen och bör därmed också åläggas att ge avkastning till sin ägare.

Det är uppenbart att SJ successivt justerar ner sina tidigare optimistiska prognoser. Järnvägstrafiken har de senaste åren tappat i lönsamhet. De åtgärdsprogram som har påbörjats under år 1997 kommer att ge vissa effekter, men effekterna är inte tillräckliga för att nå målen enligt ovan de närmaste åren. Treårsplanen förutsätter en positiv utveckling på intäktsidan och att kraftiga besparingar på kostnadsidan kan ske. Personalminskningar med 1 500 anställda ger en tydlig effekt på kostnadsidan. Från resultatsynpunkt är det emellertid viktigt att indrag-

ningarna inte begränsar möjligheterna att generera intäkter. Med pågående resultatförbättringsprogram beräknar SJ att kostnaderna minskar med 800 miljoner kronor och att resultatet förbättras med ca 500 miljoner kronor. Regeringen gör bedömningen att detta inte är tillräckligt utan att såväl volymökningar som ytterligare rationaliseringar behövs. Känslighetsanalyser visar att resultatutvecklingen är starkt beroende av volymökningar såväl inom person- som godstrafiken.

Investeringsstakten har halverats i treårsplanen. Detta är en effekt dels av Swebusförsäljningen, dels av lägre ambitionsnivå för lokalinvesteringar i resecentra och dels av förskjutning av investeringar avseende Mälardalstrafiken.

Regeringens mål på avkastningskrav för SJ är 7 % på eget kapital. Beräkningen grundar sig på räntan på statsobligationer plus en riskpremie. Regeringen anser att målen för soliditet och avkastning tills vidare bör ligga fast och är att ses som långsiktiga. De kommer dock knappast att kunna uppnås under år 1998.

3. Finansiella befogenheter

Leasing

År 1991 började SJ att sälja rullande materiel m.m. till utländska investerare. SJ hyr sedan utrustningen genom finansiella leasingkontrakt. Den bokförda leasingkulden för år 1996 uppgick till ca 5,9 miljarder kronor.

SJ följer fr.o.m. 1995 års bokslut RRV:s rekommendationer vad gäller redovisning av leasing. Redovisningen gäller alla ingångna avtal. Värdet av de leaseade tillgångarna har förts in i balansräkningen och sedvanliga avskrivningar på dessa görs. Även skulden har förts in i balansräkningen. När perioden för leasen har gått ut kan SJ göra följande val:

1. Alternativ leasetagare anvisas och får överta kontraktet.
2. Materielet återlämnas mot viss avgift.
3. Nyttjanderätten köps tillbaka enligt given option.

Leasing har under de senaste åren etablerats som finansieringsform i företag med en kapitalkrävande verksamhet. Det rör sig om tekniskt komplicerade transaktioner. Affären måste ske mellan företag i olika länder och med olika skattelagstiftning för att transaktionerna skall bedömas vara fördelaktiga för båda parter.

SJ-koncernen har under år 1996 ingått en ny typ av nyttjanderättsavtal, så kallad leasehold, med en amerikansk investör. Genom att hyra ut nyttjanderätten till rullande materiel och därefter återhyra densamma skapas ett avskrivningsunderlag hos investorn. Motparten betalar hyra för hela avtalsperio-

den i förskott. Betalningsflödena sker mellan SJ och långivaren och kan brytas genom att SJ återbetalar lånen. Nettoöverskottet redovisas som finansiella intäkter och uppgick år 1996 till 270 miljoner kronor.

Utöver den årliga revisionen har Price Waterhouse på uppdrag av Kommunikationsdepartementet analyserat SJ:s leasingavtal vad gäller operationell leasing, finansiell leasing, sale and lease-back, trust lease och leasehold. De frågeställningar som belysts är framför allt om det finns några skillnader då det gäller ny respektive äldre rullande materiel, om det finns några okända faktorer i uppläggen som kan påverka det framtida resultatet och huruvida det skulle vara lämpligt att begränsa hur stor del av anläggningstillgångarna som får vara föremål för leasingfinansiering. Det blev därmed klarlagt att leasing är ett av flera gängse förekommande finansieringsalternativ.

Låneportfölj och borgensåtagande

SJ:s låneportfölj uppgick år 1996 till ca 2,5 miljarder kronor. Låneportföljen består av lån både hos Riksgäldskontoret och på marknaden. Endast en liten del av SJ:s lån är i utländsk valuta. SJ:s låneportfölj inklusive leasing var 8,4 miljarder kronor år 1996.

Vad gäller borgensåtagande har SJ ställt proprietärborgen till Citibank avseende Scandlines betalningar i samband med byggnation av ny färja samt vid försäljningen av Swebus tecknat borgen för avtalet mellan SJ Invest och Swebus beträffande Swebus Fastigheter. Avtalet om Swebus Fastigheter gäller till den 3 november 1997. Totalt uppgick borgen och ansvarsförbindelserna för år 1996 till 330 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Leasingfinansiering ingår som ett av flera finansieringssätt som SJ använt för ändamål såsom inventarieanskaffningar, investeringar i rörelsekapital m.m. Vid analys av SJ:s balansräkningar och kassaflödesanalyser framgår det att de medel som skapats genom leasing i sin helhet har använts till anskaffning av anläggningstillgångar och amorteringar av räntebärande skulder.

Finansiellt sett finns det endast mycket små principiella skillnader mellan leasing av ny respektive befintlig materiel. Medel frigjorda genom leasingavtal avseende befintligt materiel har inte gått till resultatåtgång av underskott i själva rörelsen utan använts i den totala finansieringen av verksamheten.

Leasing är en finansieringsform och bör värderas som en sådan för sig och det bör kunna ske helt frikopplat från eventuella investeringsbeslut.

Eftersom staten som ägare ställer företagsekonomiska krav på SJ skall bedömningen av SJ:s leasingfi-

nansiering ske ur ett företagsekonomiskt perspektiv. Leasing är ett av flera finansieringssätt och eftersom samma ekonomiska konsekvenser kan uppnås genom andra finansieringsformer bör inga begränsningar för leasing som finansieringsform vara aktuella för SJ. SJ skall dock tertialvis redovisa sina leasingåtaganden till regeringen.

Eftersom lån är en av flera finansieringsformer finns det ingen anledning att i SJ:s fall begränsa sig till enbart lån som finansieringssätt. För att få önska styreffekter och begränsa det finansiella ansvar SJ ikläder staten inkluderar därför regeringen leasing i låneramen.

Riksdagens bemyndigande till regeringen att ta upp lån till staten regleras i lagen (1988:1387) om statens upplåning. Regeringen har tidigare denna dag föreslagit att det i lagen skall tas in bestämmelser som ger regeringen möjlighet att efter bemyndigande av riksdagen låta affärsverken ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret och lämna garantier. Dessa bemyndiganden skall inhämtas för varje affärsverk och för ett år i taget.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 1998 låta SJ få rätt att:

- ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 9,2 miljarder kronor,
- teckna borgensförbindelser till förmån för bolag inom SJ-koncernen inom en total ram på 400 miljoner kronor,
- placera kassamässigt överskott hos Riksgäldskontoret och på marknaden.

Anslag för budgetåret 1998

D 1. Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier

1995/96	Utgift	485 100	¹	
Därav 1996	Utgift	323 820		
1997	Anslag	200 000	Utgifts- prognos	200 000
1998	Förslag	200 000		
1999	Beräknat	200 000		
2000	Beräknat	200 000		

¹Beloppen anges i tusental kronor.

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

Prognosen för år 1997 är att utfallet beräknas bli 200 miljoner kronor, dvs. inga avvikelser från budgeterat anslag. Förslag på anslag år 1998 är 200 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

I och med att ASG och Swebus sålts är de största utförsäljningarna av dotterbolag gjorda. Regeringen tillstyrker förslaget på 200 miljoner kronor år 1998.

D 2. Köp av interregional persontrafik på järnväg

1995/96	Utgift	788 250	Anslags- sparande	10 600
Därav 1996	Utgift	469 450		
1997	Anslag	412 946	Utgifts- prognos	321 200
1998	Förslag	412 946		
1999	Beräknat	412 946		
2000	Beräknat	412 946		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

Verksamheten syftar till att regionalpolitiskt angelägen persontrafik på järnväg samt flygtrafik mellan Umeå och Östersund skall tryggas. Vidare utnyttjas anslaget för att täcka kostnader för drift- och investeringsbidrag till Inlandsbanan AB samt för att täcka administrationskostnader för Delegationen för köp av viss kollektivtrafik. Drift- och investeringsbidrag till Inlandsbanan AB regleras enligt avtal om ändrat huvudmannaskap för Inlandsbanan mellan staten och Inlandsbanan AB.

