

ÅRSREDOVISNING**98**

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

GENERALDIREKTÖRENS KOMMENTAR	1
RESULTATREDOVISNING	
Förutsättningar för 1998	2
Efterfrågan på transporter	2
Riksdagens mål för transportpolitiken	3
Aktörer i vägtransportssystemet	3
Förutsättningar för Vägverket	3
Utvecklingen i vägtransportsektorn	5
Resultat per delmål	5
Tillgängligt transportsystem	5
Hög transportkvalitet	6
God miljö	6
Säker trafik	8
Positiv regional utveckling	9
Vägverkets resultat 1998	10
Sammanfattande analys	10
SweRoad AB	14
Sektorsuppgiften	15
Samordning av bebyggelse-, väg- och trafikplanering	15
Kollektivtrafik	15
Handikappfrågor	16
Yrkestrafik	16
Miljö	16
Trafiksäkerhet	17
Fordon	18
Körkort	18
Väginformatik	19
Grunddata	19
Forskning och utveckling	20
Myndighetsutövning	21
Föreskriftsarbete	21
Tillämpning av regler	21
Statsbidrag	24
Statlig våghållning	27
Nya planer för vägtransportssystemet	27
Väginvesteringar	27
Drift och underhåll av vägar	34
Försvar	37
Produktionsuppgiften m.m.	38
Vägverket Produktion	38
Vägverket Konsult	39
Vägverket Färjerederiet	40
Vägverket trafikdata	41
Vägverket VUC	41
Uppdragsverksamhet	42
Administration av felparkeringsavgiften	42
Informationsuttag	42
Försäljning av personliga skyltar	42
Inre effektivitet	43
Bakgrund	43
Nyckeltalsanalys av ej konkurrensutsatt verksamhet	43
Insatser	43
SAMMANSTÄLLNING AV VÄSENTLIGA UPPGIFTER	47
Bokslutskommentarer	48
RESULTATRÄKNING	49
BALANSRÄKNING	50
ANSLAGSREDOVISNING	52
FINANSIERINGSANALYS	54
NOTER	56
FÖRSLAG TILL DISPOSITION AV RESULTAT I UPPDRAGSVERKSAMHETEN	60
REVISIONSBERÄTTELSE	60
SAMMANST MYNDIGHET – BOLAG	61
Styrelse och adresser	64

VÄGVERKET

Vägverket har ca 6 400 anställda och en verksamhetsvolym på 18 miljarder kronor. Vårt ansvar är att på ett effektivt sätt och i samverkan med andra aktörer utveckla vägtransportssystemet i den riktning som regering och riksdag beslutat om. Vårt arbete ska leda till att tillgängligheten ökar i samhället samt att detta sker inom ramen för ställda krav på miljö och säkerhet.

1998 i korthet

- Flera sektorsgemensamma program och handlingsplaner har utarbetats och verkställs nu inom en rad strategiska områden i sektorn.
- 198 km ny väg har byggts på beställning av Vägverket.
- Underhållsstandarden på det statliga vägnätet har ökat.
- 100 tusen personer har tagit körkort.
- 1,4 miljarder kronor i statsbidrag har betalats ut till kommuner m.fl.
- Vägverkets konkurrensutsatta verksamhet med projektering, byggande, drift och underhållsverksamhet omsatte 5,5 miljarder kronor.

VÄGTRANSPORTSYSTEMET

Vägtransportssystemet består av människorna som använder systemet, fordonen, den fysiska infrastrukturen samt regler och information som stödjer systemet. Vägtransportssystemet är till för samhället.

Transporter ger möjligheter...

- Vi reste i genomsnitt 3 mil/dag längs våra vägar i Sverige med ca 4,4 miljoner fordon på ca 42 000 mil väg under året.

...men innebär också risker...

- 540 människor omkom till följd av olyckor på vägen. 3 930 skadades svårt och...
- cirka 28 respektive 40 procent av utsläppen av koldioxid och kväveoxider kom från vägtrafiken. Ca 230 000 personer var störda av kraftigt buller från vägtrafiken.

Läs mer om Vägverkets verksamhet i:

Vägverkets miljörapport 1998

Vägverkets trafiksäkerhetsrapport 1998

Vägverkets sektorsrapport 1998

GENERALDIREKTÖRENS KOMMENTAR



Våren 1998 beslutade riksdagen om en ny transportpolitik. Regeringen lade fast etappmål för trafiksäkerhet och miljö och beslutade att etappmål för transportkvalitet, tillgänglighet och regional utveckling ska tas fram. I juni fastställde regeringen Vägverkets förslag till Nationell plan för vägtransportssystemet 1998–2007 med vissa justeringar. Justeringarna innebär en framflyttning i tiden av trafiksäkerhetsinriktade fysiska åtgärder till de första fem åren av planen. Riksdagen beslutade sedan om anslag till Vägverket för 1999 som ligger ca 2 500 miljoner kronor lägre än den nivå som riksdag och regering angivit som grund för planen. Vägverkets uppgift är nu att på ett effektivt sätt genomföra den nationella planen samt de tjugotalet planer som fastställts av länsstyrelserna och i tillämpliga fall regionstyrelserna.

Vi har klarat stora delar av våra åtaganden. Vi har uppfyllt tio av de 18 mål som regeringen satt upp för 1998. Vi har delvis uppfyllt sju och inte klarat att uppfylla ett av målen. Verksamhetsvolymen under 1998 (1997) har uppgått till 18 030 (15 527) miljoner kronor. Vi underskred vår budget (anslagssparande) med 160 (1 155) miljoner kronor, varav nästan 100 miljoner kronor avser anslaget Administration.

Inför 1998 lade vi om den kortsiktiga verksamhetsstyrningen i Vägverket för att få en strikt koppling till den långsiktiga

planeringen. Kraven på framförhållning i den fysiska planeringen skärptes. Vi har fortsatt att konkurrensutsetta drift- och underhållsverksamheten. Nu återstår en mycket liten del som inte handlas upp i konkurrens. Vi har delat upp entreprenaderna och drivit standardiseringsarbetet vidare. Prisutvecklingen inom väghållningen har bl.a. till följd av dessa åtgärder varit gynnsam. Dessutom har uppföljnings- och prognoskraven skärpts under året. Vi kommer att vidta ytterligare åtgärder för att effektivisera vår administration.

De statliga väginvesteringarna på det nationella vägnätet uppgick till 4 260 miljoner kronor 1998. Vi öppnade 198 km nya eller ombyggda vägar och cykelvägar för trafik till en kostnad av 3 374 miljoner kronor. När de investeringar och upprustningar av vägar som f.n. pågår öppnas för trafik år 2001 finns ett sammanhängande Motorvägsstråk mellan Gävle och Helsingborg på E4 så när som på knappt 160 km i södra Småland och norra Skåne, förbi Uppsala samt mellan Trelleborg och norska gränsen på E6 så när som drygt 70 km. Motorvägsutbyggnaden söder och norr om Mälaren på E18 och E20 mellan Stockholm och Örebro kommer att vid samma tidpunkt ha fullgjorts till 65 procent.

Verksamheten under 1998 har vidare inneburit en god återhämtning av det eftersatta underhållet på vägarna. Beläggningsunderhållet i kronor har ökat med cirka 60 procent jämfört med 1997 vilket bedöms ha inneburit att 15 procent återhämtats.

Samarbetet med kommunerna har förts vidare. Vi har träffat särskilda avtal med ett 100-tal kommuner om ett utvecklat samarbete i miljö- och trafiksäkerhetsfrågor. För att förbättra trafiksäkerheten har hastighetsgränser skärpts vid skolor, daghem och platser där konfliktytorna är stora mellan olika trafikantkategorier. Även på landsbygdsvägnätet gör vi ytterligare anpassningar av hastighetsgränserna till den rådande trafik- och vägsituationen. Under året satte vi upp mitträcke på en s.k. trettonmetersväg norr om Gävle. Resultatet av åtgärderna utvärderas kontinuerligt och erfarenheterna hittills lovar gott. Vi påskyndar åtgärder för att förbättra tillgängligheten för de funktionshindrade.

Vägverket Produktion visar totalt ett lågt men positivt resultat. Lönsamheten är svag. Den externa verksamheten visar förluster i rörelseresultatet huvudsakligen till följd av underskott i några externa anläggningsentreprenader. Som följd härav kommer verksamheten att i allt högre grad förskjutas mot drift- och underhållssektorn. Övriga resultatenheter visar godtagbara resultat.

Jan Brandborn

- RESULTATREDOVISNING - FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR 1998

EFTERFRÅGAN PÅ TRANSPORTER

Med transporter kan vi överbrygga avstånd för att nå arbete, service, kultur och fritid. Ju mer effektiva transporterna är, desto bättre förutsättningar finns för att skapa välbästand och välfärd. Hur transporterna utvecklas beror på hur samhället i övrigt utvecklas, både nationellt och internationellt. Faktorer som påverkar efterfrågan på transporter är bl.a. volymen och värdet av den samlade produktionen av varor och tjänster samt befolknings- och sysselsättningsutvecklingen. Påverkan går också i andra riktningen, genom att transportinfrastrukturen inverkar på samhällsutvecklingen.

EU

Den reala ekonomiska tillväxten inom EU bedöms ha ökat med 2,9 (2,8) procent 1998 (1997). Denna ökningstakt bedöms fortgå under 1999 och 2000. På fem till tio års sikt kan en utvidgning av EU komma att omfatta länderna i Central- och Östeuropa, vilket kan leda till ökad efterfrågan på transporter inom de länder som ingår i EU idag.

Godstransportarbetet på väg i Europa¹ ökade med 3 (2) procent och persontransportarbetet med 2 (1,5) procent 1997 (1996). Ökningen har varit mindre under 1998, vilket bedöms bero på den allmänna ekonomiska dämpningen under senare delen av 1998. Efterfrågan på godstransporter inom unionen kommer troligen inte att öka nämnvärt 1999, men bedöms² öka igen under år 2000.

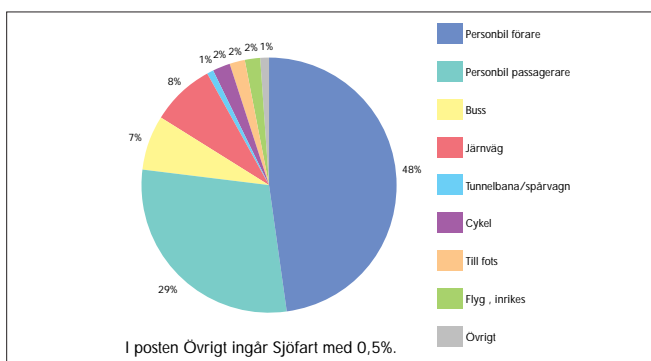
EU har under 1998 bidragit med 77,4 (17,0) miljarder kronor till de transeuropeiska näten (TEN) i Sverige. I dessa nät ingår motorvägarna mellan Oslo, Köpenhamn och Stockholm. Under 1999 är utbyggnaden av dessa nät en av de högst prioriterade posterna i budgeten³.

Sverige

Vägtransportssystemet förbrukar resurser som i värde motsvarar ca 200 miljarder kronor årligen eller ca 11 procent av bruttonationalprodukten (BNP). Under de senaste decennierna har utvecklingen av BNP och transportutvecklingen följts åt. Under år 1998 ökade dock BNP med cirka 3 (2) procent samtidigt som transporterna var oförändrade. Den svaga transportutvecklingen bedöms främst bero på konjunkturnedgången.

Merparten av transporterna i Sverige är vägtransporter. Av persontransporterna genomfördes under 1998 nästan 88 (90) procent på väg. Godstransportarbetet har minskat 3 procent under första halvåret 1998 och bedöms⁴ även minska totalt under 1998.

Persontransportarbetets fördelning 1998



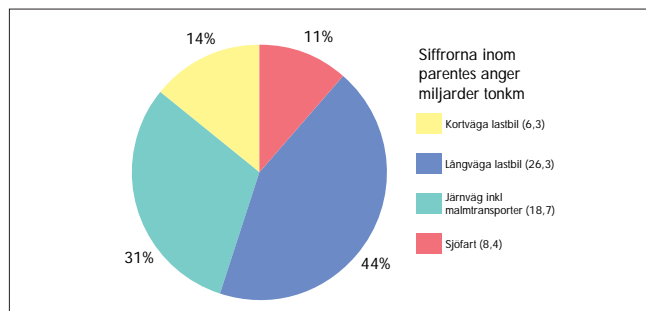
¹ Enligt European Comitty Ministry of Transportations bedömningar.

² Enligt EU-kommissionens bedömning.

³ Enligt EU-kommissionens arbetsprogram för 1999 (OJ 98/C 366/01).

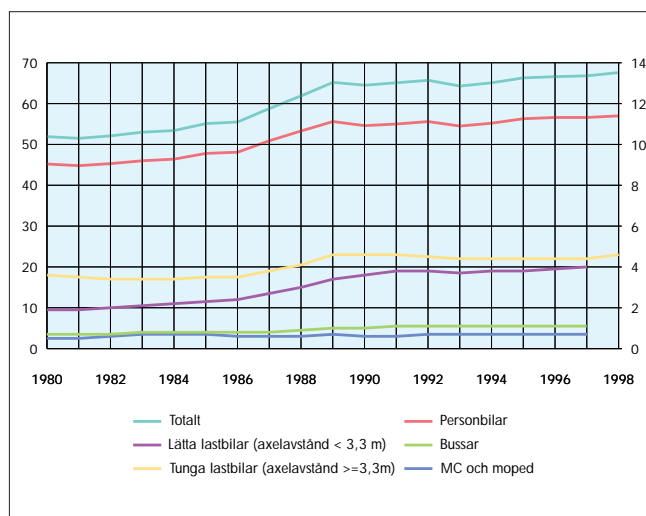
⁴ Källa: Statens institut för kommunikationsanalys.

Godstransportarbetets fördelning 1997, andel av totalt antal tonkilometer



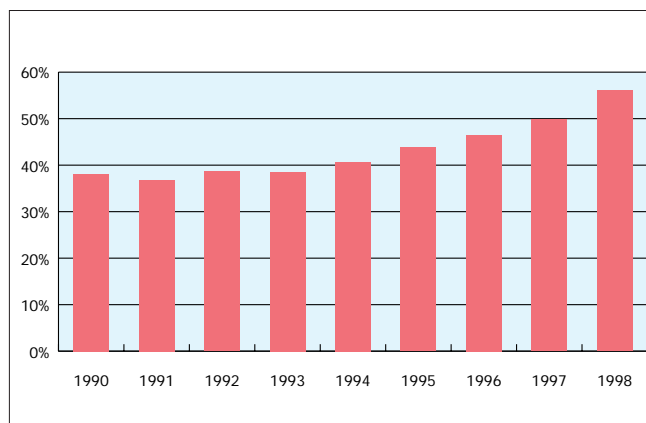
Under år 1998 bedöms trafikarbetet i stort sett ha varit oförändrat jämfört med föregående år. Lastbilstrafiken på det statliga väg-nätet har dock ökat med ca 5,1 procent. Ökningen är mest markant på europavägar samt andra större vägar.

Trafikarbetets förändring, miljarder fordonskilometer per år

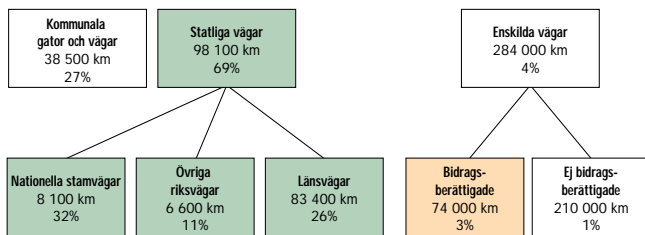


Antalet personbilar och lastbilar har ökat med 2,4 (1,3) respektive 5,2 (2,4) procent under året. Under 1998 nyregistrerades 11 procent fler personbilar än under 1997. Även antalet lastbilar i trafik fortsätter att öka (7 procent). Personbilarnas genomsnittliga ålder har ökat med 3 procent under 1998. Detta är till nackdel för både miljön och trafik-säkerheten, eftersom teknikutvecklingen leder till allt säkrare och mindre miljöförstörande fordon.

Andel av personbilar som är äldre än 10 år per 1 jan



Väglängdens (km) och transportarbetets (procent) fördelning på olika vägnät



Trafikarbete: Den väglängd som samtliga fordon kört under året. På det statliga vägnätet görs regelbundna mätningar av trafikarbetet. På det ickestatliga vägnätet har uppskattningar gjorts med hjälp av statistik från fordonsregistret m.m.

Transportarbete: Antal personer eller ton transporterat gods gånger transporterad väglängd. Persontransportarbetet uppskattas med hjälp av kontinuerliga resvaneundersökningar (Riks-RVU) bland det svenska folket. Godstransportarbetet tas fram av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) och SCB i samverkan.

RIKSDAGENS MÅL FÖR TRANSPORTPOLITIKEN

I det transportpolitiska beslutet den 2 juni 1998 angav riksdagen inriktningen för transportpolitiken. Det övergripande målet är:

- att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet⁵.

Det övergripande målet tydliggörs i fem delmål som rör hur transportbehov tillgodoses, hur detta påverkar den regionala utvecklingen samt vilka krav som ställs på transportkvalitet, trafiksäkerhet och miljö. Regeringen har även fastställt etappmål på miljö- och trafiksäkerhetsområdet samt för transportkvalitet, för att möjliggöra bättre uppföljning. Regeringen har aviserat att etappmål kommer att fastställas även för övriga delmål.

AKTÖRER I VÄGTRANSPORTSYSTEMET

Utvecklingen i vägtransportssystemet är resultatet av många intressenters arbete: Medborgarna, offentliga organisationer, myndigheter och näringsliv m.fl.