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

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Delegationen för köp av viss kollektivtrafik har den 20 maj 1997 redovisat en utvärdering av statens köp av persontrafik på järnväg under år 1996. I uppdraget ingick att göra en jämförelse med år 1994. Antalet resande på den av staten upphandlade järnvägs-trafiken ökade i jämförelse med trafikåret 1994 från 6,9 miljoner resande till 7,8 miljoner resande, eller med 13 %. Den genomsnittliga beläggningsgraden minskade från 42 % till 41,2 %. Högsta beläggningsgrad har som tidigare nattågstrafiken till och från Övre Norrland med 69 %. Lägsta beläggningsgraden har trafiken i Bergslagen/Dalarna med 20 %. På flera linjer, exempelvis nattågstrafiken till och från Övre Norrland, varierar beläggningsgraden kraftigt under årets månader.

Likaså har delegationen den 12 maj år 1997 redovisat en uppföljning av utvecklingen av flygtrafiken Östersund–Umeå under år 1996. Under år 1996 reste 14 500 personer med flyget mellan Östersund och Umeå. Detta är en minskning med drygt 2 000 personer jämfört med år 1995. Resandet varierar kraftigt under året, från endast ca 500 passagerare under juli till ca 1 500 passagerare per månad under oktober och november. Delegationen har gjort bedömningen att transportarbetet mycket väl skulle kunna utföras med flygplan av mindre storlek än den nu aktuella SAAB 340. Mot detta talar de regionala sjukvårdsorganisationernas krav på flygplan av viss storlek för sjukresor.

Regeringen uppdrog den 19 december 1996 åt Delegationen för köp av viss kollektivtrafik att för trafikåret 1998 upphandla interregional persontrafik på järnväg som inte kan drivas på företagsekonomiska grunder. Trafikåret omfattar tiden fr.o.m. den 1 januari 1998 t.o.m. den 31 december 1998.

En jämförelse mellan budget och utfall för budgetåret 1996 visar ett överskott på 3,6 miljoner kronor, främst beroende på att inflationen blev lägre än beräknat. Även för innevarande budgetår visar prognosen på ett överskott. Anslagssparandet uppgick vid utgången av år 1996 till 10,6 miljoner kronor motsvarande 2,6 % av anslaget för år 1997.

Köp av interregional persontrafik på järnväg

För trafikåret 1997 har staten utbetalat 288 miljoner kronor för upphandlad järnvägstrafik i olika omfattning på nedanstående linjer. Avtalet löper dock på 18 månader och utbetalningarna är fallande i storlek. Kostnaden omräknat på årsbasis är 379 miljoner kronor.

Nattågen till och från Övre Norrland inkl. Malmbanan

Östersund–Storlien

Sundsvall–Östersund (övertagande av länsstyrelsens engagemang)

Västerås–Katrineholm

Stockholm–Eskilstuna

Mjölby–Örebro

Borlänge–Mora

Gävle–Avesta Krylbo–Hallsberg

Gävle–Borlänge–Hallsberg

Uddevalla–Herrljunga–Borås

Nässjö–Falköping–Skövde

Kalmar/Karlskrona–Alvesta–Göteborg

För trafikåret 1996 uppvisade Norrlandstrafiken, som är den enskilt största posten i den statliga upphandlingen, en kraftig ökning av underskottet. Även två andra linjer, Västerås–Katrineholm–Mjölby–Örebro samt Kalmar/Karlskrona–Alvesta–Göteborg uppvisade en markant ökning av underskotten. En linje, Nässjö–Jönköping–Falköping–Skövde uppvisade dock ett lägre underskott för år 1996 än för år 1994.

Täckningsgraden för den upphandlade trafiken, dvs. biljettintäkten i förhållande till kostnaden per resenär, föll från 57 % år 1994 till 53 % år 1996.

Skälen för de ökande underskotten för vissa linjer är enligt delegationen svåra att tydligt ange. Det är dock regeringens bedömning att ett av de viktigaste skälen är att det rådande konjunkturläget lett till mindre resande, främst av privatpersoner som också är relativt priskänsliga.

Drift- och investeringsbidrag till Inlandsbanan AB

Från anslaget utbetalas under år 1997 ett drift- och investeringsbidrag till Inlandsbanan AB om 27 miljoner kronor. Enligt riksdagsbeslut den 15 november 1992 (prop. 1992/93:9, bet. 1992/93:TU3, rskr. 1992/93:113) skall en sista utbetalning om likaledes 5 miljoner kronor ske den 1 april 1998 i enlighet med nu gällande avtal. Detta innebär också att delegationens uppgifter vad gäller Inlandsbanan upphör i sin nuvarande form fr.o.m. detta datum.

Statskontoret har på regeringens uppdrag utrett de framtida förutsättningarna för person- och godstrafik på Inlandsbanan (K97/539/3). Frågan om Inlandsbanan behandlas mer i detalj under avsnitt 4.

Statens köp av flygtrafik mellan Östersund och Umeå

Regeringen beslutade den 2 december 1993 att, med stöd av artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, införa en allmän trafikplikt på linjen Östersund–Umeå fr.o.m. den 1 juli 1994. Trafiken har upphandlats i konkurrens. Skyways AB har utfört trafiken fram till den 30 juni 1997. En ny operatör, Holmstroem Air Sweden AB, tillträdde den 1 juli 1997. Bytet av operatör har resulterat i en marginellt lägre kostnad, 4,99 miljoner kronor per år mot tidigare 5 miljoner kronor.

Slutgiltiga uppgifter om trafiken föreligger för trafikåret 1995. Under detta år uppgick den genomsnittliga kabinfaktorn till 45 %. Överkapaciteten kan därför anses vara betydande.

Förhandlings- och administrationskostnader samt till regeringens disposition

För förhandlings- och administrationskostnader har delegationen för budgetåret 1997 disponerat 1 miljon kronor. Till regeringens disposition har stått 91,9 miljoner kronor varav 47,5 miljoner kronor har förts bort som besparingar.

Slutsatser

Regeringen föreslår ett anslag till Köp av interregional persontrafik på järnväg på 413 miljoner kronor för budgetåret 1998. Detta grundas på att avtal tecknats för trafikåret 1998 mellan Delegationen för köp av viss kollektivtrafik och Holmstroem Air Sweden AB om flygtrafik mellan Östersund och Umeå, samt mellan delegationen och Statens järnvägar (SJ) för köp av järnvägstrafik på följande sträckor:

LINJE	AVTAL GÄLLER TILL OCH MED
Nattågen på Övre Norrland inkl. Malmbanan	1998
Östersund–Storlien	1998
Sundsvall–Östersund	1998
Västerås–Katrineholm	1998
Mjölby–Örebro	1998
Borlänge–Mora	1999
Gävle–Avesta Krylbo–Hallsberg	1999
Gävle–Borlänge–Hallsberg	1999
Uddevalla–Herrljunga–Borås	1999
Nässjö–Falköping–Skövde	1999
Kalmar/Karlskrona–Alvesta–Göteborg	1999

En ny upphandling blir således aktuell för trafikåret 1999 på upp till fem linjer. Regeringen uppdrog den 17 juli 1997 åt Delegationen för köp av viss kollektivtrafik att för trafikåret 1998 upphandla kompletterande nattågstrafik till och från Övre Norrland under perioder med hög efterfrågan. Enligt vad regeringen erfar kan denna komplettering även komma att omfatta en förlängning av avtalen om trafik på sträckorna Västerås–Katrineholm och Mjölby–Örebro för perioden juni–december 1999.

Konkurrerande anbud från andra än SJ har förekommit i upphandlingen inför trafikåret 1998, men bl.a. på grund av brist på rullande materiel har dessa anbud av delegationen inte betraktats som konkurrenskraftiga nog.

Huvuddelen av den rullande materielen tillhör i dag SJ. Delegationen har rätt att från SJ disponera den rullande materiel som kan behövas på marknadsmässiga villkor med i förväg kända priser. Detta syftar till att möjliggöra för konkurrenter till SJ att lämna anbud på den upphandlade trafiken. Regeringen har dock av delegationen erfarit att om en konkurrerande anbudsgivare vill disponera SJ:s fordon för att bedriva en viss trafik måste detta göras känt för SJ relativt lång tid i förväg då den aktuella materielen ingår i omlopp som svårigen låter sig brytas med kort varsel. Alternativet vore att delegationen kunde låsa upp resurser minst ett halvår hos SJ innan beräknad trafikstart. Detta har dock bedömts som ineffektivt och dyrt.

Initialkostnaden för en ny operatör som vill etablera sig med egen rullande materiel är mycket hög. De korta avtalstiderna gör därför att den ekonomiska risken för att införskaffa ny rullande materiel är för stor för att ur en enskild operatörs synvinkel vara realistisk. Till skillnad från exempelvis flygplan finns ingen fungerande korttidsleasing eller dylikt för järnvägsfordon utanför SJ. Inte heller finns någon fungerande andrahandsmarknad för järnvägsfordon. Det är därför mycket svårare att inträda på respektive utträda från järnvägstrafikmarknaden än flygtrafikmarknaden.

I praktiken har detta inneburit att konkurrerande anbudsgivare valt att säkra fordonstillgång på annat sätt än via SJ och därmed inte kunnat tillgå modern rullande materiel. Detta har i sin tur inneburit en risk för kraftigt sänkt kvalitet i trafikeringen vilket delegationen inte funnit acceptabelt och av bl.a. detta skäl förkastat konkurrerande anbud.

Kommunikationskommittén har i sitt slutbetänkande (SOU 1997:35) bl.a. föreslagit att ett rikstrafikombud inrättas för att upphandla trafik på ett basnät för interregional trafik. Enligt kommittén bör ramen för upphandling av trafik omfatta 700 miljoner kronor per år. Med anledning av kommitténs förslag har regeringen tillkallat en särskild utredare (K97/2271/2, dir. 1997:78) med uppgift att utreda organisationen och samordningen av den interregionala persontrafiken. Utredaren skall redovisa konsekvenserna av att införa ett nationellt basnät för interregional persontrafik. Även konsekvenserna av inrättandet av en ny myndighetsfunktion – utformad

som det föreslagna rikstrafikombudet eller på annat sätt – ansvarig för bl.a. samordning och upphandling av trafik på basnätet skall redovisas av utredaren.

D 3. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik

1995/96	Utgift	298 805 ¹	Anslags-sparande	15 800
Därav 1996	Utgift	199 145		
1997	Anslag	211 059	Utgifts-prognos	196 000
1998	Förslag	209 463		
1999	Beräknat	213 442		
2000	Beräknat	217 715		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

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

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Avtal har slutits mellan staten och trafikhuvudmännen om ersättning för 18 länsjärnvägar. Avtalen gäller i huvudsak under en tioårsperiod fram t.o.m. den 30 juni år 2000. Vad gäller trafiken på sträckan (Västerås)–Kolbäck–Ramnäs–Ludvika, den s.k. Bergslagspendeln, har avtal tecknats fram t.o.m. den 31 december år 2003. Statens ersättning motsvarar i princip SJ:s särkostnad, exklusive kapitalkostnader, för den aktuella trafiken i 1987 års prisnivå och utbetalas med en årlig prisomräkning enligt KPI. Utbetalningen görs med halva årsbeloppet den 1 januari och med resterande del den 1 juni, framräknat med senast kända KPI. Anslaget disponeras av Banverket som via Delegationen för köp av viss kollektivtrafik utbetalar ersättningar till trafikhuvudmännen.

Enligt avtal mellan staten och berörda trafikhuvudmän utmed Inlandsbanan lämnar staten en årlig ersättning med 36 miljoner kronor i prisnivå för budgetåret 1991/92 för att svara för persontrafiken på Inlandsbanan. Ersättningen har beräknats med

utgångspunkt från vad ersättande busstrafik kostar. Statens ersättning skall efter budgetåret 1991/92 års utgång årligen justeras enligt SCB:s nettoprisindex. Avtalet gäller t.o.m. den 9 juni år 2001.

Banverket har den 3 mars 1997 redovisat det ekonomiska utfallet och vissa trafikmässiga uppgifter om länsjärnvägarna för trafikåret 1996. I redovisningen konstateras att det under år 1996 utbetalats ersättningar till trafikhuvudmännen om sammanlagt 199,1 miljoner kronor, varav 40,4 miljoner kronor avser ersättningar till trafikhuvudmännen för Inlandsbanan, mot anslagna 206,3 miljoner kronor. Överskottet om 7,2 miljoner kronor för år 1996 beror främst på att inflationen blivit lägre än väntat. Anslagssparandet på anslaget uppgick vid utgången av år 1996 till 15,8 miljoner kronor vilket motsvarar 7,5 % av anslaget för år 1997.

Vidare konstaterar Banverket att de uppgifter om trafiken som inkommit från trafikhuvudmännen till delegationen generellt uppvisar så stora brister att delegationen ser sig nödsakad att återkomma till regeringen under hösten 1997 med en fullständig redovisning av trafikhuvudmännens trafik på järnväg under år 1996.

Banverket har dock låtit Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) utföra en studie av effekterna av trafikhuvudmännens övertagande av ansvaret för den regionala tågtrafiken. Undersökningen visar att trafikhuvudmännen i flera fall satsat på en utveckling och utökning av tågtrafiken med goda effekter på resandevolymerna. Enligt VTI ser flertalet huvudmän i södra Sverige positivt på fortsatt och utvecklad regional tågtrafik. VTI uppskattar att antalet resor på banorna ökat med ca 70 % från år 1984 till år 1995.

Slutsatser

Regeringen föreslår ett anslag till Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik på 209,5 miljoner kronor för budgetåret 1998.

De nuvarande avtalen för ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik upphör för 17 av de 18 linjerna år 2000. Flera länstrafikbolag står därför inför ett strategiskt vägval när det gäller fortsatt trafikering av sina länsbanor och anser att osäkerheten om de framtida förutsättningarna är stora. Regeringen har uppmärksammat denna fråga och kommer att beakta den i arbetet med den trafikpolitiska propositionen.

D 4. Viss internationell verksamhet

1995/96	Utgift	6 400 ¹	Anslags- sparande	3 860
Därav 1996	Utgift	5 200		
1997	Anslag	8 196	Utgifts- prognos	8 000
1998	Förslag	7 500		
1999	Beräknat	7 500		
2000	Beräknat	7 500		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

En jämförelse mellan budget och utfall för budgetåret 1995/96 visar ett anslagssparande på 7,4 miljoner kronor. Regeringen har beslutat (K97/1637/SM) om att 3,5 miljoner kronor av anslagssparandet från budgetåret 1995/96 skall föras bort som en besparing.

Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor förknippade 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.

D 5. Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst

1995/96	Utgift	0 ¹		
Därav 1996	Utgift	0		
1997	Anslag	285	Utgifts- prognos	285
1998	Förslag	285		
1999	Beräknat	285		
2000	Beräknat	285		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

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, som beslutats före den 1 januari 1994 och som ägde rum fram t.o.m. utgången av år 1994.

Avvecklingskommittén verkade t.o.m. den 30 juni 1994. Det kan dock tänkas att det även efter den tidpunkten kan komma in räkningar för sådana resor med riksfärdtjänsten för vilka staten har ett betalningsansvar, teoretiskt sett ända fram till år 2004. Medel bör därför reserveras för betalning för sådana resor och för viss administration av verksamheten.

8 Kommunikationsforskning och meteorologi

8.1 Omfattning/ändamål

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

VTI skall utföra kvalificerad 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. SIKA skall samla in, sammanställa, utveckla, analysera och sprida sådant planerings- och beslutsunderlag som behövs för att uppfylla de mål som statsmakterna lagt fast för kommunikationssektorns utveckling. SMHI skall för väder- och vattenberoende verksamheter producera planerings- och beslutsunderlag.

UTGIFTSUTVECKLINGEN

MILJONER KRONOR (LÖPANDE PRISER)					
1995/96	1996	1997 ^{1,2}	1998	1999	2000
525,9	362,1	479,6	401,9	410,6	419,6

1 Avser utgiftsprognos för 1997.

2 I prognosen ingår s.k. äldreslag.

Sammanfattande kommentar till verksamhetsutfall och ekonomiskt utfall

- VTI har i allt väsentligt uppfyllt de övergripande målen och verksamhetsmålen.
- KFB har i allt väsentligt uppfyllt de övergripande målen och verksamhetsmålen.
- SIKA:s verksamhet under budgetåret 1995/96 har dominerats av arbete med underlag till Kommunikationskommittén. I övrigt har SIKA:s arbete inriktats på ett systematiskt översyns- och utvecklingsarbete avseende de statistikområden som SIKA tilldelats ansvar för. Man har bl.a. påbörjat en insamling av statistik på teleområdet.

- SMHI har i allt väsentligt uppfyllt de övergripande målen och verksamhetsmålen.

Större förändringar

- I 1997 års forskningspolitiska proposition ges KFB ytterligare ökat samordningsansvar inom kommunikationsforskningen.
- Riksdagen har beslutat (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) om en ny infrastrukturinriktning för framtida transporter. I denna anges att SIKA skall följa upp och utvärdera den nya regionala planeringsprocessen.
- Regeringen föreslår en ny modell för beräkningen av avkastningskravet i SMHI:s affärsverksamhet.