Länsstyrelserna ansvarar fr.o.m. 1998 för planeringen av investeringar på statliga vägar utanför det nationella stamvägnätet, fysiska miljötåtgärder på hela det statliga vägnätet samt bidragsgivning till andra huvudmän. Länsstyrelserna beslutar i frågor om körkortstillstånd och körkortsvillkor och om tillstånd till yrkesmässig trafik. De beslutar också om återkallelser av körkort och yrkestrafiktillstånd.

Polisen ansvarar bl.a. för trafikövervakningen och fordons- och förarkontroller på väg.

Kommunerna svarar bl.a. för den kommunala samhälls- och trafikplaneringen, den kommunala väghållningen, lokala trafikföreskrifter och parkeringsfrågor. Tillsammans med landstingen ansvarar kommunerna också för kollektivtrafiken och finansierar en stor del av denna.

Landstingen ansvarar för och finansierar en stor del av kollektivtrafiken.

Enskilda väghållare svarar för väghållningen på det enskilda

vägnätet, d.v.s. de vägar som inte är kommunala eller statliga.

Frivilligorganisationerna arbetar bl.a. genom information och opinionsbildning. Exempel på organisationer som arbetar med vägtrafikfrågor är Svenska naturskyddsföreningen, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) och handikapporganisationerna.

Medborgarna förväntas genom kunskap och omdöme ta sin del av ansvaret för ett fungerande vägtransportssystem.

Näringslivet medverkar i stor utsträckning i vägtransportsystemets utveckling, bl.a. i sin roll som transportköpare och producent av transporttjänster och fordon.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR VÄGVERKET

Övergripande mål för Vägverket⁶

- Vägverket ska verka för att åstadkomma ett effektivt och miljöanpassat vägtransportssystem som uppfyller högt ställda krav på trafiksäkerhet med hänsyn tagen till tillgänglighet och regional balans.
- Vägverket ska verka för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportssystemet och att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta.
- Vägverket ska fortlöpande minska miljöpåverkan, intrång och barriäreffekter av väghållning.

Vägverkets ansvar

Vägverket har ett sektorsansvar för vägtransportsystemets utveckling. Sektorsansvaret innebär bl.a. annat att verket ska ha en samlande, stödjande och pådrivande roll gentemot övriga aktörer inom vägtransportsektorn. Vägverket ska däremot inte ta ett operativt ansvar inom områden där någon annan har ett entydigt ansvar.

Ansvaret innebär att verket ska företräda staten på central nivå i frågor som gäller vägtransportsystemets miljöpåverkan, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet, effektivitet och bidrag till regional balans samt i frågor som rör väginformatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, yrkestrafik och tillämpad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportssystemet.

Vägverkets uppgifter

Vägverket har fyra huvuduppgifter som tillsammans ska bidra till att verkets mål uppnås.

Sektorsuppgiften

- att samverka och samordna insatser med berörda aktörer, och att på ett offensivt och resultatorienterat sätt driva på utvecklingen av vägtransportssystemet bl.a. genom att träffa överenskommelser, ge stöd, upphandla tjänster, tillhandahålla grunddata samt initiera forskning och utveckling.

Myndighetsutövning

- att ta fram och tillämpa regler för fordon, körkort, trafikmiljö och yrkestrafik samt handlägga statsbidrag.

Statlig väghållning

- att utveckla och förvalta det statliga vägnätet i rollen som

⁵ 1998 års transportpolitiska beslut.

⁶ Vägverkets regleringsbrev för år 1998.



Ombyggnaden av E4:an längs Höga kusten fick Vackra vägars pris 1998.

beställare. Vägverket ska också utöva tillsyn över kommunernas väghållning.

Produktion m.m.

- att utföra projektering, byggande, drift och underhåll på beställning av Vägverket eller andra. Dessutom ingår övrig uppdragsverksamhet, exempelvis att sälja information ur bilregistret.

VÄGVERKETS UTGÅNGSPUNKTER I FORM AV PLANER

Under 1998 har investeringsverksamheten bedrivits utifrån gällande nationella väghållningsplaner. Den nya nationella väghållningsplanen för perioden 1998–2007 fastställdes av regeringen den 11 juni 1998. Fastställelsebeslutet innebär bl.a. att fysiska trafiksäkerhetsåtgärder tidigareläggs till perioden 1999–2003 och att en särskild trafiksäkerhetsplan upprättas för denna period.

Länsstyrelserna fastställde under våren sina 21 länsplaner för regional transportinfrastruktur. Vägverket överklagade två av dessa planer. Dessa fastställdes i september 1998.

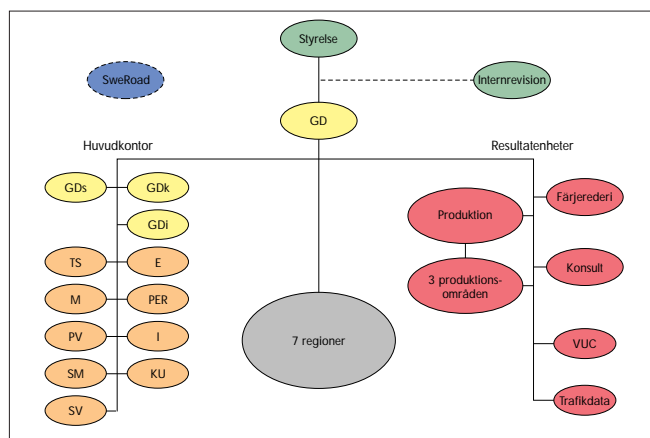
VÄGVERKETS ORGANISATION

Vägverket organiseras i ett huvudkontor, sju regioner och fem resultatenheter. Huvudkontoret har bl.a. till uppgift att samordna och säkerställa ett resultatorienterat arbete inom sektorn, ansvara för utvecklingen inom verkets uppgifts- och kompetensområden samt ge expertstöd, externt och internt. Regionerna svarar för verkets regionala förvaltning. Det innebär att de ska ta sin del av sektorsansvaret för vägtransportsystemet operativt inom sitt geografiska område. I uppgiften ingår att operativt ansvara för

väghållningen på det statliga vägnätet. De fem resultatenheterna verkar på företagsekonomisk grund i myndighetsform. Kunder är bl.a. övriga Vägverksenheter, andra myndigheter, kommuner och enskilda väghållare.

Internrevisionen är styrelsens oberoende funktion för granskning och utvärdering av verksamheten. Vägverket förvaltar statens aktier i SweRoad AB och 50 procent av aktierna i SVEDAB (Svensk-Danska Broförbindelsen, SVEDAB AB).

Vägverkets organisation



Generaldirektörens stab (GDs), Generaldirektörens kansli (GdK), Generaldirektörens internationella sekretariat (GdI), Trafiksäkerhetsenheten (TS), Miljöenheten (M), Enheten för planering av vägtransportsystemet (PV), Enheten för sektors- och myndighetsuppgifter (SM), Enheten för statlig väghållning (SV), Ekonomienheten (E), Personalenheten (PER), Informationsenheten (I), Enheten för kompetens och utveckling (KU). Vägsektorns utbildningscentrum (VUC).

UTVECKLINGEN I VÄGTRANSPORTSEKTORN

Mått	1995	1996	1997	1998
Tillgängligt transportsystem				
Sänka restider ¹				
Öka kollektivtrafikens konkurrenskraft	..			
Öka tillgänglighet till kollektivtrafiken för funktionshindrade	
Hög transportkvalitet				
Minska eftersläpande underhåll, statligt vägnät	
Beläggning eller emulsionsdammbindning av grusväg med >250 fordon/dygn				
Minska antal dygnkilometer avstängning p.g.a. tjallossning ¹				
God miljö				
Minska utsläpp av luftföroreningar				
• Koldioxidutsläpp				
• Kväveoxider, svaveldioxid, flyktiga kolväten				
Minska hälsoeffekter av luftföroreningar (kvävedioxid, cancerframkallande ämnen)				
Färre bullerstörda ¹				
Öka kretsloppsanpassning				
• Skydda vattentäkter				
• Minska förbrukning av naturgrus				
• Övriga material				
Säker trafik				
Minska antalet dödade				
Minska antalet svårt skadade				
Positiv regional utveckling¹				
Andel av total restidsminskning till följd av väghållningsåtgärder i utpekade områden ¹				

Definitioner:

- Förbättring > 1 procent
- Förändring < 1 procent eller osäker
- Försämring > 1 procent

SAMMANFATTNING

För att följa utvecklingen i vägtransportssystemet i förhållande till riksdagens mål för transportpolitiken och regeringens del- och etappmål redovisar Vägverket ett antal indikatorer.

Som framgår av figuren nedan visar delar av indikatorerna för målen transportkvalitet, miljö och säker trafik en positiv utveck-

ling de senaste fyra åren. För målen tillgänglighet och regional utveckling råder till stor del osäkerhet om utvecklingen. På regeringens uppdrag utvecklar Vägverket etappmål och mått inom främst målområdena tillgänglighet och regional utveckling. För målområdena säker trafik och god miljö lämnar Vägverket på regeringens uppdrag under våren 1999 fram en särskild trafik-säkerhetsplan för 1999–2003 samt kommer att lämna förslag till en miljö- och trafiksäkerhetsstrategi under 1999.

Många faktorer ger sammantaget den faktiska utvecklingen i vägtransportssystemet. Dels handlar det om de olika aktörernas insatser, dels handlar det om hur samhällsekonomin utvecklas, väderförhållanden m.m. Detta gör att det är svårt att dra slutsatser om enskilda aktörers eller åtgärders inverkan på utvecklingen.

Åtgärder under 1998 har riktats mot vägen, fordonet och trafikanten. Vägåtgärder har exempelvis lett och leder till minskade restider och färre dödade och skadade genom att hastigheterna sänkts på 400 kilometer väg. Åtgärder längs vägarna har också medfört färre bullerstörda och fler skyddade vattentäkter. Fordonet har blivit säkrare och den genomsnittliga bränsleförbrukningen och därmed utsläppen har minskat. Sänkningen av åldersgränsen för övningskörning till 16 år har medfört en lägre risk för trafikanten.

De delar av verksamheten i vägtransportsektorn som Vägverket har ansvar för beskrivs närmare under avsnittet Vägverkets insatser och resultat.

RESULTAT PER DELMÅL

En utförlig beskrivning av Vägverkets insatser för att bidra till måluppfyllelse ges under avsnittet Vägverkets insatser och resultat.

TILLGÄNGLIGT TRANSPORTSYSTEM

Tillgänglighet definieras som hur lätt medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan överbygga avstånd i samhället.

Mål²

- Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

Mått

Befintliga mått ger endast en begränsad bild av vilken tillgänglighet vägtransportssystemet ger. Ett omfattande utvecklingsarbete pågår med att ta fram mått och mätbara etappmål utifrån den transportpolitiska propositionen. Resultatet av arbetet ska presenteras under år 1999.

Resultat – vägen

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

Effekter för tillgänglighet av vägobjekt >50 miljoner kronor som färdigställda under året

Mått	1994	1995	1996	1997	1998
Minskad restid, miljoner fordonstimmar/år	3,0	2,5	1,4	0,5	1,2
Andel av total restid, promille	0,6	0,5	0,3	0,1	0,4
Minskning av årlig reskostnad, mkr		261	160	101	153
Andel av total reskostnad, promille		0,2	0,1	0,1	0,2

¹ Statligt vägnät.

² Proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling.

Resultat – trafikanten

En genomsnittlig dag gör 85 (85) procent av alla personer i Sverige någon form av resa. Som resa räknas även promenader. Andelen av alla funktionshindrade med rörelsehinder³ i Sverige som en genomsnittlig dag gör minst en resa är 57 (58) procent⁴. Någon ökning av de rörelsehindrades tillgänglighet har således inte uppmätts. Persontransportarbetet med buss har ökat sin marknadsandel och är nu ca 8 procent⁵ av det totala persontransportarbetet. Detta innebär att tillgängligheten för de grupper av trafikanter som är beroende av kollektivtrafiken har ökat.

HÖG TRANSPORTKVALITET

Mål⁶

- Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet.

Etappmål⁷

- De samhällsekonomiska merkostnaderna av bristande beläggningsunderhåll på vägar ska elimineras.
- Beläggning eller emulsionsdammbindning bör ha genomförts på samtliga statliga grusvägar där detta är samhällsekonomiskt lönsamt. Åtgärder för att förhindra att vägar stängs av för trafik med lastbilar under normala tjällossningsperioder ska ha genomförts på samtliga vägar där detta är samhällsekonomiskt lönsamt.

Mått

Nuvarande mått ger en begränsad bild av transportkvaliteten för näringslivet. Nya mått och mätbara etappmål håller på att utvecklas.

Resultat – vägen

Under 1998 har beläggningsverksamheten kunnat ökas jämfört med 1997. 15 procent av eftersläpningen på det statliga vägnätet har kunnat hämtas in.

Det statliga grusvägnätet är knappt 2 200 mil långt. Andelen grusvägar på det statliga vägnätet har varit konstant sedan 1996 (22 procent).

De vägar som Vägverket tvingats stänga av under tjällossningen har stadigt blivit färre under 1990-talet. Trenden bröts under 1998 på grund av en besvärlig tjällossningsperiod. Under 1998 har 1 440 (1 256) mil väg haft nedsatt bärighet på grund av tjällossning, vilket främst drabbat den tunga trafiken.

GOD MILJÖ

Långsiktigt mål⁸

- Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.

Utsläpp av luftföroreningar

Etappmål⁸

Nedanstående förändringar av utsläpps nivåerna ska uppnås:

Ämne	Basår	Etappmål	
		2005	2010
Koldioxid	1990		± 0 %
Kväveoxider	1995	-40 %	
Svavel	1995	-15 %	
Flyktiga kolväten (VOC)	1995	-60 %	

³ Rörelsehindrade definieras som personer som inte kan springa en sträcka på 100 m.
⁴ Uppgifterna bygger på SCB:s resevaneundersökning och inkluderar alla typer av resor, även promenader.
⁵ Enligt resevaneundersökningen (Riks-RVU) 1998.
⁶ Proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling.
⁷ Proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter.
⁸ Proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling.

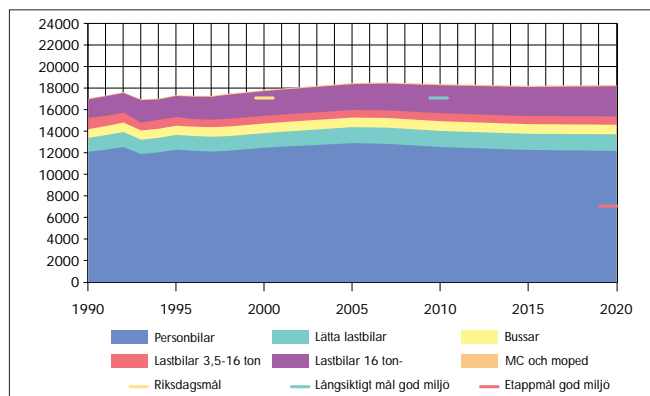
Utöver dessa mål anges som mål i regleringsbrevet till Vägverket för 1998 ”att de totala utsläppen av koldioxid i vägtransportssystemet ska minska liksom att utsläppen av kväveoxider, kolväten och cancerframkallande ämnen i tätorter ska minska”.

Resultat

Utsläppen av kväveoxider, kolväten, svaveldioxid och cancerframkallande ämnen minskar, medan utsläppet av koldioxid har ökat något.

Koldioxid*

Vägtrafikens utsläpp av fossilt koldioxid



Utsläppen av koldioxid ökade med 1,2 procent jämfört med förra året, och från 1990 har ökningen uppgått till 2,6 procent. Godstransporterna står för övervägande delen av ökningen.

Utsläppen av kväveoxider har minskat med ca 18 procent sedan 1995. Jämfört med förra året är minskningen ca 7 procent. Utsläppen av kolväten har minskat med ca 23 procent sedan 1995. Jämfört med förra året är minskningen ca 10 procent. Minskningen beror till största delen på att katalytisk avgasrening infördes på personbilar fr.o.m. 1989 års modell (frivilligt fr.o.m. 1987).

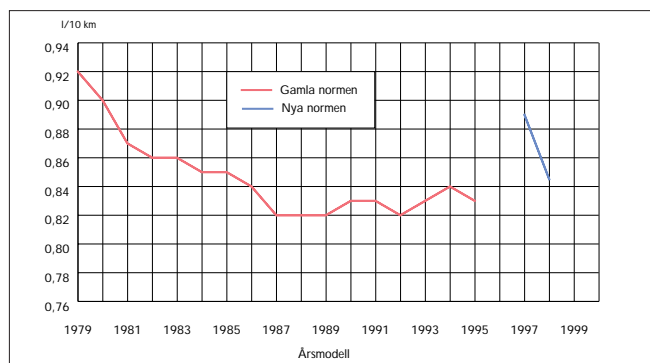
Sedan 1995 har utsläppen av svaveldioxid minskat med 30 procent. Jämfört med förra året är minskningen ca 4 procent. Minskningen beror på att lågsavligt dieselbränsle (MK1) till stor del har ersatt sämre kvaliteter.

Sedan 1991 har utsläppen av cancerframkallande ämnen minskat med 30 procent.

Resultat - fordonet

Den genomsnittliga bränsleförbrukningen för nya bilar har minskat. Fordonsparkens genomsnittliga ålder har dock ökat kontinuerligt under 1990-talet (se även sid 2) vilket innebär att det tar längre tid innan ny och miljövänlig teknik ger effekter i samhället.