Prioriteringar för år 1998

- De prioriteringar som lades fast i 1997 års forskningspolitiska proposition bör gälla även för år 1998.
- SIKA skall öka sina insatser inom verksamhetsområdet Samordning och utveckling. Arbetet skall inriktas på att utveckla kapaciteten att göra modellanalyser samt egna samhällsekonomiska kalkyler.

Resultatbedömning och slutsatser

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.

E 1. Statens väg- och transportforskningsinstitut

1995/96	Utgift	51 397 ¹	Anslags-sparande	6 591
Därav 1996	Utgift	33 150		
1997	Anslag	32 205	Utgifts-prognos	38 800
1998	Förslag	29 203		
1999	Beräknat	29 994		
2000	Beräknat	30 809		

¹ Beloppen anges i tusental kronor

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) är ett nationellt transportforskningsinstitut som utför kvalificerad tillämpad forskning och utveckling åt myndigheter och andra uppdragsgivare. Det övergripande målet för institutet är att genom forskning och utveckling bidra till ett effektivare, tillgängligare, säkrare och miljövänligare trafik- och transportsystem. Institutet skall svara för övergripande analyser och konsekvensbeskrivningar av transportsektorns effekter på miljön och energiförbrukningen. Intäkterna från avgiftsfinansierad verksamhet skall uppgå till minst 70 % av institutets totala intäkter.

Årsredovisningen för budgetåret 1995/96 visar ett underskott i verksamheten på 1 424 668 kronor medan det totala resultatet visar ett överskott på 1 113 000 kronor, vilket beror på ett positivt finansiellt netto samt resultat från andelar i dotterföretag. Underskottet i verksamheten förklaras av det beställningsstopp som Vägverket införde i samband med sin översyn av forskningsuppdragen. Prognosen för anslagsbelastningen under innevarande budgetår visar ingen avvikelse mellan anslag och utfall.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Verksamhetens totala intäkter uppgick för budgetåret 1995/96 till 193 152 946 kronor, varav 51 396 690 kronor var anslagsmedel och 141 756 256 kronor utgjordes av avgifter och andra intäkter. Verksamhetens kostnader uppgick under samma period till 192 039 946 kronor. Resultatet efter finansiella intäkter och kostnader utgjordes av ett överskott på 1 113 000 kronor.

Regeringen konstaterar att överskottet för budgetåret 1994/95 uppgick till 8 811 000 kronor. Den kraftiga minskningen budgetåret 1995/96 förklaras i huvudsak av det beställningsstopp som Vägverket införde i samband med sin översyn av forskningsuppdragen. På längre sikt är de totala effekterna av att Vägverket ser över sina uppdrag till VTI fortfarande oklara.

Regeringen vill betona att den viktigaste uppgiften för VTI är att på ett kostnadseffektivt sätt bedriva samhällsmotiverad tillämpad forskning av hög kvalitet och med fastställd inriktning och inte, till skillnad från privata konsultföretag, generera betydande överskott. Liksom hittills avser regeringen att ställa krav på att uppdragsintäkterna bör uppgå till minst 70 % av intäkterna. Målet skall alltså vara att utforma verksamheten så att den i fortlöpande dialog med beställarna kan utvecklas i enlighet med vad dessa efterfrågar och de krav som ställs på forskningsresultatets kvalitet och användbarhet. VTI måste kontinuerligt se över sin kompetens inom de områden som är strategiska för VTI:s framtid. I detta ingår också att utveckla delar som inte efterfrågas.

VTI är i dag beroende av endast ett fåtal beställare. Institutet bör därför även verka för att vidga kretsen av forskningsbeställare i avsikt att bli mindre sårbart för tillfälliga nedgångar i efterfrågan hos enskilda beställare.

Årsredovisningen visar att myndigheten i allt väsentligt har uppfyllt de uppsatta målen. Regeringen menar att VTI har en viktig funktion som sektorsforskningsorgan och svarar för en samhällsekonomiskt motiverad forskning. Övergripande mål och inriktning bör därför ligga fast.

Riksdagen har lagt fast ett besparingskrav på statlig konsumtion (prop. 1994/95:100 bil. 1, bet. 1994/95:FiU10, rskr. 1994/95:179). VTI har återrapporterat i enlighet med riksdagsbeslutet och redovisat att institutet uppfyllt ålagda besparingskrav på 3 700 000 kronor.

UPPDRAGS- VERKSAMHET (TUSENTAL KRONOR)	INTÄKTER (SOM FÅR DISPONERAS)	KOSTNADER	RESULTAT (INTÄKT - KOSTNAD)	KOSTNADS - TÄCKNING %
Utfall 1995/96	137 975	141 003	-3 028	98
varav 1996	88 760	98 097	-9 337	90
Prognos 1997	100 000	100 000	0	100
Budget 1998	100 000	100 000	0	100
Beräknat 1999	100 000			
Beräknat 2000	100 000			

Kommentarer: VTI är i mycket hög grad beroende av sina två största uppdragsgivare, Vägverket och Kommunikationsforskningsberedningen. Dessa båda beställare står för ca 60 % av VTI:s avgiftsintäkter. Sammantaget kommer ca 80 % av avgiftsintäkterna från statliga beställare.

Regeringens bedömning med anledning av revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverkets (RRV) revisionsberättelse för budgetåret 1995/96 innehåller inga anmärkningar. RRV påpekar dock i sin revisionspromemoria att uppföljningen av verksamhetsmålen bör utvecklas. Regeringen anser att uppföljningen av verksamheten är viktig och har därför för avsikt att tillsammans med VTI ta upp en diskussion med RRV i syfte att utveckla verksamhetsmålen och uppföljningen.

Slutsatser

De övergripande målen för VTI bör ligga fast även för den kommande planeringsperioden. Verksamheten skall utformas så att den i fortlöpande dialog med beställarna kan utvecklas i enlighet med vad dessa efterfrågar och de krav som ställs på forskningsresultatets kvalitet och användbarhet. Uppföljning av verksamheten är viktig och verksamhetsmålen samt uppföljningen av dessa bör utvecklas.

E 2. Kommunikationsforskningsberedningen

1995/96	Utgift	180 263 ¹	Anslags-sparande	75 104
Därav 1996	Utgift	136 735		
1997	Anslag	150 771	Utgifts-prognos	190 000
1998	Förslag	146 766		
1999	Beräknat	150 228		
2000	Beräknat	153 856		

¹ Beloppen anges i tusental kronor

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

De övergripande målen för KFB är att medverka till att bygga upp en för kommunikationssektorn gemensam kunskapsbas och säkerställa tillgången till väl fungerande forskningsmiljöer och kompetenta forskare. KFB skall vidare stödja forskning som kan bidra till att uppnå de mål som statsmakterna har lagt fast för kommunikationssektorn samt stödja kunskapsutveckling inom områden där det saknas en naturlig annan huvudman för verksamheten.

En jämförelse mellan budget och utfall budgetåret 1995/96 visar på ett betydande anslagssparande. Anslagssparandet kan till stor del hänföras till tidigare budgetår. Prognosen för budgetåret 1997 visar där-

emot att utgifterna kommer att överstiga anslaget. Förskjutningen i utgifter mellan budgetåren beror till stor del på att KFB under senare år fått ett utökat ansvarsområde som fortfarande är i en uppbyggnadsfas. Andra faktorer som påverkar den tidsmässiga fördelningen av utgifterna är finansieringen av det svenska deltagandet i EU:s forskningsprogram som är beroende av beslutsprocessen inom EU samt att vissa forskningsmedel inte betalas ut förrän slutredovisning lämnats.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Resultatet relaterat till KFB:s verksamhet och ekonomi har redovisats i årsredovisningen. Regeringen anser att årsredovisningen har en överskådlig struktur där verksamheten beskrivs med avseende bl.a. på mål och prestationer. Det återstår dock ett utvecklingsarbete innan regeringens behov av resultatuppföljning är helt tillgodosett. Utvecklingen hittills har dock varit positiv och enligt regeringens bedömning visar årsredovisningen att verksamhetsmålen i det närmaste är uppfyllda.

Beställningsbemyndiganden

I delsårsrapporten som KFB lämnade till regeringen den 30 juni 1997 framgår att myndigheten har med stöd av sitt bemyndigande att besluta om fördelning av medel för forskningsprojekt för en sexårsperiod, gjort sådana åtaganden för totalt 162 852 000 kronor avseende budgetåren 1998 och 1999. Det är angeläget att KFB kan besluta om fördelning av medel för forskningsprojekt som löper över en längre period. Regeringen anser därför att det även fortsättningsvis skall vara möjligt för KFB att fatta sådana beslut för en sexårsperiod.

Beställningsbemyndiganden för fördelning av medel för forskningsprojekt och beräknad anslagspåverkan under perioden 1998–2001 och senare.

	1998 ²	1999	2000	2001 OCH SENARE	SUMMA
Utnyttjat bemyndigande t.o.m. 1995/96	63,9 ¹	32,2	7,6	3,1	42,9
Anvisat bemyndigande för 1997: 251	121	75	30	25	130
Begärt bemyndigande för 1998: 290		160	70	60	290
Summa	184,9	267,2	107,6	88,1	462,9

¹ Beloppen anges i miljoner kronor.

² År 1998 är endast med som en upplysning och ingår inte i summeringen för perioden fr.o.m. år 1999.

Regeringens bedömning med anledning av revisionens iakttagelser (budgetåret 1995/96)

RRV har inte haft några invändningar mot KFB:s årsredovisning. RRV har i en revisionsrapport påtalat att KFB bör förbättra kvalitetssäkringen av sin årsredovisning. Regeringen anser att det är en viktig iakttagelse och avser att ta upp frågan vid mål- och resultatdialogen med KFB.

Slutsatser

Regeringen anser att de övergripande mål som lades fast i 1997 års forskningspolitiska proposition bör gälla även för budgetåret 1998.

E 3. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)

1995/96	Utgift	35 001	¹ Anslags-sparande	3 407
Därav 1996	Utgift	26 105		
1997	Anslag	31 469	Utgifts-prognos	33 500
1998	Förslag	37 215		
1999	Beräknat	38 098		
2000	Beräknat	39 005		

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

En jämförelse mellan budget och utfall för budgetåret 1995/96 visar att anslagsförbrukningen motsvarade de anslagsmedel som anvisats för året. Det redovisade anslagssparandet på 3,4 miljoner kronor utgörs av ingående medel som år 1995 fördes över vid ombildandet av Delegationen för prognos- och utvecklingsverksamhet (DPU) till SIKA. Enligt SIKA:s prognos för innevarande budgetår kommer anslaget att överskridas med ca 2 miljoner kronor vilket innebär att en stor del av anslagssparandet därmed förbrukas. En anledning till detta är att nyrekryteringarna av anställda som påbörjats under fö-

regående budgetår kunnat slutföras först under år 1997 och de medel som tidigare avdelats för detta syfte kommer därmed att tas i anspråk.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

SIKA bildades den 1 juli 1995 genom en ombildning av DPU. Omfattningen av institutets verksamhet har kontinuerligt vuxit sedan dess; när DPU bildades år 1994 omfattade organisationen fem tjänster, vid utgången av år 1996 hade SIKA 17 anställda och hade påbörjat rekrytering av ytterligare tre personer.

Verksamheten finansieras helt genom anslag och består av verksamhetsgrenarna Samordning och utveckling samt Kommunikationsstatistik och nulägesbeskrivningar.

SIKA:s verksamhet under budgetåret 1995/96 inom området Samordning och utveckling har dominerats av arbete med underlag till Kommunikationskommittén. Omfånget av detta arbete har medfört att arbetet med många viktiga metodfrågor har fått skjutas på framtiden. Planeringsarbetet och remisserna av kommitténs delbetänkanden har visat på en rad angelägna metodproblem, bl.a. på godstransportsidan. I samband med arbetet åt Kommunikationskommittén har även framkommit att det finns ett behov av kontinuerlig uppföljning och utvärdering av gällande investeringsplaner.

Verksamheten inom området Kommunikationsstatistik och nulägesbeskrivningar har bestått i ett systematiskt översyns- och utvecklingsarbete avseende de statistikområden som SIKA tilldelats ansvar för. Arbetet har resulterat i att SIKA kunnat åstadkomma konkreta och praktiska lösningar för att säkerställa produktionen av officiell statistik. SIKA har i början av år 1997 inkommit till regeringen med ett förslag till treårsplan för statistikverksamheten inom institutets ansvarsområde.

Under våren 1997 fattade riksdagen beslut (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) om en ny infrastrukturinriktning för framtida trans-

porter. Beslutet innefattade bl.a. en ny decentraliserad planeringsprocess för transportinfrastrukturen under perioden 1998–2007. Med anledning därav beslutade riksdagen att SIKA kontinuerligt skall följa det regionala planeringsarbetet och senast år 1999 presentera en utvärdering av hur den nya planeringsprocessen motsvarat regeringens och riksdagens krav.

I april 1997 inkom Statens lokalförsörjningsverk med en analys av lokalanvändning och lokalkostnader för SIKA. För nuvarande storlek och läge på SIKA:s lokaler gäller att hyresavtalet är i god överensstämmelse med de riktvärden som Lokalförsörjningsverket har redovisat.

Med anledning av vad som anförts ovan samt vad som i övrigt redovisats i SIKA:s årsredovisning för budgetåret 1995/96 bedömer regeringen att SIKA till stor del uppfyllt åsatta verksamhetsmål. När det gäller verksamhetsgrenen Samordning och utveckling har det intensiva arbetet med underlag till Kommunikationskommittén inneburit att stora delar av SIKA:s arbete med långsiktig metodutveckling fått skjutas på framtiden, vilket medfört att verksamhetsmålen i denna del inte kunnat uppfyllas.

Regeringen anser att det är angeläget att SIKA inför kommande planeringsomgångar kan utveckla sin kapacitet att genomföra modellanalyser samt egna samhällsekonomiska kalkyler.

Regeringen anser även att en uppföljning och utvärdering av gällande investeringsplaner bör ske. När det gäller uppföljning av den nya planeringsprocessen har riksdagen redan beslutat att en sådan skall ske.

För att SIKA skall kunna genomföra en ökad satsning på metodutveckling samt uppföljning och utvärdering föreslår regeringen att SIKA:s anslag för år 1998 förstärks med 5,3 miljoner kronor. Förstärkningen föreslås finansieras genom en omfördelning inom utgiftsområde 22.

Regeringens bedömning med anledning av revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse för budgetåret 1995/96 avseende granskningen av årsredovisningen, räkenskaperna och ledningens förvaltning innehåller inga anmärkningar. RRV påpekar dock i sin revisionspromemoria att man anser att den ekonomiska redovisningen av SIKA:s prestationer behöver utvecklas. Regeringen avser därför att i dialog med SIKA utveckla och förtydliga verksamhetsmålen inför budgetåret 1998 för att göra dem mer uppföljningsbara.

SIKA har erhållit värdet AA vid Riksrevisionsverkets ekonomiadministrativa värdering av statliga myndigheter avseende räkenskapsåret 1995/96.

E 4. Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m.

1998	Förslag	188 751 ¹
1999	Beräknat	192 280
2000	Beräknat	195 930

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

E 5. Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (t.o.m. år 1997)

1995/96	Utgift	183 695 ¹	Anslags-sparande	24 405
Därav 1996	Utgift	122 463		
1997	Anslag	120 338	Utgifts-prognos	131 957

E 6. EUMETSAT, WMO och ECMWF (t.o.m. år 1997)

1995/96	Utgift	62 300 ¹	Anslags-sparande	17 545
Därav 1996	Utgift	35 300		
1997	Anslag	65 600	Utgifts-prognos	61 300

¹ Beloppen anges i tusental kronor.

Verksamhetsutfallet för den anslagsfinansierade delen av SMHI:s verksamhet har enligt bokslutet förbättrats för verksamhetsåret 1995/96 jämfört med verksamhetsåret 1994/95. Affärsverksamhetens rörelseresultat (14,2 miljoner kronor) låg något under de uppsatta målen (16 miljoner kronor) beroende på säsongsvariationer på intäkterna som påverkar det förlängda verksamhetsåret. Isolerat till kalenderåret 1996 uppfylldes dock målen.

Regeringens överväganden

Resultatinformation

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) är central förvaltningsmyndighet för meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska frågor. SMHI:s anslag skall användas till uppgifter som är nödvändiga för att tillgodose samhällets allmänna behov av prognoser, varningar och beredskap (den s.k. infrastrukturen) samt till sådana samhällsnödvändiga uppgifter som nyttiggör den kompetens SMHI bygger upp i den infrastrukturella verksamheten. SMHI:s övriga verksamhet skall finansieras med avgifter. Uppdragsverksamheten sker inom ramen för SMHI:s myndighetsansvar men bekostas med full kostnadstäckning av andra myndigheter. Affärsverksamheten bedrivs på kommersiella villkor på en helt

eller delvis konkurrensutsatt marknad. Den avgiftsfinansierade verksamheten står för ca 50 % av den totala omsättningen.