Genomsnittlig bränsleförbrukning för nya personbilar



* Vid beräkning av CO2 från vägtransportssystemet är en av de ingående parametrarna förbrukning av bränsle. Vägtransporternas andel av bensinförbrukningen är relativt lätt att få fram medan andelen av dieselbränslet är svårare. Det beror på att främst arbetsmaskinernas, men även sjöfartens, andel (fritidsbåtar, arbetsbåtar och fiskebåtar) av dieselbränslet är oklar. Den modell som används för beräkning av emissionsdata – EMV-modellen – behöver förbättras och Vägverket, SIKa, NV och SCB har haft ett första möte för att lösa problemet. Beräkningsmodellen behöver modifieras för att man bättre ska kunna beskriva verkliga emissioner. Modellen bör även kunna ta hänsyn till förändringar i gatutformning och skyttad hastighet samt förändrat beteende hos förare som t.ex ökad samakning, mjukare körsätt, minskat antal kallstarter etc.

Från och med 1997 års modell anges bränsleförbrukningen enligt EU-normen (93/116/EG), som är ny för Sverige. I denna mätmetod körs bilarna i annan körcykel än enligt den gamla normen. Jämförande tester med samma bilindivider visar att bränsleförbrukningen är 5–15 procent högre med den nya normen än med den gamla.

Hälsoeffekter av luftföroreningar Etappmål⁹

- År 2000 ska halterna av koloxid, kvävedioxid, svaveldioxid, sot och partiklar underskrida de riktvärden som utarbetats av Naturvårdsverket.
- Utsläppen av cancerframkallande ämnen bör minskas med 90 procent i tätorterna (från 1988 till 2020). Ett etappmål är att halvera utsläppen till år 2005.
- För marknära ozon gäller EU:s direktiv med olika tröskelvärderna till skydd för hälsa och miljö.
- Utsläppen från trafiken av ämnen som framkallar cancer, allergi, astma och annan ohälsa måste på sikt minskas till ofarliga nivåer.

Resultat

Halterna av luftföroreningar har i de flesta avseenden minskat under den senaste tioårsperioden, men det förekommer fortfarande frekventa överskridanden av gränsvärdena i gatunivå. Detta ger anledning att anta att höga halter förekommer också i orter där inga mätningar görs.

Halterna av *svaveldioxid* och *sot* överskrider inte gränsvärdena. *Koloxidhalterna* överskrider sällan riktvärdet, men för övriga ämnen är situationen allvarligare. Halterna av *kvävedioxid* kommer troligen att överskrida målnivån på många starkt trafikerade gator i större tätorter.

Utsläppen av cancerframkallande ämnen har minskat med 30 procent från år 1991. Minskningen till år 2005 bedöms bli 60 procent vilket innebär att målet år 2005 troligen kommer att nås.

Tröskelvärderna för *marknära ozon* överskrider i stor omfattning. Halterna på vissa orter i södra Sverige är nära nivåer som ger påvisbara negativa hälsoeffekter.

Resultat – fordonet

En första mätning visar att användningen av alternativa bränslen uppgår till ca 0,3 procent.

Buller

Etappmål¹⁰

Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid *nybyggnation eller väsentlig ombyggnad* av trafikinfrastruktur:

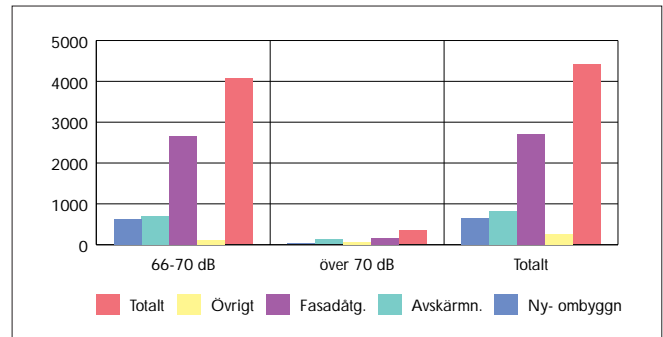
- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

I en första etapp ska åtgärder vidtas för de värst utsatta *befintliga bostadsmiljöerna*, med bullernivåer på 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus och däröver. Åtgärderna bör i första hand leda till begränsningar av inomhusnivåer som överstiger riktvärdena för godtagbara nivåer. Etappmålet ska nås senast 2007, dock senast 2003 för det statliga vägnätet.

Resultat

Målet för *nybyggnad eller väsentlig ombyggnad* uppfylls i de flesta fall. Målet för *befintliga bostadsmiljöer* (inomhusmiljöer) kommer med dagens åtgärdstakt – enligt förslagen till regionala väghållningsplaner – inte att vara uppfyllt före år 2007 respektive 2003.

Minskning av antalet bullerutsatta 1998 längs statliga vägar fördelat på åtgärder



Resultat – vägen

Antalet bullerutsatta boende längs det statliga vägnätet har minskat med 4.400 personer. Det stora antalet bullerstörda finns längs kommunala gator och vägar. Dessa bedöms totalt uppgå till ca 230 000.

Natur- och kulturmiljöer

Mål¹⁰

- Nya transportanläggningar bör lokaliseras så att de fungerar i samklang med sin omgivning och utformas med hänsyn till regionala och lokala natur- och kulturvärden.
- Möjligheten att utveckla användningen av befintlig infrastruktur bör alltid övervägas innan beslut om ny infrastruktur tas.
- Studier bör göras i tidiga skeden för att analysera hur nyttillkommande infrastruktur påverkar funktionella samband inom ekosystem, kulturmiljö och landskap.

Resultat

Uppföljningsbara etappmål för natur- och kulturmiljö saknas, men arbete pågår både på SIKa och Vägverket med att ta fram mål, mätt och mätmetoder. Särskilt samarbetsavtal har träffats med Riksantikvarieämbetet i syfte att stärka natur- och kulturintressena i den fysiska planeringen.

Resultat – vägen

Av ca 694 (628) ha ny vägtyta under 1998 ligger ca 181 (138) ha inom riksintressanta områden.

Kretsloppsanpassning

Etappmål¹⁰

- Miljöfarliga material ska inte införas i infrastrukturen.
- Användandet av icke förnyelsebara naturresurser ska minimeras.
- Materialen i infrastrukturen ska återvinnas eller återanvändas och deponering skall i princip upphöra.

På sikt måste fossila bränslen fasa ut och ersättas av förnybar energi i en takt som medför att målet om att minska koldioxidutsläppen kan uppnås. Regeringen anser att etappmålet för kretsloppsarbetet inom transportsektorn kontinuerligt bör vidareutvecklas så att uppföljningen av målen underlättas.

⁹ Proposition 1996/97:53 Infrastrukturrinriktning för framtida transporter.

¹⁰ Proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling.

Resultat

En heltäckande uppföljning av miljöfarliga material saknas för närvarande, och därför kan måluppfyllelsen inte bedömas. Användning av naturresurser som grus i byggande av statliga vägar etc. ökar. Återvinning och återanvändning av beläggning, armeringsjärn, betong etc. ökar medan deponering minskar.

Resultat – vägen

Saltförbrukningen har ökat liksom längden av det saltade vägnätet. Tio vattentäkter har påverkats av väghållningen och 15 konflikt-punkter mellan väg och vattentäkt har åtgärdats.

SÄKER TRAFIK

Långsiktigt mål¹¹

- Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

Etappmål¹¹

- Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor bör fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier. Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat med minst 50 procent till år 2007 räknat från 1996 års nivå.

Mått

- Antalet dödade och svårt skadade personer enligt polisens rapporter.

Vägverket arbetar sedan 1996 med ett regeringsuppdrag för att förbättra statistikens kvalitet. Arbetet beräknas vara slutfört år 2002. Vägverket har sedan 1997 ett regeringsuppdrag att utveckla nya hälsomått.

Resultat

1998 beräknas ca 540¹² (541) personer ha dödats i vägtrafiken. Därmed är antalet dödade i stort oförändrat för tredje året i rad. Antalet polisrapporterade svårt skadade 1998 är också i stort sett oförändrat; 3 930 (3 917).

Tre fjärdedelar av de dödade omkom på det statliga vägnätet. Denna andel har inte förändrats under de senaste fem åren.

Resultat – trafikanten

Medelhastigheterna har inte förändrats vare sig på landsbygdsvägnätet eller i tätort. Andelen hastighetsöverträdelser är också oförändrad jämfört med 1997. Någon säkerställd förändring av användningen av bilbälte och cykelhjälm har inte skett. Antalet anmälda rattfylleribrott har ökat något. Sänkningen av åldersgränsen för övningskörning till 16 år har lett till en minskning av olycksrisken för unga nyblivna körkortsinnehavare med omkring 20 procent.

Resultat – fordonet

Antalet personbilar och lastbilar har ökat med 2,4 (1,3) respektive 5,2 (3,2) procent under året. Under 1998 nyregistrerades 287 000 personbilar och 156 000 skrotades. Nya bilar är normalt krocksäkrare än äldre, och förnyelsen av bilparken ger därmed positiva trafiksäkerhetseffekter. Förekomsten av tunga lastbilar i trafiken

innebär stor skaderisk för övriga trafikanter. En ökning av den tunga trafiken får därför negativ effekt på trafiksäkerheten. Trafikarbetet med lastbil har ökat med 5,1 procent under 1998 (statligt vägnät).

Andelen av trafikarbetet med personbilar utrustade med krockkudde på förarplats fortsätter att öka och uppgick i slutet av 1998 till drygt 35 procent.

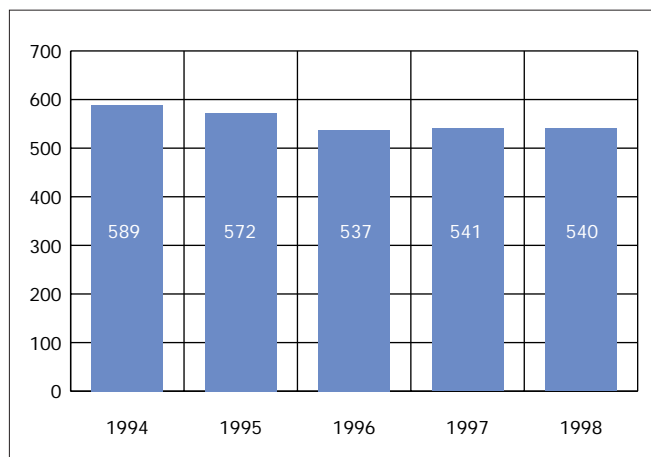
Resultat – vägen

Investeringar i nya vägar samt höjd standard på befintliga vägar och på vinterväghållningen ger normalt positiva trafiksäkerhetseffekter. De större investeringsobjekt på det statliga vägnätet som öppnats för trafik under 1998 beräknas årligen minska antalet dödade och svårt skadade med 3 personer.



Hastighetsgränserna har sänkts från 110 till 90 km/tim på 230 km väg och från 90 till 70 km/tim på 170 km väg enligt de nya kriterierna för hastighetsgränser. Detta beräknas medföra en minskning av antalet dödade med en och antalet polisrapporterade svårt skadade med fyra personer per år.

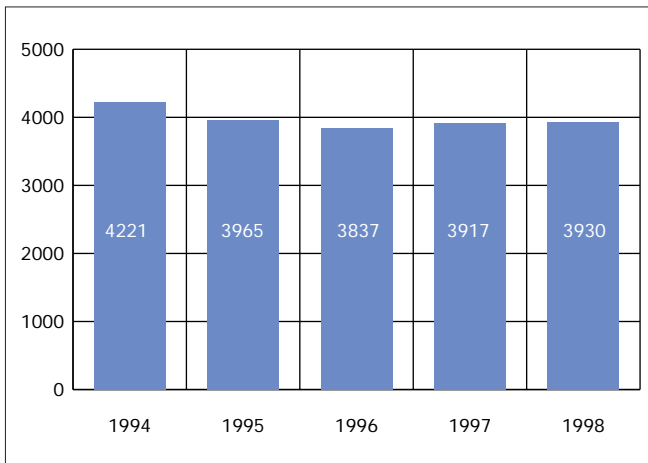
Antal dödade i vägtrafiken



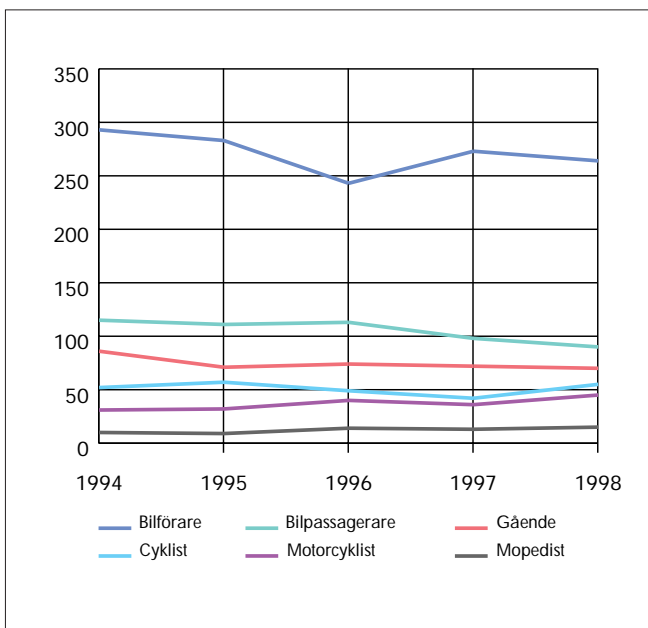
¹¹ Proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling.

¹² Här ingår ca 40 personer som avlidit i trafiken p.g.a. sjukdom.

Antal polisrapporterade svårt skadade i vägtrafiken



Antal dödade i vägtrafiken fördelade efter trafikantkategori



POSITIV REGIONAL UTVECKLING

Mål¹³

Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Utgångspunkten för regionalpolitiken är att alla regioner ska få en långsiktigt hållbar utveckling. Förbättringar i vägtransportssystemet ska bidra till en positiv ekonomisk utveckling i regioner som släpar efter.

Åtgärder i vägtransportssystemet kan skapa förutsättningar för lyckade satsningar inom andra områden. Vägverket har tolkat det transportpolitiska målet om en positiv regional utveckling som att fördelningen av infrastruktursatsningar bör vara sådan att de delar av landet som tillhör ett stödområde ska få minst lika stor andel av tillgänglighetsförbättringar som landet i övrigt sett över en längre period.

Mått

Vägverket använder fördelningen av restids- och reskostnadsminskningar mellan stödområden och övriga landet för att beskriva hur förbättringar av tillgängligheten fördelas över landet. Restid och reskostnader är mått på den uppoffring som trafikanten gör för att nå arbete, service, kultur och fritid.

De av regeringen utpekade stödområdena är:

- De nationella stödområdena 1 och 2 samt tillfälliga stödområden. Dessa områden omfattar främst norra Sverige och Bergslagen. I områdena bor ca 18 procent av den svenska befolkningen.
- Områden som ingår i EU:s strukturfondsområden 2, 5b och 6¹⁴. Förutom de nationella stödområdena omfattar dessa även orter i främst västra och sydöstra Sverige.

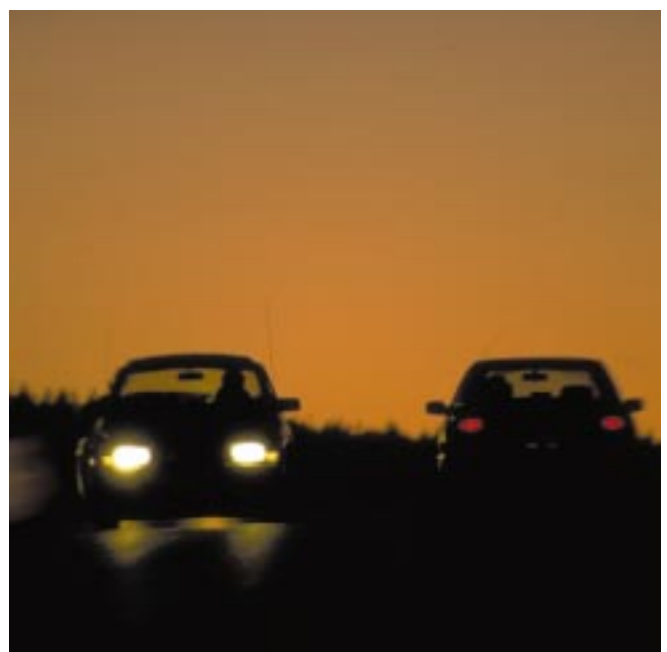
Totalt bor ca 25 procent av befolkningen i dessa områden.

Resultat – vägen

Investeringar i det statliga vägnätet under 1998 har medfört att stödområdenas andel av restids- och reskostnadsminskningarna är ca 3 procent. Eftersom stödområdenas andel av den totala restiden och reskostnaden är 30 procent har målet att utjämna skillnader och kompensera för långa transportavstånd inte uppfyllts. Andelen restidsminskning ska vara minst lika stor som andelen av den totala restidsförbrukningen. Vart fjärde objekt som öppnades för trafik under 1998 var beläget i något av de utpekade stödområdena. Flertalet av dessa objekt gav mindre effekter på restider och reskostnad än det genomsnittliga objektet.

Effekter för den regionala utvecklingen av vägobjekt > 50 miljoner kronor som färdigställdes under året

Mått	1995	1996	1997	1998
Restid/reskostnad, statligt vägnät				
Andel av total restid med bil i stödområden, %	31	31	30	30
Dito reskostnad	31	31	30	30
Andel av total restidsminskning till följd av väghållningsåtgärder i stödområden, %	24	13	57	3
Dito reskostnad	24	25	80	2



¹³ Proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling.