Den anslagsfinansierade verksamheten bedrivs i en händelsekedja för datainsamling-förädling-slutproduktion-distribution som fr.o.m. budgetåret 1995/96 går under begreppet infrastruktur. Internationell samverkan samt delar av forskning och utveckling är nödvändiga stödfunktioner för att infrastrukturen skall kunna upprätthållas.

SMHI skall understödja samhällseliga uppdragsgivares och kommersiella kunders ansträngningar att

- skydda liv och egendom,
- värna om miljön,
- främja samhällsutvecklingen,
- minimera kostnader eller öka intäkterna genom att affärsmässigt tillhandahålla planerings- och beslutsunderlag för väder- och vattenberoende verksamheter.

SMHI representerar Sverige i de internationella organisationerna EUMETSAT, WMO, ECMWF och IOC. EUMETSAT svarar för utveckling och drift av europeiska vädersatelliter och koordinerar sin verksamhet med övriga vädersatellitoperatörer i världen. Genom medlemskap i EUMETSAT får SMHI tillgång till satellitinformation, vilket bl.a. ingår som en integrerad del i det meteorologiska observationssystemet. WMO är den världsomspännande internationella meteorologiska organisationen och är en del av FN-organisationen. ECMWF är ett europeiskt räknecenter för medellånga väderprognoser. IOC är ett FN-organ som organiserar internationella program för övervakning och kartläggning av förhållandena i havet. SMHI:s anslag skall också bekosta medlemsavgifter till vissa av dessa internationella organisationer i vilka Sverige representeras av SMHI.

För år 1997 beräknas kostnaderna för medlemskap i organisationerna uppgå till 61,4 miljoner kronor för att sedan stiga till ca 76,9 miljoner kronor för år 1998 respektive 81,7 miljoner kronor för år 1999. Från och med år 2000 kommer kostnaderna åter att sjunka. De totala medlemsavgifterna i vissa av dessa organisationer beräknas fram t.o.m. år 2000 till ca 234 miljoner kronor. Förklaringen till den tillfälliga ökningen i kostnaderna står att finna bl.a. i det faktum att vissa program inom EUMETSAT blivit försenade och att dessa samtidigt utökats.

Vid ingången till år 1997 fanns en reservation på anslaget G 3 EUMETSAT på 17,5 miljoner kronor, som var avsedda för 1996 års medlemsavgifter. Till detta skall läggas ett beräknat anslagssparande på anslaget E 5 EUMETSAT, WMO och ECMWF för år 1997 på ca 9,7 miljoner kronor. I en s.k. "Working Capital Fund" hos EUMETSAT beräknas SMHI ha en fordran vid ingången av år 1998 om 31,3 miljoner kronor. Detta summerar totalt till ca 58,5 miljoner kronor tillgängliga reserver vid utgången av år 1997.

Medlemskapet i ECMWF ger SMHI tillgång till de bästa medellånga numeriska väderprognoserna i världen. ECMWF har under året kraftigt ökat datorkapaciteten i och med drifttagandet av ett nytt datorsystem. Denna kommer att effektivisera bearbetningen av observationsdata. Genom detta blir analyserna riktigare och prognoskvaliteten kan höjas. Via EUMETSAT erhåller SMHI meteorologiska, geostationära satellitdata varje halvtimme vilket är ett mycket viktigt underlag för väderprognoser. Arbetet med en ny satellitgeneration pågår och den nya generationen beräknas kunna tas i drift år 2000. SMHI är mycket aktiva inom EUMETSAT och innehar för närvarande ordförandeskapet i den tekniska och vetenskapliga rådgivande gruppen.

Ett av riksdagen fastställt mål för SMHI är att producera planerings- och beslutsunderlag av bestämd kvalitet till lägsta möjliga kostnad. För att kunna sänka driftkostnaderna till de nivåer som olika riksdags- och regeringsbeslut kräver, har en automatisering av stora delar av produktionen genomförts.

SMHI:s anslagssparande syftar till att skapa resurser för att möjliggöra rationaliseringar i infrastrukturen, samt för att upprätthålla SMHI:s kompetens. Vid utgången av år 1996 hade SMHI dels ett anslagssparande på anslaget E 5 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut på 24,4 miljoner kronor och dels en reservation och anslagssparande på anslaget G 3 EUMETSAT på 17,5 miljoner kronor.

Under år 1997 utnyttjas delar av anslagssparandet på anslaget E 5 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut för att fullfölja pågående rationaliseringsprojekt. De viktigaste av dessa är RiPP, som skall åstadkomma rationalisering i prognosproduktionen samt Drift 90 som skall ge en effektiv driftövervakning. ROAD är ett projekt som skall lösa problemen för både realtidsbehoven och den slutliga arkiveringen av data. Under år 1997 genomförs realtidsdelen av ROAD i nära anslutning till RiPP-projektet. På anslaget E 5 EUMETSAT, WMO och ECMWF beräknas, som tidigare nämnts, uppkomma en reservation för år 1997 på ca 9,7 miljoner kronor på grund av de tidigare beskrivna förseningarna och utvidgningarna av vissa program inom EUMETSAT.

SMHI har i en särskild skrivelse till regeringen föreslagit en modell för beräkning av avkastningskrav i affärsverksamheten. Avkastningskravet utgör en avgift för utnyttjande av infrastrukturen. Syftet med modellen är bl.a. att ge infrastrukturen en säkrare finansiering.

Affärsverksamhetens rörelseresultat om 14,2 miljoner kronor låg något under de uppsatta målen om 16 miljoner kronor. Detta beroende på säsongsvariationer i intäkterna som påverkar det förlängda verksamhetsåret. Isolerat till kalenderåret 1996 uppfylldes dock målen.

Totalt uppgick resultatet för den avgiftsfinansierade verksamheten efter finansiella intäkter om 2,5 miljoner kronor och kostnader för särskilda satsningar (framför allt RiPP) om 15,5 miljoner kronor till 1,2 miljoner kronor.

När det gäller SMHI:s verksamhetsmål konstaterar regeringen att det viktigaste målet gällande det för varningstjänsten för skydd av liv och egendom inte uppfyllts på ett helt tillfredsställande sätt för år 1996. Måluppfyllelsen har dessutom sjunkit jämfört med tidigare år. Just när det gäller varningar är det viktigt att ha en mycket hög träffsäkerhet. Det pågår dock ett arbete för att förbättra träffsäkerheten. Även när det gäller väderprognoserna för allmänhet, land- och sjötrafik samt för andra samhällssektorer samt endygnsprognoiser har målen inte helt uppfyllts. För dessa mål har dock måluppfyllelsen förbättrats jämfört med tidigare år.

SMHI:s mål är medvetet högt satta i syfte att skapa en strävan mot en ständig förbättring. En internationell utveckling och samordning pågår för att få fram resultatmätt och nyckeltal som kan vara jämförbara mellan olika länder.

Regeringen bedömer med anledning av ovanstående att de övergripande målen för SMHI:s verksamhet, som beslutades av riksdagen år 1993, bör kvarstå. SMHI och regeringen för dock en kontinuerlig dialog syftande till en utveckling av målkriterierna.

BUDGET FÖR AVGIFTSBELAGD VERKSAMHET

AFFÄRS- VERKSAMHET (MILJONER KRONOR)	INTÄKTER (SOM FÅR DISPONERAS)	KOSTNADER	RESULTAT (INTÄKT - KOSTNAD)	KOSTNADS - TÄCKNING %
Utfall 1995/96	223,3	221,1	1,2	101
varav 1996	153,7	209,1	2,3	102
Prognos 1997	156,0	156,0	0,0	100
Budget 1998	160,0	160,0	0,0	100
Beräknat 1999	164,0			
Beräknat 2000	167,0			

UPPDRAGS- VERKSAMHET (MILJONER KRONOR)	INTÄKTER (SOM FÅR DISPONERAS)	KOSTNADER	RESULTAT (INTÄKT - KOSTNAD)	KOSTNADS - TÄCKNING %
Utfall 1995/96	45,5	45,5	0,0	100
varav 1996	28,2	28,2	0,0	100
Prognos 1997 ¹	11,5	11,5	0,0	100
Budget 1998	12,9	12,9	0,0	100
Beräknat 1999	12,8			
Beräknat 2000	12,8			

1 Fr.o.m. år 1997 redovisas inte bidrag till infrastrukturen under uppdragsverksamhet.

Kommentar: I affärsverksamheten står staten för endast 15 % av omsättningen och övriga uppdragsgivare för 85 %. I uppdragsverksamheten har staten t.o.m. budgetåret 1996 stått för 85 % av omsättningen. Fr.o.m. budgetåret 1997 står dock staten för endast 40 % av omsättningen.

INVESTERINGSPLAN

MKR	1997	1998	1999	2000
Investeringar	37,6	33,6	34,3	30,7
Summa investeringar	37,6	33,6	34,3	30,7
Finansiering – lån	37,6	33,6	34,3	30,7
Summa finansiering	37,6	33,6	34,3	30,7

Regeringens bedömning med anledning av revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har granskat SMHI:s årsredovisning för budgetåret 1995/96. Revisionsberättelsen innehåller inga invändningar.

Slutsatser

Regeringen föreslår ett anslag till Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m. på 188,7 miljoner kronor för budgetåret 1998 inklusive den uppräknade av anslaget som varit nödvändig för att uppnå neutralitet på statsbudgeten med anledning av den av SMHI föreslagna modellen för avkastningskrav. Jämfört med SMHI:s budgetunderlag är detta dock en besparing som kommer att föranleda ytterligare behov av rationaliseringar av SMHI:s verksamhet. Regeringen bedömer dock att detta kan ske utan att i allt för stor utsträckning påverka kvaliteten i verksamheten.

I regleringsbrevet för SMHI för budgetåret 1998 kommer regeringen att dela upp anslaget E 4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m. i delpost för medlemsavgifterna i EUMETSAT, WMO och ECMWF och i delpost för övrig anslagsfinansierad verksamhet.

Vidare föreslås att de tillgängliga reserverna på anslag G 3 EUMETSAT på 17,5 miljoner kronor från år 1996 samt det under år 1997 beräknade anslagssparandet på anslaget E 6 EUMETSAT, WMO och ECMWF på 9,7 miljoner kronor får användas för medlemsavgifter i EUMETSAT, WMO och ECMWF under budgetåret 1998.

Under de närmaste åren föreligger stora reinvesteringar i bl.a. två väderradaranläggningar. SMHI undersöker nu hur finansiering av dessa reinvesteringar skall ske. En tänkbar modell är att avnämarna av de prognoser som dessa anläggningar möjliggör, framför allt Vägverket och Luftfartsverket, i ökad utsträckning skulle bidra med medel för reinvesteringarna. En annan möjlighet är att nya lösningar söks för finansiering av såväl reinvesteringar som nyinvesteringar inom de resursramar som står till förfogande.

SMHI skall vidare belasta affärsverksamheten med en avgift motsvarande 9 % av omsättningen i affärsverksamheten för utnyttjande av infrastrukturu-

ren. Den slutliga avräkningen skall ske senast vid bokslut.

9 Länsstyrelsernas verksamhet och roll inom vägtrafikområdet

Länsstyrelsernas huvuduppgifter och aktuella utredningar

Länsstyrelserna ansvarar bl.a. för tillståndsgivning och tillsyn av den yrkesmässiga trafiken, körkortsadministration, samordning av det regionala trafiksäkerhetsarbetet samt för frågor som rör lokala trafikföreskrifter, överlastavgifter, hastighetsbestämmelser, miljöfarliga transporter m.m.

I december 1995 fick en särskild utredare (K 1995:160) i uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom fordons-, trafik- och infrastrukturområdet. I oktober 1996 lämnade utredningen ett delbetänkande (SOU 1996:142), i vilket presenterades förslag till hur länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen kan göras tydligare och hur länsstyrelserna på ett bättre sätt kan bidra till förverkligande av de trafikpolitiska målen på regional nivå. Förslagen i delbetänkandet behandlades sedermera i regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter.

Den 27 januari 1997 lämnade utredningen sitt slutbetänkande Länsstyrelsernas roll i trafik- och fordonsfrågor (SOU 1997:6) med förslag till hur länsstyrelsernas roll i planeringen av kollektivtrafiken och trafiksäkerheten kan göras tydligare. Utredningen lade också fram olika förslag till hur körkorts- och yrkestrafikfrågor skall handläggas. Slutbetänkandet har remissbehandlats. Regeringens förslag och bedömning redovisas senare i detta avsnitt.

Resultat budgetåret 1995/96 – yrkestrafik

Generellt sett visar länsstyrelsernas resultatredovisning på en hög ambitionsnivå och en effektivare förvaltning avseende yrkestrafikfrågor. Länsstyrelserna bör säkerställa ett bra informationsutbyte mellan länsstyrelserna så att vunna erfarenheter kan komma alla länsstyrelser till del.

Ett övergripande mål för verksamhetsgrenen kommunikationer är att länsstyrelserna skall ef-

tersträva en effektivare tillsyn av den yrkesmässiga trafiken. Länsstyrelserna ansvarar därvid för att ta erforderliga initiativ till samverkan på ledningsnivå mellan berörda regionala myndigheter vid tillsynen av den yrkesmässiga trafiken. Formerna för det regionala tillsynsarbetet har utvecklats och i majoriteten av landets län finns numera samrådsgrupper i yrkestrafikfrågor.

Vidare skall länsstyrelserna enligt verksamhetsmålen prioritera arbetet med tillsyns- och tillståndsprövningen av den yrkesmässiga trafiken. Särskilt skall beaktas vikten av en skärpt tillståndsprövning och en skärpt uppföljning av lämpligheten hos den som fått taxitillstånd eller tillstånd till yrkesmässig trafik. Arbetet med tillsyns- och tillståndsprövning av den yrkesmässiga trafiken har i stort sett fått den ökade prioritering såsom eftersträvas enligt länsstyrelsernas regleringsbrev. Det är angeläget att tillsynen av den yrkesmässiga trafiken integreras i annat arbete mot ekonomisk brottslighet som länsstyrelserna är involverade i. En skärpt tillståndsprövning och skärpt uppföljning av lämpligheten av tillståndshavare har också skett, särskilt vad avser de ekonomiska kraven. Flertalet länsstyrelser konstaterar att tillståndshavarnas skulder till det allmänna har minskat och att det skulle kunna tillskrivas den skärpning som gjorts. Särskilt kontroller av nya tillståndshavare – en kortare tid efter det att tillstånd har beviljats – synes ha haft en god preventiv effekt.

Resultat under budgetåret 1995/96 – körkort

Generellt sett visar länsstyrelsernas resultatredovisning på en hög ambitionsnivå, en effektiviserad förvaltning och en relativt enhetlig hantering av körkortsingripandena. För att nå målet om en effektiv förvaltning har många länsstyrelser utvecklat personalens kompetens, sett över organisation och arbetsätt samt ökat användningen av IT-stöd. De flesta

länsstyrelser anger att de följer en gemensam praxis för körkortsingripanden.

Resultatredovisningen visar dock att enhetligheten och effektiviteten i handläggningen av körkortsärenden i vissa fall avviker från det resultat som de flesta länsstyrelser uppvisar. Detta gäller bl.a. antal återkallelser och återkallelsetidens längd vid vissa typer av trafikbrott.

Länsstyrelsernas arbete inom transportinfrastrukturområdet.

Länsstyrelserna ansvarar för att samordna och förankra länsplanerna för regional trafikinfrastruktur. Vidare skall länsstyrelserna fastställa dessa planer. Nya planer upprättas med fyra års intervall. För närvarande pågår arbete med planerna som skall gälla fr.o.m. år 1998.

Under år 1996 lämnade Kommunikationskommittén ett betänkande med förslag om infrastrukturinriktning till regeringen. Länsstyrelserna hade i uppdrag att bistå kommittén i arbetet. Länsstyrelserna gjorde en regional konkretisering och konsekvensbeskrivning av kommitténs förslag. Länsstyrelserna fick senare också uppgiften att redovisa den politiska förankringen, samarbetet mellan olika organ och uppläggningsen av det kommande arbetet med planen. Statens institut för kommunikationsanalys sammanställde länsstyrelsernas svar. Länsstyrelserna yttrade sig också över Kommunikationskommitténs betänkande och sammanställde synpunkter från kommunerna i länen. Länsstyrelsernas arbete under år 1996 har varit värdefullt som förberedelse till det utökade ansvaret inom infrastrukturplaneringen.

Länsstyrelsernas roll inom trafik- och fordonsområdet

Regeringens förslag:

Samordningsansvaret för trafiksäkerhetsarbetet på regional nivå skall åvila respektive trafikverk fr.o.m. den 1 januari 1998.

Regeringens bedömning:

Statens räddningsverk bör bemyndigas att meddela föreskrifter för länsstyrelsernas föreskriftsarbete vad beträffar transporter av farligt gods.

Beträffande yrkestrafik- och körkortsfrågor föranleder utredningen om länsstyrelsernas roll i trafik- och fordonsfrågor inte någon ändring av rådande förhållande. Organisationen bör göras mer effektiv genom att datastödet vid mer vanligt förekommande ärenden utvecklas, genom att i ökad utsträckning tillämpa likartad praxis över landet och genom krav på förbättrad samordning.