¹⁴ Vilket motsvarar större delen av områden norr om en linje från Bohuslän till Göteborgs län samt ett 15-tal kommuner i Småland och Blekinge.

VÄGVERKETS RESULTAT 1998

SAMMANFATTANDE ANALYS AV RESULTAT OCH STÄLLNING Måluppfyllelse

Regeringen anger årligen mål i regleringsbrevet för Vägverkets verksamhet. Inför år 1998 angavs 18 mål.

Verket har klarat stora delar av åtagandet. På de områden där målen inte uppfyllts vidtas åtgärder. Bl.a. arbetar verket på regeringens uppdrag med att ta fram en miljö- och trafiksäkerhetsstrategi för att nå mer långsiktiga mål inom dessa områden. Under 1999 kommer verket att på regeringens uppdrag redovisa en strategi med prioriterade åtgärder inom kollektivtrafikområdet för hur en önskad utveckling inom området ska åstadkommas samt ett program för ökad tillgänglighet för funktionshindrade för perioden 1999-2003. Vägverket och länsstyrelserna i samverkan arbetar vidare för att effektivisera handläggningen av yrkestrafik- och körkortsärenden.

HUVUDUPPGIFTER/ VERKSAMHETSGRENNAR	RESULTAT MOT MÅL I REGLERINGSBREVET 1998	RESULTAT
Sektorsuppgifter		
Kollektivtrafik	<ul style="list-style-type: none"> Andelen kollektivtrafikresor har ökat. Antalet överenskommelser mellan Vägverket och kommuner/landsting har ökat¹. 	
Handikappfrågor	<ul style="list-style-type: none"> Andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportssystemet är oförändrat. 	
Yrkestrafik/Körkort	<ul style="list-style-type: none"> Vägverket har varit ett stöd för länsstyrelserna i arbetet med att effektivisera handläggningen av körkorts- och yrkestrafikärenden. 	
Grunddata	<ul style="list-style-type: none"> Aktuella och tillgängliga körkorts-, fordon- och yrkestrafikregister har tillhandahållits till oförändrad kostnad. 	
Miljö	<ul style="list-style-type: none"> De totala utsläppen av koldioxid har ökat något medan kväveoxid, kolväten och cancerframkallande ämnen i tätorter har minskat. Antal överenskommelser mellan Vägverket och kommuner/landsting har ökat¹. 	
Trafiksäkerhet	<ul style="list-style-type: none"> Målet högst 400 dödade år 2000 bedöms ej uppfyllas medan målet 3 700 svårt skadade år 2000 bedöms uppfyllas. Den reella medelhastigheten har anpassats efter vägens säkerhet med början i de miljöer där störst effekt nås för 500 km väg. Bältesanvändningen och hjälmanvändningen är oförändrad jämfört med 1997. Antalet överenskommelser mellan Vägverket och kommuner/landsting har ökat¹. Information och opinionsbildning som finansieras med Vägverkets anslag bedöms ha bedrivits på ett sakligt och oberoende sätt. Det är dock svårt att bedöma om en stark förståelse och efterfrågan skapas avseende en säker vägtrafik. 	
Myndighetsutövning		
Statsbidrag	<ul style="list-style-type: none"> Genomförda utbetalningar av statsbidrag har i allt väsentligt skett rationellt och effektivt. Standard och tillgänglighet på det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet har upprätthållits. 	
Statlig våghållning		
Väginvesteringar	<ul style="list-style-type: none"> Väghållningsplanerna har i allt väsentligt genomförts rationellt och effektivt. Vägverket bedömer att lika stor andel av länsplanerna kommer att vara genomförd inom en fyraårsperiod (till 2001). 	
Drift och underhåll av vägar	<ul style="list-style-type: none"> 15 procent av det eftersläpande belägningsunderhållet återtagits. Regionala skillnader i ytstandard har minskat. Driften av det statliga vägnätet har skett så att kraven på god framkomlighet och hög trafiksäkerhet är tillgodosedda. Det regionala samarbetet kring en strategi för att åtgärda det lågtrafikerade vägnätet i glesbygden har utvecklats. 	
Försvar	<ul style="list-style-type: none"> Beredskapen är i allt väsentligt godtagbara i förhållande till uppsatta mål. 	

Måluppfyllelse för dessa delar samt för verksamhetsgrenar där mål saknas i regleringsbrevet framgår dessutom under respektive avsnitt.

Definitioner

- Målet har uppfyllts Målet har delvis uppfyllts Målet har inte uppfyllts

¹ Målet enligt regleringsbrevet fördelas på tre verksamhetsgrenar.

Genomförandet av verksamheten under 1998 har kostat ca 18 miljarder kronor, vilket är 15 procent högre än 1997 och 3 procent lägre än 1994. Under den senaste femårsperioden har det skett en successiv förskjutning till förmån för sektorsarbete och drift och underhåll av det statliga vägnätet. Investeringsverksamheten har dämpats under de senaste åren från en mycket hög nivå i början av 90-talet. De administrativa uppgifterna har ökat under åren. Åtgärder har satts in för att dämpa kostnadsutvecklingen inom detta område.

Regeringen ställer årligen upp kvantifierade mål för verkets verksamhet. Dessa är verkets åtagande. För de verksamheter där regeringen inte årligen angivit kvantifierade mål sker redovisningen mot verkets interna mål. Som ledstjärna finns riksdagens mål för transportpolitiken. Målen tar dels sikte på förändringar i vägtransportssystemet, dels på Vägverkets egna prestationer. Ju mer prestationsnära målen är desto större är möjligheten att bedöma om det är Vägverkets åtgärder eller andra omständigheter som lett till måluppfyllelse. Förändringar av människors vanor är ex.vis svåra för en enskild aktör att påverka på ett års sikt.

Vägverkets verksamhetsvolym 1994-1998, miljoner kronor

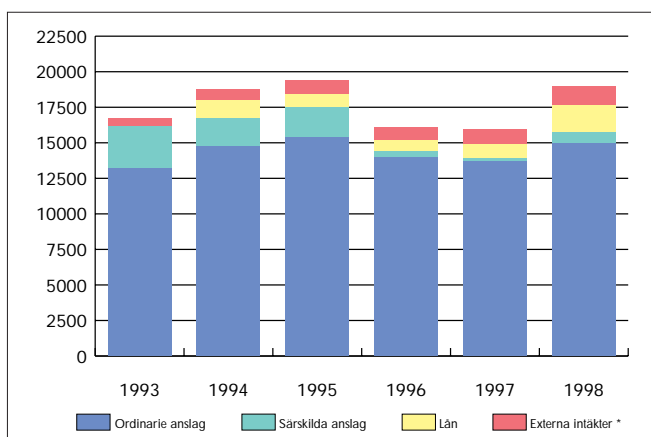
	1994	1995	1996	1997	1998
Sektorsuppgifter	668	873	819	900	1 055
Väg-, bebyggelse- och trafikplanering m.m.	33	48	29	32	34
Kollektivtrafik	0,3	0,5	1	4	5
Handikappfrågor	0,5	1	3	6	6
Yrkestrafik	1	3	3	3	5
Fordon	3	0,4	2	10	7
Körkort	4	4	5	4	2
Väginformatik	44	66	59	59	88
Grunddata	177	227	248	232	283
Forskning och utveckling	255	334	194	219	226
Miljö	11	7	16	27	55
Trafiksäkerhet	135	175	235	277	308
Miljö och trafiksäkerhet	4	9	25	27	35
Myndighetsutövning	3 183	2 828	2 172	2 514	1 856
Föreskrifter	13	13	16	15	24
Tillämpning av regler	397	426	418	450	471
Statsbidrag	2 773	2 389	1 738	2 048	1 361
Statlig våghållning¹⁾	13 783	14 718	12 133	11 261	14 026
Väginvesteringar	8 411	8 950	7 329	6 509	7 417
Drift och underhåll av vägar	5 310	5 718	4 752	4 712	6 557
Försvar	62	51	52	40	51
SUMMA VERKSAMHETSGRENNAR	17 634	18 419	15 124	14 675	16 937
Varav administration	771	901	946	1 057	1 081
PRODUKTIONSUPPGIFTEN M.M. (ENDAST extern verksamhet²⁾)					
Vägverket Produktion	670 ³⁾	945 ³⁾	806	738	968
Vägverket Färjerederiet	...	...	15	13	14
Vägverket Konsult	...	...	35	30	33
Vägsektorns Utbildningscentrum	5	8	14	6	4
Vägverket Trafikdata	...	...	0,7	0,8	0,8
Övrig uppdragsverksamhet					
Administration av felparkeringsavgifter	15	14	14	16	14
Försäljning av väg- och trafikinformation	35	37	38	39	41
Försäljning av personliga skyltar	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Övrigt	9,9	6	3	7,9	17
SUMMA RESULTATOMRÅDEN	734	1 010	927	852	1 093
Verksamhetsvolym	18 368	19 429	16 052	15 527	18 030

¹⁾ Eliminering av interna mellanhanden mellan Produktionsuppgiften och övriga verksamheter har skett schablonmässigt för 1994-1997. Verksamhetsvolymen för Statlig våghållning 1997 har som följd av en eliminering av interna mellanhanden mellan Vägverket Produktion och övriga Vägverket reducerats med 360 miljoner kronor jämfört med årsredovisningen 1997. Dessutom innebär översyn av definitionerna för verksamhetsgrenarna vissa förändringar jämfört med årsredovisningen 1997.

²⁾ Avser fakturering mot Vägverket externa beställare. Den totala omsättningen inklusive beställningar från Vägverket framgår i avsnittet "Produktionsuppgiften" samt "Övriga resultatområden".

³⁾ Inklusive färje- och projekteringsverksamheten som 1994 och 1995 ingick i Vägverkets produktionsdivision. Från 1996 utförs verkets produktionsverksamhet i tre skilda resultatenheter.

Finansiering av Vägverkets verksamhet – i miljoner kronor (preliminär)



* Inklusive intäkter av avgifter, ersättningar och bidrag.

Intäkter och finansiering

Vägverkets intäkter består i huvudsak av anslag och intäkter i uppdragsverksamheten. Genom lån kan verksamhet bedrivas ett år för vilken intäkter flyter in först senare, normalt i form av anslag.

Den andel av verksamheten som lånefinansieras har under de senaste åren successivt ökat för att under år 1998 uppgå till ca 10 procent.

Det totala anslagsutnyttjandet under året uppgick till 14 951 (13 762) miljoner kronor. Den anslagsfinansierade verksamheten överstiger de anslag som tilldelats för året genom att verksamheten också finansierats med sparanden från år 1997.

Vägverket har under året ökat fokuseringen på verksamhetens genomförande och med tätare intervall gjort prognoser mot årets slut. För bedömning av osäkerheten i prognoserna har införts olika riskmått. Syftet har varit att tidigare få kännedom om avvikelser i verksamheten, så att omprioriteringar i verksamheten kan ske snabbt. Det yttersta syftet har varit att åstadkomma ett effektivt utnyttjande av de medel som ställts till Vägverkets förfogande. Jämfört med de närmast föregående åren redovisar Vägverket år 1998 inga väsentliga anslagsparanden.

Sparanden redovisas på samtliga anslag utom anslaget för väghållning och statsbidrag för vilket en kredit om 48 miljoner kronor nyttjas. Kreditutnyttjandet avser medlen för sektorsuppgifter och investeringar i nationell och regional plan. Kreditutnyttjandet är en följd av en medveten planering.

Övriga resultatkommentarer

Finansiellt resultat

Vägverkets anslag är fr.o.m. 1997 räntebelagda vilket innebär att räntenettet numera är en konsekvens av hur väl verkets kassahållning fungerar. Räntebeläggningsmodellen skiljer sig från statens generella modell genom att verket efter årets slut justerar erhållen ränta på den månadsvisa behållningen på kontot med slutliga under- och överskridanden av erhållna anslag ("faktisk anslagsförbrukning").

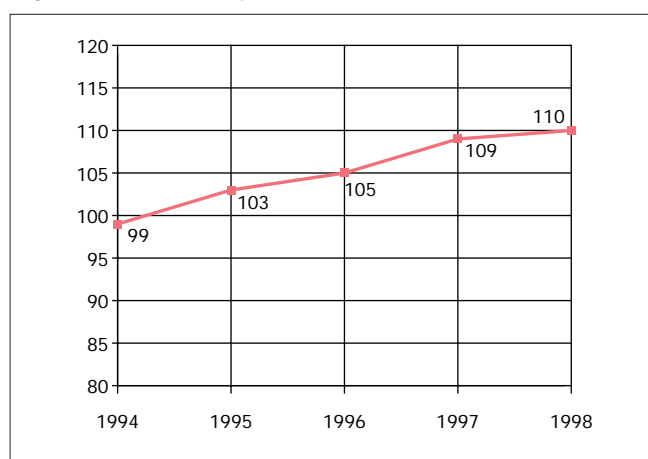
Vägverket redovisade i maj 1998 till regeringen en uppföljning och utvärdering av systemet med räntebelagda anslag. I regeringsrapporten föreslog Vägverket vissa justeringar i räntekontomodellen, bl.a. att utbetalningsdag för när i tiden verket ska erhålla en tolfedel av anslagsmedlen skulle flyttas fram 15 dagar (från den 25:e innevarande månad till den 10:e efterföljande månad). Mot denna bakgrund har ränta för 1997 och 1998 räknats om.

Årets resultat på verkets räntekonto uppgår till 139 miljoner kronor. I beloppet ingår dels effekten av att Vägverket retroaktivt erhållit ränta på den del av ingångsvärdet som Vägverket per 1998-12-31 ännu inte tillgodogjorts verkets räntekonto i Riksgäldskontoret, dels effekten av att ränta beräknats som om 1997 och 1998 års tillförda medel till räntekontot motsvarar de förbrukade anslagsmedlen.

Av 1998 års uppkomna räntenetto har 7,8 miljoner kronor redovisats som en del av årets resultat för uppdragsverksamheten och ca 1 miljon kronor tillförts skyltfonden.

Sammanlagt uppgår Vägverkets balanserade räntevinster per 1998-12-31 till 175,1 miljoner kronor. Räntenettet disponeras av Vägverket.

Vägverkets kassalikviditet, procent



Kassalikviditeten definieras som omsättningsillgångar inklusive periodavgränsningsposter samt avräkning med statsverket dividerat med kortfristiga skulder inklusive periodavgränsningsposter.

Uppbördsverksamhet

Intäkter av avgifter och andra ersättningar som inte disponeras av myndigheten har ökat med 476 miljoner kronor jämfört med 1997 till 1 241 miljoner kronor. Detta är främst en följd av att lagen om avgifter för vissa tunga fordon börjat tillämpas fr. o. m. den 1 februari 1998.

Periodens kapitalförändring

Periodens kapitalförändring (-2 058 miljoner kronor) har huvudsakligen uppkommit genom avskrivningar på anslagsfinansierade väganläggningar (-2 075 miljoner kronor).

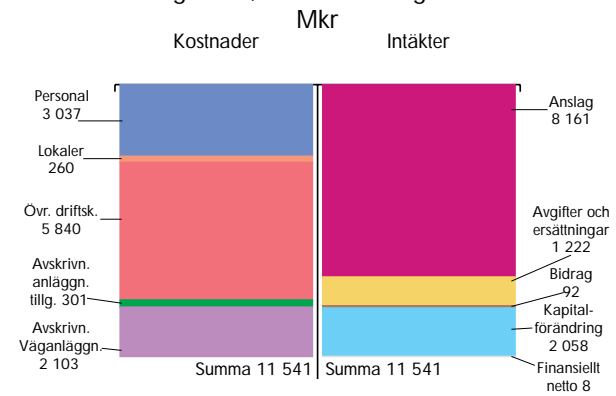
Dessutom belastar drifts- och kapitalkostnaderna samt avskrivningar för de delar av de lånefinansierade trafiklösningarna i Stockholm och Göteborg som öppnats för trafik resultatet med -123,5 miljoner kronor. Det ackumulerade underskottet uppgick vid utgången av 1998 till 699,9 miljoner kronor. Riksdag och regering har beslutat² att medel ska avsättas under budgetåret 1999 för att täcka underskottet.

Verkets uppdragsverksamhet som huvudsakligen bedrivs i verkets resultatenheter och vid Trafikregistret lämnade ett överskott om 13,5 miljoner kronor sedan hänsyn tagits till korrigerings av Vägverket Produktions resultat för 1997 (27,3). Det ackumulerade resultatet av uppdragsverksamheten uppgår till 40,8 miljoner kronor, vilket är 4 procent av årets omsättning. Styrelsens förslag till disposition av detta resultat framgår på sid. 60.

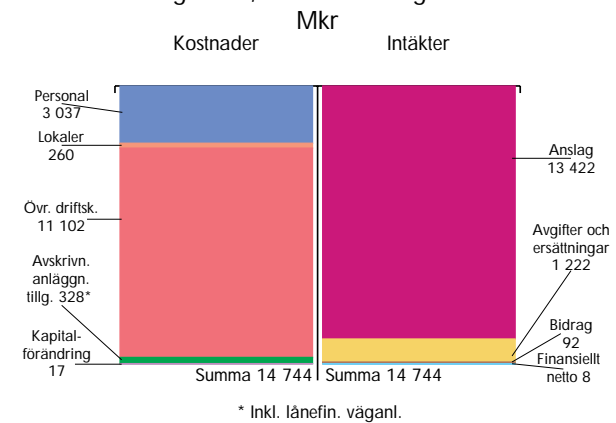
² Proposition 1997/98:123

Vägverkets balans- och resultaträkning med och utan väganläggningar

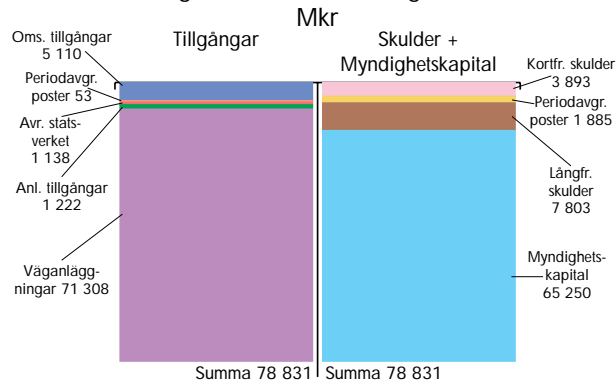
Vägverket, Resultaträkning 1998



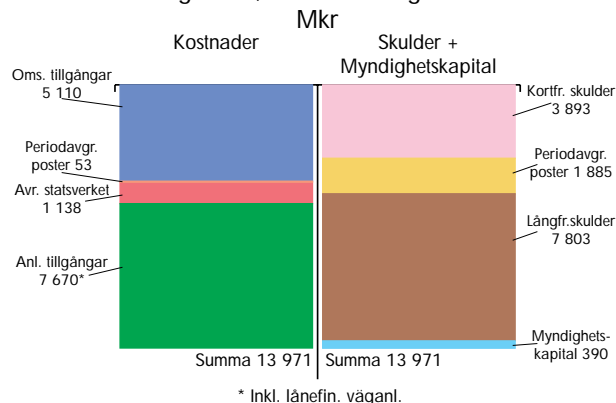
Vägverket, Resultaträkning 1998



Vägverket, Balansräkning 1998



Vägverket, Balansräkning 1998



Finansiell ställning, garantier m.m.

Omsättningstillgångar

Omsättningstillgångarna har under 1998 ökat med 4 008 miljoner kronor och uppgår till 5 110 miljoner. Ökningen kan i huvudsak förklaras av att Vägverket har en fordran på Riksgäldskontoret på ca 4 000 miljoner kronor. Posten avser den del av ingångsvärdet på 1 792 miljoner kronor som inte tillfördes Vägverket i samband med räntebeläggning av verkets anslag 1997-01-01, differens mellan å-konto betalda anslagsmedel och faktisk anslagsförbrukning under 1997 och 1998 uppgående till 267 respektive 965 miljoner kronor, upplupen ej betald ränta om 146 miljoner kronor samt 810 miljoner kronor (exklusive upplupen ränta) som avser placering av likvida medel. Beloppen kommer att inbetalas till verkets räntekonto under 1999.

Anläggningstillgångar

Det statliga vägnätet – väganläggningar – har sedan 1994 redovisats schablonmässigt som en tillgång i verkets balansräkning och till större delen anslagsavräknats. Väganläggningarnas ansenliga ekonomiska värde innebär att Vägverkets balans- och resultaträkning är svåranalyserad. I diagram t.v. redovisas därför balans- och resultaträkningar med och utan väganläggningar.

Under 1998 har investeringar i väganläggningar gjorts till ett värde av 7 033 miljoner kronor. Avskrivningar på väganläggningar har skett med 2 103 miljoner kronor.

Vägverket har nyinvesterat i andra anläggningstillgångar – till största delen datorer – till ett värde av 332 miljoner kronor, varav 79 miljoner kronor avser inköp av hem-pc.

Årets uttrangeringar och försäljning av andra anläggningstillgångar innebär att det bokförda värdet endast ökat med 48 miljoner kronor. Realisationsvinsten till följd av försäljningarna är 40 miljoner kronor.

Aktier och andelar

Enligt uppdrag av regeringen förvärvade Vägverket från Vägverket Investeringsaktiebolag Väginvest den 23 augusti 1998 aktierna i bolaget Swedish National Road Consulting AB (SweRoad AB) för statens räkning. Köpeskillingen fastställdes i regeringsbeslutet till 16 miljoner kronor.

I särskilt avtal mellan Vägverket och Väginvest framgår att köpeskillingen ska erläggas så snart Vägverket kommer i åtnjutande av Väginvests återbetalning av del av erlagt aktiekapital i bolaget med motsvarande belopp om 16 miljoner kronor. Vägverket har ännu inte kommit i åtnjutande av de medel som enligt nämnda avtal ska tillfalla aktieförvaltaren.

Vägverket Investeringsaktiebolag Väginvests aktier har sedan 1995 förvaltats av kommunikationsdepartementet. och konsoliderats med Vägverkets räkenskaper t.o.m. 1997. I enlighet med särskilt beslut den 22 december 1998 har aktierna förts över till regeringskansliet per den 31 december 1998. Ansökan om ändring av bolagets namn till Statens Väg- och Baninvest AB (publ.) har lämnats in.

Väginvest tecknade vid konstituerande stämma den 1 juli 1998 91 procent av aktierna i Botniabanan AB, vars uppgift bl.a. är att finansiera, projektera och upphandla Botniabanan. De resterande 9 procenten av aktierna tecknades av berörda kommuner. Aktieteckningen skedde med stöd av särskilt riksdags- och regeringsbeslut³ om ändring av syftet med

³ Proposition 1997/98:150, bet. 1997/98:FiU27, rskr. 1997/98:317.

Väginvests verksamhet.

I nämnda proposition redovisade regeringen aviserade förändringar såvitt avsåg Väginvestskoncernen för att nå administrativa samordningsvinster. I Väginvestskoncernen ingår de helägda dotterbolagen Stockholmsleder AB (publ.) och Göteborgs Trafikleder AB som innehar rätten att ta upp lån på marknaden mot borgen i Riksgäldskontoret enligt särskilda riksdags- och regeringsbeslut. Lånerätten i dessa bolag avser att föras över till moderbolaget och dotterbolagens verksamhet skulle därmed upphöra. Förändringen är f.n. inte genomförd.

Förhandlingar pågår enligt regeringsbeslut den 18 december 1997 med Wallinstitutet Utbildnings AB om avyttring av aktier till ett bokfört värde av 44 000 kronor.

Kortfristiga skulder

Leverantörsskulden har ökat med 815 miljoner kronor eller 44 procent bl.a. till följd av högre verksamhetsvolym.

Periodavgränsningsposter

Som en del av finansieringen av utbyggnaden av Södra Länken har Stockholms stad enligt avtal den 30 juni 1998 i förskott betalat in 810 miljoner kronor till Vägverket. Beloppet har av Vägverket placerats hos Riksgäldskontoret till en ränta som innebär att det kapitaliserade värdet uppgick till 827 miljoner kronor per den 2 januari 1999 enligt träffat avtal.

Långfristiga skulder

Vägverket lånefinansierar dels anskaffningen av egna omsättnings- och anläggningstillgångar, dels genom särskilda regeringsbeslut investeringar i infrastrukturen.

Under år 1997 medgav regeringen Vägverket rätt att med lån i Riksgäldskontoret tidigarelägga utbyggnaden av fyra vägobjekt som finns upptagna i den nationella väghållningsplanen. Lånen ska återbetalas med anslagsmedel.

Därutöver har utbyggnaden av väg E6, delen Stenungsund-Ljungskile, finansierats med riksgäldslån som kommer att amorteras med anslagsmedel under en ytterligare period av 33 år.

Även utbyggnaden av särskilda trafiklösningar i Stockholm och Göteborg finansieras med lån. Lånen tas för Vägverkets räkning upp av Stockholmsleder AB och Göteborgs Trafikleder AB. Upplåningen begränsas genom de garantiramar som regeringen beslutar om.

Den sammanlagda upplåningen för trafiklösningarna i Stockholm och Göteborg ökade under året med 1 149 miljoner kronor. Genom anslag för år 1999 har Stockholmsleder AB:s och Göteborgs Trafikleder AB:s lån i januari amorterats med 1 100 respektive 500 miljoner kronor. Därutöver har ett bidrag från Stockholms stad möjliggjort en ytterligare amortering om 827 miljoner kronor av Stockholmsleder AB:s lån. Regeringen har aviserat anslagsmedel för ränta och amortering på dessa lån för åren 2000 och 2001. För perioden därefter saknas för närvarande beslut om finansiering.

Summan av upplåningen i Riksgäldskontoret och lånen för trafiklösningarna i Stockholm och Göteborg ökade under året med 1 885 miljoner kronor eller 37 procent.

Upptagna lån den 31 december 1998

	Lånevolymer mkr			Genomsnittlig ränta procent			Genomsnittlig återstående löptid dagar		
	1996	1997	1998	1996	1997	1998	1996	1997	1998
Lån hos Riksgäldskontoret*	1 241	1 479	2 214	5,80	4,71	4,25	151	311	303
- varav väg E 6	1 014	987	958						
- varav vägprojekten E 18/20 Örebro-Arboga, E 4 Stora Äby-Väderstad, E 22 Söderåkra-Hossmo, E 4 trafikplats Hallunda		162	771						
Lån hos Stockholmsleder AB	2 637	3 322	4 181	5,20	4,99	4,13	556	494	686
Lån hos Göteborgs Trafikleder AB	221	260	551	4,46	4,86	3,73	56	42	14
Summa	4 099	5 061	6 946						

* Lånen avser finansiering av omsättnings- och anläggningstillgångar för förvaltningsändamål, vissa broinvesteringar som ersätter färjor samt utbyggnaden av vissa vägar.

Övriga åtaganden

Öresundsförbindelsen, m.m.



Öresundbron 1998. Vägverket förvaltar aktierna i SVEDAB som förvaltar de svenska intressena i det hälftenägda Öresundskonsortiet.

SVEDAB (Svensk-Danska Broförbindelsen, SVEDAB AB) ägs av staten och förvaltas till vardera 50 procent av Vägverket och Banverket. Bolagets uppgift är dels att förvalta de svenska intressena i det hälftenägda Öresundskonsortiet, dels att svara för genomförandet av väg- och järnvägsanslutningarna på den svenska sidan av Öresundsförbindelsen och dels att bidra till finansieringen av Citytunnelprojektet under Malmö. Finansieringen sker genom lån i Riksgäldskontoret. Lånen uppgick vid utgången av 1998 (1997) till 2 340 (1 040) miljoner kronor. Öresundskonsortiet svarar för kust-till-kustförbindelsen mellan Sverige och Danmark. Broförbindelsen beräknas öppnas för trafik sommaren år 2000.

På regeringens uppdrag har Vägverket och Banverket gemensamt ställt ut kapitaltäckningsgarantier till skydd för SVEDAB:s eget kapital. Vägverket och Banverket har tidigare iklätt sig statens garanti innebärande borgen såsom för egen skuld till SVEDAB. Garantin är begränsad till högst summan av 1 900 miljoner kronor i prisnivå juli 1990 jämte upptagna lån för kapitalkostnader. Vägverkets betalningsansvar är begränsat till 50 procent av ovan nämnda belopp.

Riksdagen beslutade 1997 att bemyndiga regeringen att låta Riksgäldskontoret låna ut 2 600 respektive 1 795 miljoner kronor, jämte belopp för kapitalkostnader och mervärdesskatt, till SVEDAB för utbyggnader av de svenska landanläggningarna vid Öresundbron respektive finansiering av Citytunnelprojektet. Citytunneln ska sammanbinda spårförbindelsen öster om

Malmö C med Öresundsförbindelsen via en tunnel under de centrala delarna av Malmö. SVEDAB ska i sin tur låna ut beloppet till Banverket, Malmö kommun och Kommunalförbundet för Malmöhus läns kollektivtrafik som tillsammans svarar för utbyggnaden. Lånet ska amorteras med det överskott som uppkommer i SVEDAB:s verksamhet till och med Öresundsförbindelsens 30:e driftår. I den mån lånet då inte är amorterat övertar Riksgäldskontoret SVEDAB:s fordran.

Trafiklösningar i Stockholm

Riksdagen beslutade den 7 maj 1998⁴ i enlighet med regeringens proposition (1997/98:123), Finansiering av vissa trafikanläggningar i Stockholms län, hur Södra Länken och Årstabron ska finansieras och hur redan upptagna lån för pågående, genomförda och avbrutna projekt inom ramen för Dennisöverenskommelsen ska avvecklas. Beslutet baserades bl.a. på en överenskommelse om finansieringen av Årstabron och Södra Länken m.m. mellan staten genom kommunikationsdepartementet, Stockholms kommun och Stockholms läns landsting den 22 december 1997.

I propositionen redovisade regeringen sin uppfattning att Vägverket omgående borde vidta åtgärder för att minimera statens kostnader för vid den tidpunkten vidtagna åtgärder inom Dennisöverenskommelsen. Förberedelsearbetet borde dock fortgå för vissa vägprojekt så att inte nedlagt planeringsarbete skulle vara förgäves. De garantiramar om 3 000 miljoner kronor⁵ som riksdagen beslutade om för då påbörjade, avslutade och avbrutna projekt ska ge utrymme för detta. Värdet av det arbete som hittills lagts ned har aktiverats i Vägverkets räkenskaper.

Riksdagen har beslutat⁶ att drift och underhåll av de nya vägarna i Stockholmsregionen ska finansieras inom ramen för Vägverkets ordinarie anslag för drift och underhåll av vägar.

Investeringen inklusive marklösenkostnader för Södra Länken beräknas kosta 6 652 miljoner kronor. Investeringen finansieras genom bidrag från Stockholms stad om 827 miljoner kronor enligt avtal, genom lån om 5 000 miljoner kronor samt genom en anslagsökning till Vägverket motsvarande Stockholms stads bidrag.

Trafiklösningar i Göteborg

En särskild överenskommelse om finansiering och genomförande av trafiklösningar i Göteborgsregionen träffades mellan Göteborgs stad, Göteborgsregionens kommunalförbund och staten genom kommunikationsdepartementet den 23 mars 1998.

Denna överenskommelse, som ersätter tidigare överenskommelse, innebär en samfinansiering av vissa angivna projekt, samt att staten tar ansvar för vissa projekt på det nationella vägnätet. Överenskommelsen godkändes av regeringen den 11 juni 1998. Överenskommelsen innebär att staten svarar för 75 procent och regionen eller enskilda kommuner för 25 procent av kostnaderna för projekten i ett investeringsprogram. Vidare ska parterna inför byggstart av varje projekt i ett separat avtal komma överens om en finansieringsplan för respektive objekt.

Rödöbron och dess finansiering

På regeringens uppdrag har Vägverket förhandlat med företrädare för Rödöbron AB om att – inom en ram om 18 miljoner kronor – avskaffa uttaget av avgift vid passage av Rödöbron fr.o.m. den 1 januari 1999. Avtalet om återlösen av rätten att ta ut avgifter vid passage av bron samt övertagande av äganderätten till avgiftanläggningen mellan Vägverket och Rödöbron AB undertecknades den 23 december 1998. Kostnaderna för avvecklingen av avgiftsstationer uppskattas till 150 000 kronor. Ersättningen till bolaget om 17 850 000 kronor erlades den 4 januari 1999 i enlighet med uppgörelsen. Fr.o.m. den 1 januari 1999 tas inga avgifter ut vid passage av bron.

SWEDISH NATIONAL ROAD CONSULTING AB

SweRoad AB exporterar konsulttjänster inom framför allt områdena vägadministration, vägunderhåll och trafiksäkerhet. Verksamheten har under året bedrivits i flera länder i Afrika, Mellanöstern, Syd- och Sydostasien samt Östeuropa. Bolaget har ett dotterbolag i Litauen. Omsättningen i koncernen under år 1998 uppgick till 62,7 (60,2) miljoner kronor och resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -2,4 (-5,3) miljoner kronor. Efter bokslutsdispositioner och skatt uppgick resultatet till -1,8 (-3,9) miljoner kronor.

Som tidigare ovan redovisats förvärvade Vägverket för statens räkning SweRoad AB under 1998. Det vid tidpunkten för förvärvet redovisade resultatet i SweRoadkoncernen uppgick till -6,2 miljoner kronor. Denna förlust har tagits i Väginvestkoncernens resultat. Resultatet i SweRoad AB under resterande del av 1998 uppgick till 4,5 miljoner kronor. Resultatförbättringen under det sista tertialet 1998 beror bl.a. på igångsättning av några större projekt. Substansvärdet i SweRoad vid förvärvstidpunkten uppgick till 17,9 miljoner kronor.



Sweroad AB på uppdrag i Saudiarabien.

⁴ Bet. 1997/98:TU51.rskr. 1997/98:213.

⁵ Proposition 1998/99:1 bet. 1998/99:FIU11, rskr. 1998/99:44.

⁶ I propositionen 1996/97:160 Långsiktigt hållbara trafiklösningar i Stockholm och Göteborg.

SEKTORSUPPGIFTEN

Verksamheten inom sektorsuppgiften bedrivs inom ramen för olika målområden, s.k. sektorsområden.

Inom flertalet sektorsområden pågår arbete med att utveckla mål, mått och handlingsplaner tillsammans med andra aktörer i sektorn.



Exempel på resecentrum från Trollhättan, med bra bytesmöjligheter mellan transportslag.

SAMORDNING AV BEBYGGELSE-, VÄG- OCH TRAFIKPLANERING

Verksamhetsvolym: 34,0 (31,5) miljoner kronor.

Verksamhetsmål

Vägverket ska inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla underlag för tillämpning av plan- och bygglagen (PBL) och lagen om hushållning med naturresurser (NRL)¹.

Vägverkets interna mål:

- De transportpolitiska målen ska beaktas i den fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen (PBL), naturresurslagen (NRL) och väglagen. Resultat: Delvis uppfyllt
- Transporter, infrastruktur och bebyggelse ska samplaneras. Resultat: Delvis uppfyllt

Vägverket ger råd och information till kommunerna om hanteringen av de transportpolitiska målen vid planering av markanvändning och den kommunala samhällsplaneringen i övrigt.