Ärendet och dess beredning

I december 1995 fick en särskild utredare (K 1995:160) i uppdrag att göra en översyn av länsstyrelsernas roll inom fordons-, trafik- och infrastrukturområdena. Utredningen antog namnet Länsstyrelse- och trafikutredningen. Genom regeringsbeslut senarelades tiden för redovisning av del- och slutbetänkandet. I oktober 1996 lämnade utredningen ett delbetänkande (SOU 1996:142), i vilket man lämnade förslag till hur länsstyrelsernas roll i infrastrukturplaneringen kan göras tydligare och hur länsstyrelserna på ett bättre sätt kan bidra till förverkligande av de trafikpolitiska målen på regional nivå. Förslagen i delbetänkandet behandlades sedermera i regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter.

Den 27 januari 1997 lämnade utredningen sitt slutbetänkande Länsstyrelsernas roll i trafik- och fordonsfrågor (SOU 1997:6) med förslag till hur länsstyrelsernas roll i planeringen av kollektivtrafiken och trafiksäkerheten kan göras tydligare. Utredningen lade också fram olika förslag till hur körkorts- och yrkestrafikfrågor skall handläggas.

Länsstyrelse- och trafikutredningens slutbetänkande har remissbehandlats. Remissvaren finns tillgängliga i Kommunikationsdepartementet (dnr K97/413/4).

Samordningsansvaret för trafiksäkerhetsarbetet på regional nivå

Utredningens förslag:

Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Utredningen föreslår att länsstyrelserna i fortsättningen skall vara en av flera aktörer i trafiksäkerhetsarbetet.

Remissinstanserna:

Flertalet av remissinstanserna tillstyrker förslaget. Ett par instanser anser inte att länsstyrelsernas samordningsroll skall upphöra med motiveringen att trafiksäkerhetsarbetet har fungerat väl på länsnivå och att goda samverkansformer har upprättats.

Skälen för regeringens bedömning:

Rollfördelningen mellan länsstyrelserna och Vägverket på trafiksäkerhetsområdet har av många, däribland Riksdagens revisorer, ansetts som oklar. De beslut som har fattats av riksdag och regering om att Vägverket skall ha ett samlat ansvar, s.k. sektorsansvar, för bl.a. trafiksäkerheten och ett ansvar för de trafikpolitiska målen, gör att regeringen ser det som en naturlig utveckling att länsstyrelsernas regionala samordningsansvar för trafiksäkerheten på vägarna förs över till Vägverket. Länsstyrelserna kommer även i fortsättningen att vara en viktig aktör i trafiksäkerhetsarbetet, bl.a. genom upprättandet av en trafikslagsövergripande länsplan, vid handläggningen av körkortsingripanden och i egenskap av högsta polismyndighet i länet.

De övriga trafikverken har på ett liknande sätt som Vägverket ett samlat ansvar för de trafikpolitiska målen inom respektive transportslag. Regeringen anser därför att även övriga trafikverk bör ges ett samordningsansvar för trafiksäkerhetsarbetet inom respektive trafikslag.

Transporter av farligt gods**Utredningens förslag:**

Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna:

Samtliga instanser som har yttrat sig över betänkandet i denna del tillstyrker förslaget. Ett par länsstyrelser anser dock att länsstyrelserna framgent skall ha möjlighet att beakta befogade regionala skillnader i föreskriftsarbetet.

Skälen för regeringens bedömning:

Statens räddningsverk har ett myndighetsansvar för transporter av farligt gods och besitter därmed stor kompetens på området. Den riskbedömning som kan bli aktuell vid hanteringen av dessa frågor är kompli-

cerad och kräver särskild kompetens. Det är viktigt att samma höga krav kan ställas på bedömningen över hela landet. Regeringen delar därför utredningens uppfattning att Räddningsverket bör ges en utökad föreskriftsrätt i syfte att stödja länsstyrelserna i deras nuvarande roll som regional tillsynsmyndighet för farligt gods.

Körkorts- och yrkestrafikfrågor**Utredningens förslag:**

Utredningen har valt att lägga fram två alternativa förslag för den framtida verksamheten inom körkorts- och yrkestrafikområdet. Utredningen har inte förordat något av alternativen.

Beträffande körkortsfrågornas organisatoriska hemvist har utredningen i alternativ 1 föreslagit att den nuvarande organisationen skall bestå, dvs. att handläggningen av frågorna blir kvar inom länsstyrelserna. Organisationen föreslås dock göras mer effektiv och mer likartad inom länsstyrelserna, mellan de olika länsstyrelserna samt mellan Vägverket och länsstyrelserna. Utredningen förutsätter att ny teknik utnyttjas.

I alternativ 2 föreslår utredningen att handläggningen av samtliga körkortsfrågor förs över till Vägverket centralt. En och samma myndighet prövar enligt alternativ 2 således ansökan om körkort, sköter förarprov, utfärdar körkortshandlingen och prövar körkortsingripandet inklusive den trafikmedicinska bedömningen. Samma myndighet prövar såväl körkortsfrågor som bilregisterfrågor. Handläggningen effektiviseras med hjälp av ny teknik.

Beträffande yrkestrafikfrågornas organisatoriska hemvist har de två alternativa förslagen samma innehåll som för körkortsfrågorna, dvs. att antingen skall den nuvarande organisationen bestå eller så skall handläggningen av yrkestrafikärendena föras över till Vägverket centralt.

Remissinstanserna:

Samtliga remissinstanser som har yttrat sig i frågorna har förordat alternativ 1, dvs. ett bibehållande av den nuvarande ordningen. Flera av instanserna fäster uppmärksamhet på att riksdagen i beslut (prop. 1994/95:126, bet. 1994/95:TU23, rskr. 1994/95:356) har pekat ut länsstyrelserna som regionala myndigheter för körkorts- och yrkestrafikfrågor, bl.a. med hänsyn till behovet av lokal förankring och den kompetens som finns hos länsstyrelserna. Flera instanser pekar också på den effektiva regionala samverkan mellan berörda aktörer som har

uppnåtts. Några länsstyrelser hävdar att ett genomförande av alternativ 2 skulle medföra negativa regionalpolitiska konsekvenser i delar av landet. Vägverket förordar i fråga om körkorts- och yrkestrafikfrågor att kraftfulla insatser görs för att nå den höga grad av rationalisering som krävs för att få effektiva och rättssäkra system för hantering av dessa frågor. Verket bedömer dock att utredningen inte utgör underlag för ett ställningstagande till att förändra organisationen. Domstolsverket anser, när det gäller körkortstillstånd och körkortsfrågor, att alternativ 2 som innebär att Vägverket skall ta över hanteringen kan komma att medföra komplikationer för förvaltningsdomstolarnas del. Anledningen till detta är att enligt de nu gällande forumreglerna för länsrätterna skall beslut överklagas till den länsrätt i vars län ärendet först prövats. Förslaget att Vägverket skall ta över handläggningen kan medföra att körkorts målen kan komma att överklagas till en enda länsrätt. Antalet körkortsfall uppgick år 1995 till ca 6 400 mål i länsrätterna. Förslaget om centraliserad handläggning av yrkestrafikfrågorna påverkar också forumreglerna enligt Domstolsverket.

De resurser som frigörs inom länsstyrelserna vid genomförandet av de åtgärder som regeringen föreslår, vad gäller länsstyrelsernas samordningsroll på trafiksäkerhetsområdet samt transporter av farligt gods, bör användas till förbättrad tillsyn av den yrkesmässiga trafiken. En förbättrad tillsyn bedömer regeringen som ett ytterst viktigt medel i arbetet med att få en effektiv yrkestrafik som bedrivs under lika konkurrensförhållanden.

Skälen för regeringens bedömning:

Regeringen anser att utredningen inte bör föranleda någon ändring av rådande förhållande.

Ytterligare effektiviseringar och samordning måste dock ske inom länsstyrelserna, mellan länsstyrelserna samt mellan de olika länsstyrelserna och Vägverket i syfte att uppnå de uppställda övergripande målen för verksamheten. Krav på ökad koordinering mellan länsstyrelserna, liksom krav på en utvecklad enhetlig praxis och krav på utnyttjande av ny teknik är av stor vikt för att möjliggöra effektivare handläggning. Länsstyrelserna har påbörjat ett sådant arbete. Regeringen anser att det är angeläget att detta arbete fortsätter och vidareutvecklas. Även Vägverket har, i egenskap av central förvaltningsmyndighet, ett ansvar vad gäller utveckling av bl.a. körkortsregistrets funktion och användning och att i övrigt på central nivå stödja länsstyrelserna i deras arbete med yrkestrafik- och körkortsfrågor. Hur effektiviseringarna har genomförts skall av länsstyrelserna och Vägverket redovisas till regeringen.