Resultat

Vägverket gjorde under år 1998 en marknadsundersökning bland planerare på länsstyrelser och kommuner. Undersökningen visade bl.a. att behovet av underlag och stöd från Vägverket var stort. Flera områden identifierades där Vägverket kan bli bättre.

Exempel på frågor	Behovet av samråd är stort i samhällsplaneringen	Om Vägverkets underlagsmaterial för tillämpning av PBL och NRL		Vägverkets kompetens är hög när det gäller		
		behovet är stort	materialet tillgodoser behovet	samhällsplanering i stort	alternativ till att bygga ny väg	som helhet
Resultat 1998	4,0	3,9	3,5	3,4	2,9	3,9

Bedömningskala: 1 instämmer inte alls, 5 instämmer helt i påståendet

I Vägverkets rådgivning under året har ingått att besvara kommunala remisser om 91 översiktsplaner och fördjupningar av översiktsplaner och 1 517 detaljplaner.

Insatser

Vägverket och Boverket har i ett gemensamt regeringsuppdrag konstaterat att det är svårt att få genomslag för de nationella transport- och miljömålen i den fysiska planeringen på regional- och lokal nivå. För att komma till rätta med detta föreslogs utveckling av arbetsätt, utbildningar och handböcker samt fortsätta FoU-satsningar om effektsamband.

Vägverket bedriver forskning och utveckling i syfte att samordna transport-, trafik- och bebyggelseplanering. Resultat från ett av årets avslutade projekt visar bl.a. hur bebyggelse kan lokaliseras och utformas för att minska buller från vägtrafik.

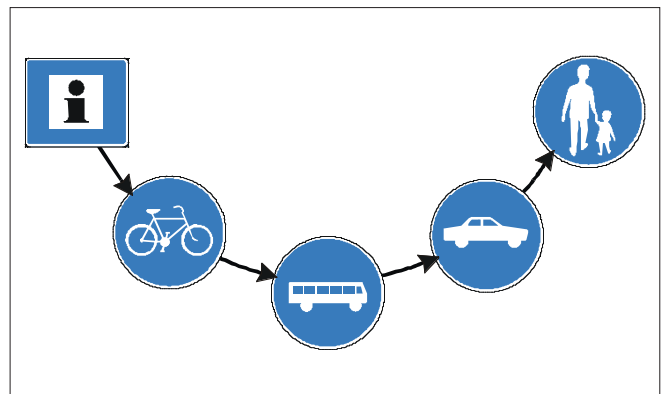
KOLLEKTIVTRAFIK

Verksamhetsvolym: 5,3 (4,2) miljoner kronor.

Verksamhetsmål

Vägverket ska särskilt verka för att kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks¹.

- Att andelen kollektivtrafikresor ska öka², samt Resultat: Uppfyllt
- Antal överenskommelser mellan Vägverket och kommuner/landsting ska öka² Resultat: Uppfyllt



Att "Hela resan" – från dörr till dörr – fungerar bra är viktigt för alla. Transportslagen ska därför samverka så att hela reskedjan säkras för alla. Byten till och inom kollektivtrafiken är ofta en svag länk i reskedjan. Det är därför särskilt viktigt att stärka kollektivtrafiken. En sund konkurrens mellan reskedjor ligger sedan helt i linje med de transportpolitiska målen.

Resultat

Persontransportarbetet med buss har ökat sin marknadsandel och är nu ca 8 procent³ av det totala persontransportarbetet.

Läns- och lokaltrafiken med buss uppvisar stora lokala variationer i resandet. Resandet under 1998 bedöms ha ökat⁴.

Det långväga bussresandet har ökat markant 1998. Av detta har den länsgränsöverskridande linjetrafiken med buss ökat från 3 miljoner resor 1997 till 4 miljoner resor 1998, medan beställningstrafiken bedöms ha haft en liten ökning⁵.

Insatser

Vägverket arbetar tillsammans med övriga aktörer för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Detta samarbete med Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet m.fl. har bland annat lett till att ett nationellt kollektivtrafikprogram (VV publ. 1998:37) antogs 1998 och nu börjat tillämpas.

¹ Vägverkets instruktion.

² Vägverkets regleringsbrev 1998. Det första målet har av Vägverket kvantifierats som att busstrafikens andel av persontransportarbetet ska öka.

³ Riks-RVU.

⁴ Svenska Lokaltrafikföreningen.

⁵ Bussbranschens Riksförbund.

Vägverket, Bussbranschens riksförbund och Svenska kommunförbundet har under året bildat en samverkansgrupp för att utveckla en trafiksäker, miljöanpassad, effektiv och sund långväga busstrafik som är tillgänglig för alla.

Vägverkets satsningar på forsknings- och utvecklingsprojekt inom området har bl.a. resulterat i "TågplusGuiden – serviceinfo" samt SLTF:s "samordnade kollektivtrafikkort".

HANDIKAPPFRÅGOR

Verksamhetsvolym: 6,4 (6,2) miljoner kronor.

Verksamhetsmål

Vägverket ska särskilt verka för att hänsyn tas till funktionshindrades behov inom hela vägtransportssystemet samt att handikappanpassningen av kollektiva färdmedel samordnas mellan samtliga trafikslag⁶.

- Andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportssystemets olika delar ska öka⁷.

Resultat: Ej uppfyllt

Verksamhetens omfattning har kontinuerligt ökat under åren 1994–1998, vilket är en följd av den ökade satsningen på expertstöd och ökad integrering av handikappfrågorna i verksamheten, samordning inom sektorn och kompetensutveckling inom och utanför Vägverket.

Resultat

Andelen av samtliga rörelsehindrade personer (definierat som de som inte kan springa en sträcka på 100 m) i Sverige som en genomsnittlig dag gör minst en resa är 57 (58) procent, medan andelen är 85 (85) procent för övriga svenskar⁸. Som resor räknas även förflyttningar till fots. Vägverkets arbete förväntas ge synliga resultat på längre sikt.

I en kvalitativ trafikantundersökning av funktionshindrade i kollektivtrafiken under 1998 framkom att funktionshindrade upplever både känslomässiga och fysiska hinder i kollektivtrafiken.

Insatser

Samarbete inom sektorn har skett mellan trafikverken och Boverket samt i Rådgivande delegationen för handikappfrågor⁹. Arbetet i Vägverket sker inom ramen för forsknings- och utvecklingsprojekt samt fastställda handlingsplaner.

Vägverkets insatser under året framgår närmare av verkets sektorsrapport samt för fysiska åtgärder på det statliga vägnätet av avsnittet Statlig väghållning.

YRKESTRAFIK

Verksamhetsvolym: 4,8 (2,9) miljoner kronor



Vägverket verkar bl.a. för att yrkestrafiken ska bedrivas under lika villkor mellan företagen.

⁶ Vägverkets instruktion.

⁷ Vägverkets regleringsbrev 1998.

⁸ Uppgifterna bygger på SCB:s resvaneundersökning och inkluderar alla typer av resor, även promenader. Under 1999 ska nya mätt börja tillämpas.

⁹ I delegationen ingår Vägverket, handikapporganisationerna, trafikverken, Boverket, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska kommunförbundet, Statens järnvägar och Handikappinstitutet.

Verksamhetsmål

Vägverket ska särskilt verka för att yrkestrafiken blir trafiksäker, miljöanpassad och effektiv samt bedrivs under lika villkor mellan företagen¹⁰.

- Vägverket ska stödja länsstyrelserna i deras arbete med att effektivisera handläggningen av yrkestrafik- och körkortsärenden¹¹.

Resultat: Delvis uppfyllt

Vägverkets interna mål:

- Andelen yrkestrafikföretagare som upplever att konkurrensvillkoren är likartade ska successivt öka.

Resultat: Ej uppfyllt

Resultat

Resultatet av attitydundersökningen enligt tabellen nedan visar att yrkestrafikföretagen upplever att myndigheternas tillsyn och kontroll varit i stort sett oförändrad de tre senaste åren.

Undersökning	1995	1996	1997	1998
Myndigheternas tillsyn är tillfredsställande (Betygsskala 1–10)	6,4	5,6	5,7	5,6

Bästa betyget har myndigheterna fått för kontroller av fordon, hastigheter och kör- och vilotider samt kontroller av att yrkestrafikföretagen betalar skatter och avgifter i rätt tid. Lägsta betyget får tillsynen av att fordon uppfyller miljökraven, att svart arbetskraft inte anlitas och att anställda i yrkestrafikföretag inte samtidigt får ersättning från det allmänna. Tillsynen av att yrkestrafikföretag har fordon som uppfyller miljökraven anses minst viktigt.

Insatser

Under 1998 har fyra utbildningar genomförts för länsstyrelsernas personal i syfte att få en enhetlig bedömning i yrkestrafikärendena i hela landet. 84 personer från länsstyrelserna har genomgått utbildningen, varav drygt 70 procent har bedömt den som bra eller utmärkt.

Verket har deltagit i remissarbetet vid framtagande av den nya yrkestrafiklagen (SFS 1998:490) och yrkestrafikförordningen (SFS 1998:779) som trädde i kraft den 1 oktober 1998. Förändringarna syftar huvudsakligen till att ge bättre förutsättningar för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken och är ett led i harmoniseringen av lagstiftningen i EU:s medlemsländer.

Verket samverkar med och ger expertstöd till Rikspolisstyrelsen och polismyndigheterna i syfte att få en enhetlig kontrollverksamhet i Sverige och i EU:s övriga medlemsländer.

MILJÖ

Verksamhetsvolym: 54,8 (27,1) miljoner kronor.

Dessutom tillkommer en verksamhetsvolym på 34,9 (26,8) miljoner kronor för gemensamt arbete med miljö och trafik-säkerhet.

Verksamhetsmål

- Vägverket ska bidra till att de totala utsläppen av koldioxid minskar liksom att utsläppen av kväveoxider, kolväten och cancerframkallande ämnen i tätorter minskar¹¹.

Resultat: Delvis uppfyllt

- Antalet överenskommelser mellan Vägverket och kommuner/landsting inom miljöområdet ska öka¹¹.

Resultat: Uppfyllt

¹⁰ Vägverkets instruktion.

¹¹ Vägverkets regleringsbrev 1998.

Vägverkets interna mål:

- Vägverket ska bidra till att vägtransportsektorns utveckling i miljöhänseende förbättras mätt mot valda indikatorer.

Resultat: Delvis uppfyllt

Resultat

Koldioxidutsläppen har ökat under året medan utsläppen av kväveoxider, kolväten och cancerframkallande ämnen minskar. Indikatorerna i tabellen nedan visar övervägande svaga förbättringar som dock inte bedöms vara tillräckliga för att de övergripande målen ska nås.

Mål (miljöreform)	1997	1998	Prognos måluppfyllelse
Ökad hänsyn till miljön		Basår	Osäkert
Bättre utnyttjande av fordon	Oförändrat	Oförändrat	När ej målet
Färre kallstarter	Förbättring	Förbättring	När ej målet
Bättre luftkvalitet (i tätort)	Förbättring	Förbättring	Osäkert
Mindre buller	Förbättring	Förbättring	När ej målet
Miljöriktiga bilar och bränslen	Förbättring	Förbättring	Osäkert
Miljöanpassade övriga fordon	Oförändrat	Oförändrat	När ej målet
Dämpa trafikökningen	Förbättring	Försämring	När målet
Färre hastighetsöverträdelser och ett mjukare körsätt			Mätt ej klara

Tabellen visar mätt på utvecklingen, som ska göra det lättare att se sambanden mellan utförda åtgärder och effekter i samhället.

Insatser

Vägtransportsektorns miljöpåverkan beror till stor del på hur vägnätet används. För att förbättra miljön samarbetar Vägverket med andra aktörer i vägtransportssystemet – främst användarna själva.

Under året har sektorsarbetet koncentrerats till att bygga upp kunskap, förmedla information och starta samverkan inom områden som gör det möjligt att närma sig målen. Antalet överenskommelser med företag och kommuner om att säkra miljö och trafiksäkerhet i transporter har ökat under året (se tabell i avsnittet om trafiksäkerhet).

Utvärderingar av enskilda projekt visar att åtgärder har påverkat trafikbeteenden. I Vetlanda har Vägverket tillsammans med kommunen utvecklat en kommunikationsmetod för miljöanpassning av trafiken. Resultatet efter ett års arbete är positivt. Samökning på fritiden har ökat kraftigt. Arbetsresorna har spridits på flera färdvägar.

TRAFIKSÄKERHET

Verksamhetsvolym: 308,5 (277,4) miljoner kronor.

Verksamhetsmål¹³

- År 2000 ska antalet dödade i vägtrafiken understiga 400 personer och antalet polisrapporterade svårt skadade ska understiga 3 700. Resultat: Dödade: Bedöms ej kunna uppfyllas
Svårt skadade: Bedöms kunna uppfyllas
- Den reella medelhastigheten ska successivt anpassas efter vägens säkerhet med början i miljöer där man når de största effekterna på antalet dödade och svårt skadade. Resultat: Uppfyllt
- Bältesanvändningen i biltrafiken och hjälmanvändningen i cykeltrafiken ska öka. Resultat: Ej uppfyllt

- Den information och opinionsbildning inom trafiksäkerhetsområdet som finansieras via Vägverkets anslag ska bedrivas på ett sakligt och oberoende sätt så att en stark förståelse och efterfrågan skapas avseende en säker vägtrafik. Resultat: Delvis uppfyllt
- Antalet överenskommelser mellan Vägverket och kommuner/landsting inom trafiksäkerhetsområdet ska öka. Resultat: Uppfyllt

Resultat

1998 beräknas 540¹⁴ (541) personer ha dödats i vägtrafiken. Antalet polisrapporterade svårt skadade var 3 930 (3 917). Såväl antalet dödade som polisrapporterade svårt skadade var i stort sett oförändrat jämfört med föregående år. Vägverket bedömer planerade insatser under 1999 som otillräckliga för att verksamhetsmålet, högst 400 dödade år 2000, ska nås. För detta mål bedömer Vägverket att det krävs ökande insatser i form av riktade trafiksäkerhetsåtgärder, sänkningar av hastighetsgränser på vägar med dålig trafiksäkerhetsstandard och effektivare trafikövervakning.

Målen om ökning av bältesanvändning och cykelhjälmsanvändning samt en sänkning av andelen hastighetsöverträdelser har inte uppnåtts och tillståndsnivåerna har varit oförändrade de senaste åren.

Den skyltade hastigheten har sänkts på ca 400 km väg. Dessa vägsträckor är valda för att hastighetssänkning bedöms ge stor effekt. Erfarenheten visar att när den skyltade hastigheten sänks så sjunker även den reella hastigheten.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har genomfört information och opinionsbildning för 65 miljoner kronor som finansierades via Vägverkets anslag 1998. Informationen bedöms ha varit saklig och oberoende.

Prestationer miljö och trafiksäkerhet	Resultat 1998	Resultat 1997
Antal kommuner som i samverkan med Vägverket genomfört åtgärder för bättre korta resor, bättre bilbruk och skydd av utsatta	100	
Antal kommuner som inventerat luftkvaliteten på det kommunala vägnätet	164	
Antal kommuner där överenskommelser träffats om det kommunala trafiksäkerhetsarbetet som utgår från nollvisionen	158	*
Antal landsting där överenskommelser om samarbete med nollvisionen som utgångspunkt träffats	8	3
Antal träffade överenskommelser om miljövänliga och trafiksäkra transporter		
– Företag, antal	84	20
– Kommuner, antal	86	49
– Landsting, antal	8	3

* Resultat för 1997 är ej exakt jämförbart med 1998, varför inget resultat kan redovisas för 1997.

Insatser

Vägverket har under året haft ett nära samarbete med polisen, Svenska kommunförbundet och ett stort antal kommuner. Dessutom har en gång i månaden centrala kontakter mellan huvudaktörerna skett inom Gruppen för nationell samverkan (GNS).

En viktig del i sektorsarbetet har varit att påverka myndigheter, kommuner och företag att se till att deras transporter sker på ett trafiksäkert sätt. Det kan ske genom kvalitetssäkring av transportverksamhet i egen regi eller genom att ställa krav på säkra transporter vid upphandling av transporttjänster. Under 1998

¹³ Vägverkets regleringsbrev 1998.

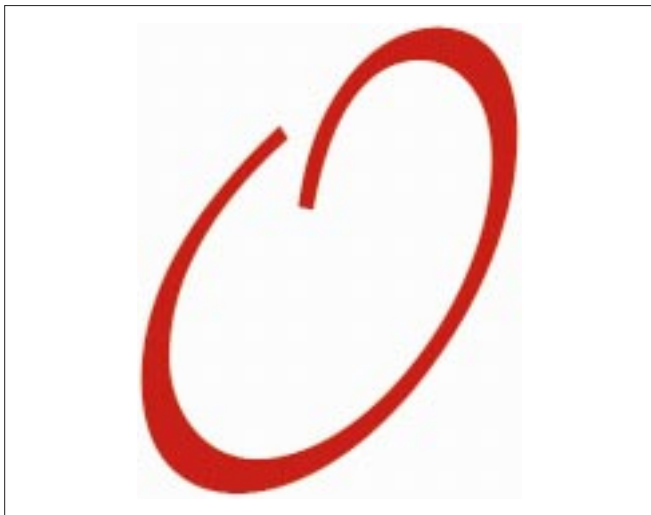
¹⁴ Definitiva uppgifter om antalet dödade och skadade under 1998 finns ännu inte tillgängliga (februari 1999).

intensifierade Vägverket arbetet med transportkvalitet och träffade fler överenskommelser än 1997.

I samarbete med SEKO/Transport har Vägverket arbetat med att informera om nollvisionen. Projektet är ett kombinerat trafiksäkerhets- och arbetsmarknadsprojekt. Sammanlagt ca 2 000 personer har aktivt deltagit som informatörer.

Under året har Vägverket fortsatt att göra djupstudier på alla dödsolyckor för att i första hand klarlägga vilka egenskaper hos vägmiljön eller fordonet som påverkat skadeutfallet.

Under 1998 har ett projekt om frontalkollisioner mellan personbilar avslutats. Resultaten visar bl.a. att ju mindre viktspridningen är i personbilsparken desto lindrigare blir skadeutfallet vid frontalkollisioner. Resultaten visar också att även små förändringar av bilar färdhastighet inverkar signifikant på skadeutfallet.



Nollvisionen – det förhållningssätt som innebär att ingen ska dödas eller få bestående skador till följd av trafikolyckor.

FORDON

Verksamhetsvolym: 6,8 (10,1) miljoner kronor.

Verksamhetsmål

Vägverket ska särskilt verka för att fordonens säkerhets- och miljöprestanda utvecklas¹⁵.

Vägverkets interna mål är:

- Att ta fram och tillhandahålla relevant trafiksäkerhets- och miljöinformation så att konsumenterna kan göra ett medvetet val.

Resultat: Delvis uppfyllt



De krockprov som genomförts 1998 innebär att två tredjedelar av de 50 mest sålda bilmodellerna testats.

¹⁵ Vägverkets instruktion.

¹⁶ Vägverkets regleringsbrev 1998.

¹⁷ Länsstyrelsens arbetsgrupp för körkorts- och yrkestrafikfrågor.

¹⁸ SAMrådsgruppen i KÖRKORTSFRÅGOR.

Insatser och resultat

Den årliga kontrollbesiktningen av bilar i bruk visar på en förhållandevis lång livslängd för den svenska bilparken jämfört med övriga Europa. Utskiftningen av gamla bilar fortsätter därmed att ske i en takt som inte gynnar de långsiktiga målen varken för trafiksäkerhet eller miljö.

En serie krockprov har genomförts i EURO-NCAP-projektet i syfte att ge underlag för konsumentinformation. Därmed omfattar krockproven 40 olika bilmodeller, vilket motsvarar två tredjedelar av de 50 mest sålda bilmodellerna i Sverige.

Vägverket och Närings- och teknikutvecklingsverket (NUTEK) har under året utrett förutsättningarna för en samordnad teknikupphandling för att stödja privata och offentliga organ vid upphandling av fordon, väginformatik och annan ny teknik inom fordonsområdet. Utredningen har skett i samverkan med Svenska kommunförbundet.

Vägverket och Konsumentverket har i samarbete med Naturvårdsverket ett uppdrag att årligen ge ut en samlad lättillgänglig konsumentinformation om bilar.

Under 1998 har ett särtryck givits ut som innehåller uppgifter om bränsleförbrukning för 1998 och 1999 års bilmodeller. "Bilar – Starka sidor & svaga punkter", som är avsedd för köpare av begagnade bilar, kom ut under våren 1998.

KÖRKORT

Verksamhetsvolym: 2,3 (4,0) miljoner kronor.

Verksamhetsmål

- Vägverket ska stödja länsstyrelserna i deras arbete med att effektivisera handläggningen av yrkestrafik- och körkortsärenden¹⁶.

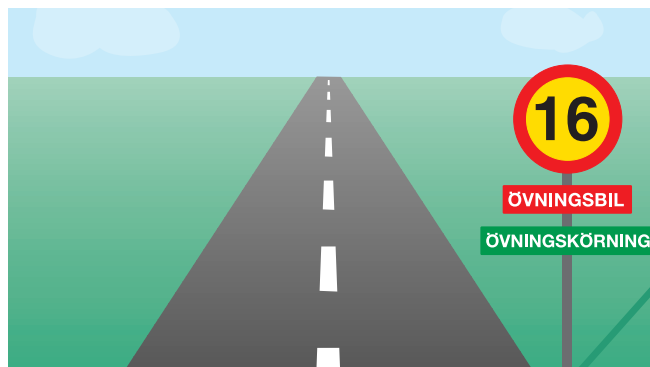
Resultat: Delvis uppfyllt

Vägverkets interna mål:

- Olycksrisken för nyblivna fordonsförare ska sänkas till risknivån för erfarna förare.
- Äldre bilförarens kunskaper om de trafiksäkerhetsproblem som är förknippade med bilanvändandet ska öka.

Resultat: Ej uppfyllt

Resultat: Mått saknas



Försöken med övningskörning från 16 års ålder har givit mycket goda resultat.

Resultat

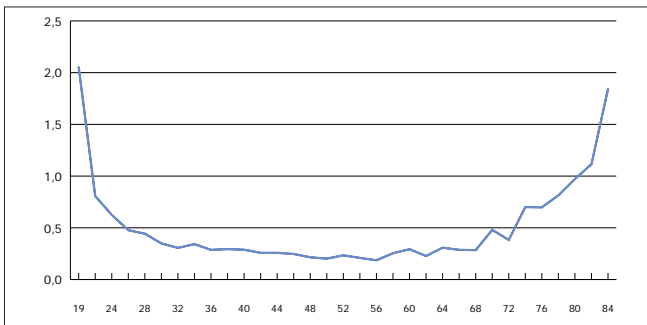
Länsstyrelserna och Vägverket samarbetar i två grupper, LAKY¹⁷ för ett övergripande perspektiv och SAMKÖR¹⁸ som arbetar med mer operativa frågor. Arbetet har bl.a. resulterat i att en grundutbildning inom körkortsområdet har genomförts för länsstyrelse- och Vägverkspersonal vid fem tillfällen under året.

100 personer från länsstyrelserna och 14 från Vägverket har utbildats.

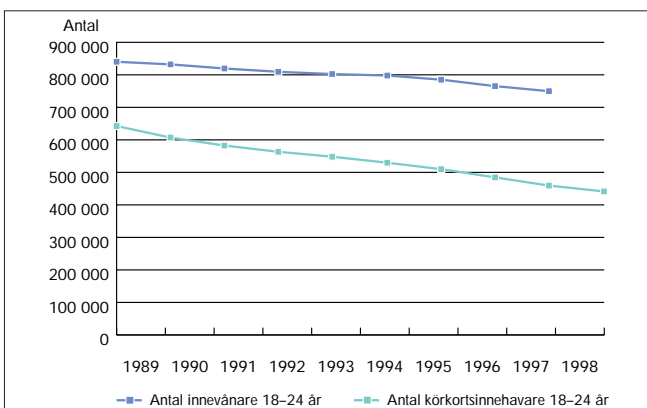
Olycksstatistiken visar att unga nyblivna fordonsförare är klart överrepresenterade när det gäller delaktighet i vägtrafikolyckor med personskada. I förhållande till körsträcka är 18-åringarnas delaktighet 10 gånger så hög som 50-åringarnas. Vägverkets preliminära beräkningar tyder på att ingen förändring har skett under 1998.

Resultatet av utvärderingen av den förändrade åldersgränsen (16 år) för övningskörning med personbil visar att trafiksäkerheten för unga nyblivna förare har förbättrats med 20 procent.

I polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada delaktiga personbilsförare per miljon km efter ålder. VV/RVU 1994–1997



Utvecklingen av antalet yngre körkortsinnehavare



Insatser

Under året har verket givit expertstöd till försäkringskassor, länsstyrelser, sjukhus m.fl. i ärenden som rör körkortsinnehav för äldre, sjuka och personer med funktionshinder.

Under hösten 1998 har ett projekt för konsumentupplysning om körkortsutbildning startats där företrädare för trafikskolebranschen (STR och TR), Vägverket och Konsumentverket finns representerade.

VÄGINFORMATIK

Verksamhetsvolym: 88,1 (59,0) miljoner kronor.

Verksamhetsmål

Vägverket ska särskilt verka för att väginformatiken utnyttjas effektivt¹⁹.

Vägverkets interna mål:

- Relevant användning av IT i vägtrafiken ska öka hos väghållare och trafikanter.

Resultat: Uppfyllt

Insatser och resultat

Verksamhetsvolymen inom området är totalt 225 miljoner kronor, varav 59 miljoner kronor på investeringar inom statlig väghållning, 51 miljoner kronor på forskning och utveckling samt 27 miljoner kronor på expertstöd om och förvaltning av väginformatiksystem och medverkan i internationella organ och europeiskt standardiseringsarbete.

Arbetet med att på regeringens uppdrag ta fram ett nationellt program för väginformatik i Sverige (NOVIS) kommer att slutrapporteras i början av 1999. Tyngdpunkten i programmet ligger på områdesvisa handlingsplaner, där Vägverket redovisar sin syn på möjligheterna till införande av väginformatik och vilka åtgärder som verket planerar att genomföra självt eller tillsammans med andra aktörer. Även regionala program kommer att rapporteras under 1999.

Vägverket har under året initierat och finansierat forskning och utveckling på väginformatikområdet. Resultaten av projekten stödjer bl.a. etableringen av verkets vägtrafikcentraler i samverkan med berörda kommuner för övervakning, styrning och information i vägtrafiken. Storskaligt fältförsök med hastighetsanpassningssystem i fyra kommuner, Umeå, Borlänge, Lidköping och Lund, pågår under perioden 1999–2001.

GRUNDDATA

Verksamhetsvolym: 283,1 (232,3) miljoner kronor.

Grunddata om vägtransportsystemet är information som är en förutsättning för att andra tillämpningar inom skatte-, väginformatik-, väghållnings- och samhällsplaneringsområdet ska kunna tas fram och tillämpas.

Verksamhetsmål

- Vägverkets registerverksamhet ska tillhandahålla ett kundanpassat och aktuellt trafik- och körkortsregister med hög tillgänglighet till lägsta möjliga kostnad. Priset per registrerad enhet ska minska reellt inom en femårsperiod²⁰.

Resultat: Delvis uppfyllt

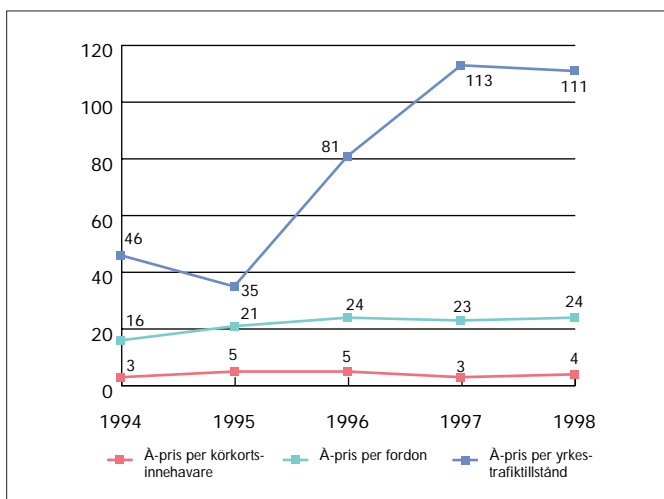
Resultat

Fordonsregister	1994	1995	1996	1997	1998
Kostnad mkr	110,8	148,2	168,3	161,7	178,2
Antal registrerade fordon	6 771 217	7 005 414	6 921 232	7 000 956	7 388 900
Å-pris kr	16	21	24	23	24
Körkortsregister	1994	1995	1996	1997	1998
Kostnad mkr	16,6	29,5	27,7	16,4	19,3
Antal körkorts-innehavare	5 341 419	5 387 250	5 440 586	5 476 499	5 492 542
Å-pris kr	3	5	5	3	4
Yrkestrafik	1994	1995	1996	1997	1998
Kostnad mkr	1,6	1,2	2,7	3,7	3,6
Antal yrkes-trafikillstånd	34 869	34 249	33 502	32 845	32 305
Å-pris kr	46	35	81	113	111

¹⁹ Vägverkets instruktion.

²⁰ Vägverkets regleringsbrev 1998.

A-priser för registerhållning i kronor, 1998 års nivå



Tillgängligheten för 1998 var 99,76 procent (målet har kvantifierats till minst 99,5 procent). Å-priset för fordonsregister och körkortsregister är i stort sett oförändrat. Kostnaderna har ökat något på grund av utveckling av ny teknik. Det omfattande arbetet med modernisering av databashantering, övergång till relationsdatabaser samt införande av nya programutvecklingshjälpmedel och därigenom anpassning till år 2000 har tagit stora resurser i anspråk. Driftsättningen av de nya systemen har dock försenats. Utvecklingsprojekt har startats för att säkerställa driften i de gamla systemen.

Insatser – Nationell vägdatabas

Vägverket har uppdraget att etablera en nationell vägdatabas (NVDB) i samverkan med huvudleverantörerna av data och representanter inom sektorn.

En överenskommelse har tecknats med Lantmäteriverket. Ramavtal med Svenska kommunförbundet och skogsnäringen beräknas tecknas i början av 1999. Till följd av tidsödande avtalsförhandlingar och systemutvecklingsproblem beräknas NVDB försenas med ett år och vara i drift vid utgången av år 2000.

Kostnaderna för Vägverkets del i projektet har under 1998 uppgått till 23,2 miljoner kronor. Den totala kostnaden för utveckling och etablering av NVDB beräknas bli ca 60 miljoner kronor jämfört med planerade 50 miljoner kronor.

FORSKNING OCH UTVECKLING

Verksamhetsvolym: 226,0 (218,6) miljoner kronor.

Verksamhetsmål

Vägverket ska särskilt verka för att samhällsmotiverad tillämpad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportssystemet planeras, initieras, genomförs, dokumenteras och utvärderas samt att resultaten sprids²¹.

Vägverkets interna mål är:

- Att fullfölja Vägverkets forsknings- och utvecklingsplan 1998–2000 Resultat: Uppfyllt
- Att vidga kretsen av utförare av forskning och utveckling Resultat: Uppfyllt
- Att öka samspelet med andra systemutformare, finansörer och användare inom sektorn. Resultat: Uppfyllt

²¹ Vägverkets instruktion.

Insatser och resultat

Kostnader för utförd forsknings- och utvecklingsverksamhet för olika målområden, miljoner kronor:

Målområde	Plan 1998	Utfall 1998
Tillgänglighet och regional balans	49	47
Miljö	39	31
Trafiksäkerhet	56	51
Systemövergripande forskning och utveckling	35	29
Inre effektivitet	71	68
Summa	250	226

Under året har 60 projekt inom ovanstående målområden avslutats. För dessa avslutade projekt pågår arbete med att förverkliga resultaten i berörda verksamheter såväl inom Vägverket (se vidare under respektive verksamhetsgren) som hos andra aktörer inom vägtransportsektorn.

Kostnader för forsknings- och utvecklingsverksamhet på uppdrag av Vägverket, miljoner kronor:

FoU-utförare	Utfall 95	Utfall 96*	Utfall 97*	Utfall 98
Universitet/högskolor	23	32	38	50
VTI/SGI	41	23	40	38
Ovr. Forskningsinstitut	14	7	9	15
Övriga konsulter	150	43	75	66
Vägverket internt**	106	89	57	57
Summa***	334	194	219	226

* Kostnader för 1996 och 1997 är inte periodiserade.

** Detta inkluderar FoU utförd i egen regi och kostnaden för Vägverkets styrning och uppföljning av externa FoU-utförare.

*** Siffrorna är inte helt jämförbara mellan åren p.g.a. rutinförändringar.

Under 1998 gick Vägverket för första gången ut med en bred inbjudan till FoU-utförare att med Vägverkets FoU-plan som utgångspunkt komma in med förslag till FoU-projekt för vilka man önskar finansiering. 500 ansökningar kom in.

Som framgår av tabellen visar utfallet för 1998 att andelen medel till universitet och högskolor har ökat med 5 procent medan andelen medel till övriga konsulter har minskat med 5 procent. Detta är en trend som pågått de senaste åren och är en effekt av en medveten satsning på att vidga kretsen av FoU-utförare genom öppet ansökningsförfarande.

I syfte att öka samspelet med andra aktörer inom sektorn samt att nå ut till intresserade FoU-utförare har ett antal projekt presenterats på seminarier, VTI-dagarna, Agenda 21-möten, internationella konferenser m.m.

En publikationsförteckning för de projekt som helt eller delvis har finansierats av Vägverket har påbörjats och finns upplagd på FoU-verksamhetens hemsida. (<http://www.vv.se>).

Under 1998 har Vägverket publicerat sex artiklar i tidskriften Teknik & Vetenskap.

MYNDIGHETSUTÖVNING

Med myndighetsutövning avses verksamhet som är förankrad i offentligrättsliga regler och i väsentlig utsträckning kan påverka en enskilds personliga och ekonomiska situation. Verksamheten innebär befogenhet för myndigheten att för enskilda bestämma förmåner, rättigheter, skyldigheter, disciplinpåföljder eller annat liknande förhållande. Myndigheten ska underlätta för den enskilde i kontakten med myndigheterna, genom att bl.a. följa bestämmelserna om serviceskyldighet i förvaltningslagen.

Verksamhetsvolym för myndighetsutövning, miljoner kronor

	1994	1995	1996	1997	1998
Föreskrifter ¹	13,1	12,7	16,4	15,4	23,8
Tillämpning av regler	397,2	426,0	417,8	450,1	471,1
Statsbidrag	2 772,6	2 389,3	1 738,0	2 048,2	1 360,8
Summa	3 182,9	2 828,0	2 172,2	2 513,7	1 855,7

¹ Med föreskrifter menas här generell gällande, bindande regler, som kungörs i Vägverkets författningssamling.

FÖRESKRIFTSARBETE

Verksamhetsmål

Vägverkets interna mål:

- Föreskriftsarbetet ska medverka till att regelverk och den praktiska tillämpningen av regler på ett effektivt sätt bidrar till övergripande mål.
- Resultat: Kvantifierat mått saknas

Insatser

Vägverkets föreskrifter anpassas fortlöpande till förändringar i omvärlden och till motsvarande regler inom EU.

Den nya körkortslagen, körkortsförordningen samt trafikförordningen, som trädde i kraft under 1998, har medfört en översyn av Vägverkets föreskrifter inom området. Även förändringar i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen har medfört föreskriftsarbete.

Under året har förslag till nya föreskrifter om bussar tagits fram. Förslaget syftar till hög säkerhet, tillgänglighet och komfort i bussar. Kraven i förslaget är i linje med internationella regler och beaktar det bussdirektiv som för närvarande är under arbete inom EU.

TILLÄMPNING AV REGLER

Verksamhetsmål

Vägverkets interna mål:

- Ärendehandläggningen ska vara effektiv, dvs. enkel, snabb och billig, utan att rättssäkerheten eftersätts.
- Resultat: Delvis uppfyllt

Insatser och resultat

Verksamhetsvolymen har ökat med 5 procent mellan 1997 och 1998. Den totala ökningen från 1994 på 19 procent är främst en följd av en kraftig ökning av antalet fordons- och förarkontroller som beställs av polisen samt av antalet registreringskyltar och uttaget av vägavgifter och fordonsskatter.

Verksamhetsvolym för tillämpning av regler, miljoner kronor

	1994	1995	1996	1997	1998	Andel avgiftsbelagd verksamhet ¹ , %
Fordon	3,0	4,1	4,2	5,5	4,3	21
Yrkestrafik	5,9	6,5	4,7	4,8	5,0	78
Körkort	220,7	212,3	179,4	182,7	186,3	83
Trafikmiljö ²	47,2	44,4	41,7	49,7	52,9	0
Registreringskyltar	39,1	50,9	54,1	66,6	71,9	100
Fordonsskatt och vägavgifter	42,3	48,3	66,9	64,3	73,4	0
Fordons- och förarkontroll	24,0	44,7	52,4	61,6	63,0	0
Statsbidrag ³	15,0	14,8	14,5	14,9	14,4	0
Summa	397,2	426,0	417,8	450,1	471,1	

Handläggningstider för olika ärendegrupper vid huvudkontoret

Verksamhet/ärendetyp	1994		1995**		1996		1997		1998	
	dgr	antal	dgr	antal	dgr	antal	dgr	antal	dgr	antal
Fordon	15	642	38	818	30	1331	37	1752	33	1887
Yrkestrafik (ej prov)	24	673	9	2632	38	386	131	43	74	75
Yrkestrafikärenden									49	12
Linjetrafikstillstånd									79	63
Körkort (ej prov) *	86	858	85	829	68	1328	55	2399	46	2705
Trafikmiljö	103	236	99	215	122	272	169	231	203	199
Summa	51	2 409	33	4 494	54	3 317	54	4 425	48	4 866

* Till följd av organisationsförändringar är 1994–1996 respektive 1997–1998 års redovisningar inte fullt jämförbara.

** P.g.a. övergångsregler vid införande av obligatorisk taxilegitimation den 1 januari 1995 är antalet ärenden med korta handläggningstider på yrkestrafikområdet mycket stort under 1995.

Fordon

Verksamhetsvolym: 4,3 (5,5) miljoner kronor.

Verksamheten inriktas alltmer på att anpassa föreskrifterna efter EU-regler och att tillgodose det ökade informationsbehovet. EU-anpassningen innebär också att behovet av vissa dispenser kan öka temporärt medan andra inte längre behövs.

Yrkestrafik

Verksamhetsvolym: 5,0 (4,8) miljoner kronor.

Verksamhetsmål

Vägverkets interna mål:

- Innehåll och kravnivåer i Vägverkets prov är anpassade till gällande yrkeskrav och ligger på rätt nivå.
- Resultat: Uppfyllt

Årligen får yrkestrafikföretagare sätta betyg på handläggningen av yrkestrafikärenden, och yrkestrafikförare och blivande tillståndshavare får sätta betyg på innehåll och kravnivåer i Vägverkets prov. Handläggningen av yrkestrafikärenden ska vara korrekt, konsekvent och snabb och proven ska vara anpassade till yrkeskraven, vilket enligt verkets målsättning innebär att betyget ska vara minst 7,5 på en 10-gradig skala.

¹ Uppskattad del av verksamhetens kostnader som hänförs till avgiftsbelagd verksamhet. Länsstyrelsernas kostnader och del av Vägverkets administrationskostnader ingår ej. Vägavgifter klassificeras som skatt.

² Schablonmässiga beräkningar för åren 1994-1997.

³ Beskrivning över verksamheten ingår i avsnittet Statsbidrag.

Resultat enkätundersökning på yrkestrafikområdet, genomsnittligt betyg, skala 1-10

	1995	1996	1997	1998
Handläggning av yrkestrafikärenden	7,7	6,4	7,1	6,5
Kravnivåerna i proven är anpassade till yrkeskraven, förare ⁴	7,0	7,5	7,5	7,6
Dito, blivande tillståndshavare ^{5,6}	-	7,0	7,3	7,5

Resultatet av årets undersökningar visar att handläggningen av yrkestrafikärenden fick lägre betyg än föregående år. Det lägsta betyget fick Vägverket på hur lätt det är att nå rätt person när man ringer Vägverket (5,4). Det högsta betyget gavs för positivt personligt bemötande och korrekt behandling av ärenden. De som avlagt prov för trafik tillstånd för buss respektive godstransporter är mer positiva än de som avlagt provet för trafik tillstånd för taxi. Det som är viktigast i dessa prov är att blivande företagare kan göra kostnadsberäkningar och kan tillämpa reglerna för kör- och vilotid respektive vilotid för taxiförare.

Körkort

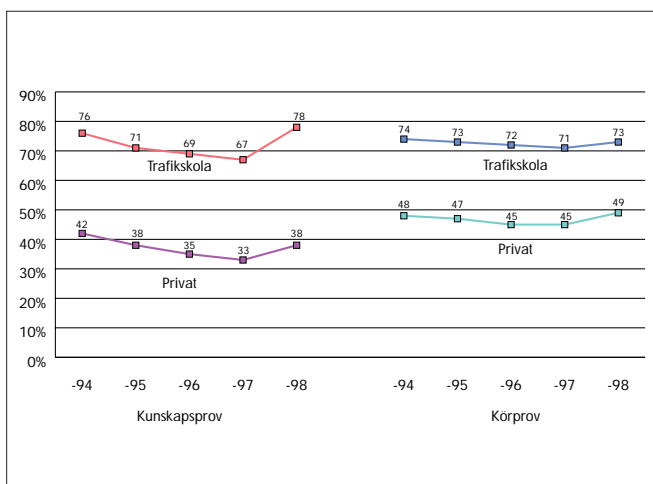
Verksamhetsvolym: 186,3 (182,7) miljoner kronor.

Verksamhetsmål

- Vägverkets interna mål:
- Väntetiden för förstagsprov för körprov efter godkänt kunskapsprov ska vara högst 2 veckor i 95 procent av proven. Resultat: Ej uppfyllt
 - Innehåll och kravnivåer i Vägverkets prov ska vara anpassade till gällande krav och ligga på rätt nivå. Resultat: Ej uppfyllt
 - 80 procent av samtalen om utfärdande av körkort ska vara besvarade inom 1,5 minut. Resultat: Uppfyllt

Antalet körprov och kunskapsprov under året var 150 590 respektive 177 117, vilket är en ökning av körproven med ca 3 000 jämfört med föregående år. Däremot är antalet kunskapsprov 23 000 färre än föregående år beroende på att andelen godkända vid kunskapsprovet har ökat med 9 procentenheter under 1998. Andelen godkända vid körprov har ökat med 2 procentenheter under 1998.

Andel godkända kunskapsprov och körprov av totalt genomförda prov



⁴ Relaterad till målet för yrkestrafik.
⁵ Relaterad till målet för yrkestrafik.
⁶ Proven togs i drift 1996.

Den stora resultatförbättringen för kunskapsprovet beror till största delen på att frågorna inte har bytts ut som planerat, eftersom arbetet med ett helt nytt prov har påbörjats.

Kunskapsprov och körprov

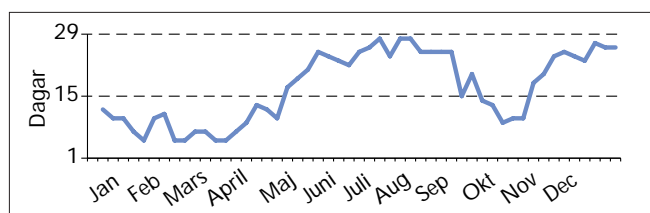
	1994	1995	1996	1997	1998
Kostnad samtliga prov/kunskapsprov, mkr	75,2	94,1	98,4	98,1	13,2
Kostnad körprov, mkr					76,7
Antal prov/kunskapsprov	341 163	364 448	345 610	347 934	177 117
Antal körprov					150 590
Å-pris samtliga prov, kr *	221	258	285	282	274
Å-pris kunskapsprov, kr	..	..	..	..	75
Å-pris körprov, kr	..	..	..	..	509

* 1994-1997 finns endast statistik totalt. Kostnaden för 1994 och 1995 är inte fullt jämförbar med 1996-1998 till följd av rutinförändringar. Kostnaderna för 1994-1996 är till viss del schablonberäknade.

Å-priserna ändras främst som följd av variationer i efterfrågan. För körproven inverkar bl.a. storleken på årskullar och konjunkturförändringar.

Målet att erbjuda körprov inom två veckor efter godkänt kunskapsprov har uppnåtts till ca 85 procent. I några fall har dock väntetiden till kunskapsprovet varit lång.

Väntetid till första körprov/månad 1998



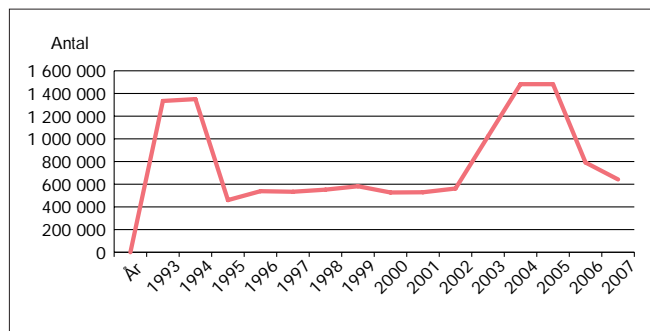
Under 1998 mättes för första gången om professionella utbildare upplever att innehåll och kravnivåer i Vägverkets kör- och kunskapsprov ligger på rätt nivå. Betyget bör vara minst 3 på en 4-gradig skala. Resultatet blev 2,95.

Service till allmänhet och myndigheter via telefon om utfärdande av körkort har i det närmaste nått målet att "80 procent av samtalen ska besvaras inom 1,5 minut".

Från den 1 oktober 1998 har Vägverket övertagit förlustanmälan av körkort från länsstyrelsen, vilket innebär ca 70 000 nya ärenden per år. Verket har även övertagit arbetsuppgiften att utfärda bevis om körkort från gymnasieskolan, vilket innebär ca. 7 000 nya ärenden per år.

En total omarbetning och datorisering av kunskapsprovet samt av bakomliggande administrativa system har gjorts under året. Det nya provet kommer att tas i bruk den 1 april 1999.

Beräknade körkortsutbyten



Utfärdande av körkort

	1994	1995	1996	1997	1998
Kostnad, mkr	136,4	107,6	59,1	62,0	60,4
Antal körkort	1 417 342	992 715	473 937	489 293	474 580
Å-pris, kr	96	108	125	127	127

Å-priserna ändras främst som följd av variationer i efterfrågan. För utfärdande av körkort är variationerna cykliska under en tioårsperiod.

Trafikmiljö

Verksamhetsvolym 52,9 (49,7) miljoner kronor.



Vägverket handlägger transportdispenser för fordon som överskrider föreskrivna längd-, bredd- och viktgränser.

Inom verksamhetsområdet beslutas om undantag från vägtrafikungörelsen, vägmärkesförordningen och Vägverkets föreskrifter samt om överklaganden av beslut som fattats av underinstanser med stöd av dessa författningar. Beslut om fastställelse av arbetsplaner med stöd av väglagen och väkungörelsen är också en del av verksamheten.

Förberedelser för en anpassning av växlingsföljden i trafiksignaler till FN:s konvention om vägar och trafik har påbörjats i stor skala under året. Anpassningen innebär att landets samtliga trafiksignalanläggningar ska ställas om under 1999.

Statistik trafikmiljö

	1994	1995	1996	1997	1998
Antal fastställda arbetsplaner	160	107	108	116	106
Antal överklagade dito	33	26	37	31	28
Handlagda transportdispenser	13 400	15 200	16 000	16 200	16 500

Några av de arbetsplaner för större objekt som fastställdes under 1998 är två etapper av Södra Länken och Norrortsleden, delen Edsberg-Väsjön-Täby, i Stockholms län, Götaleden i Göteborg och E 12 vid Umeå. Fastställelsen är ett myndighetsbeslut som innebär bl.a. att verket ges rättighet att ta mark i anspråk till väginvesteringar.

Registreringsskyltar¹⁾

Verksamhetsvolym: 71,9 (66,6) miljoner kronor.

Tillhandahållande av registreringsskyltar¹⁾

	1994	1995	1996	1997	1998
Kostnad, mkr	39,1	50,9	54,1	66,6	71,9
Antal tillhandahållna skyltar	656 311	735 128	806 412	966 592	985 898
Å-pris, kr	60	69	67	69	73

¹⁾Exklusive personliga skyltar.

Vägverket tillhandahåller olika typer av registreringsskyltar. Under 1998 har en ny typ av registreringsskylt för terrängskotrar tagits fram.

Fordonsskatt och vägavgifter

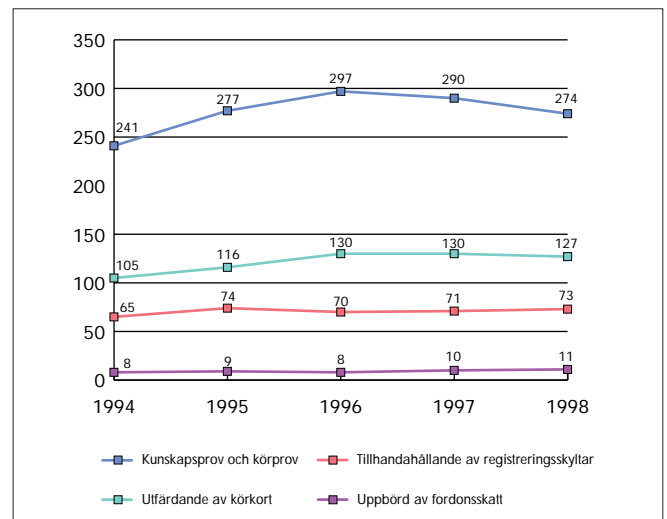
Verksamhetsvolym: 73,4 (64,3) miljoner kronor.

Vägverket är uppbördsmyndighet för fordons-, försäljnings- och saluvagnsskatt samt vägavgifter för svenska fordon. Den 1 februari 1998 anslöt sig Sverige till det avtal om vägavgiftssystem som finns mellan Danmark, Belgien, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland. Detta innebär att verkets uppbördsverksamhet utökades med 64 000 debiteringar av vägavgift för trafik med lastbilar och lastbilekipage som har totalvikt på minst 12 ton.

Uppbörd av fordonsskatt

	1994	1995	1996	1997	1998
Kostnad, mkr	42,3	48,3	66,9	57,4	67,1
Antal debiteringar	5 944 751	5 956 932	8 951 283	6 203 761	6 375 776
Å-pris, kr	7	8	7	9	11

Å-priser för verksamheter inom Tillämpning av regler, kronor, 1998 års prisnivå



Fordons- och förarkontroll

Verksamhetsvolym: 63,0 (61,6) miljoner kronor.

Verksamhetsmål

Vägverkets interna mål:

- Kontroll av fordon samt kontroll av kör- och vilotider ska ha sådan inriktning och omfattning att andelen trafikfarliga och från miljösynpunkt bristfälliga fordon och andelen trafikfarliga förare minskar.

Resultat:
Delvis uppfyllt

Fordons- och förarkontroller på väg utförs av polisens bilinspektörer och tekniker enligt Vägverkets föreskrifter samt på Vägverkets beställning. Dessutom genomför polisen egna kontroller.

Målen enligt överenskommelsen beträffande flygande inspektioner har inte uppfyllts. Analyser av kontrollresultaten tyder på att andelen trafikfarliga och från miljösynpunkt bristfälliga fordon

ligger på en relativt konstant nivå. När det gäller efterlevnaden av arbetsbetsreglerna är det svårt att dra några slutsatser, eftersom andelen överträdelser är starkt beroende av kontrollens kvalitet. Å-prisets förändring är delvis en följd av att förutsättningarna i respektive års överenskommelse har varierat. Se vidare kommentarer till tabellen nedan.

Under 1998 har nya rutiner och system tagits fram i samarbete mellan AB Svensk bilprovning och Vägverket. Rutinerna innebär att ett fordon's aktuella status kan finnas tillgänglig vid varje kontrolltillfälle.

Utförda kontroller enligt överenskommelsen mellan Vägverket och rikspolisstyrelsen

	Mål 1998	Utfall 1998
Flygande inspektioner	103 500	93 638
-varav fullständiga inspektioner		54 049
-varav flygande inspektioner, utlandsregistrerade		5 610
Kör- och vilotidskontroller (EU-lagstiftning)	60 000	69 302
Vilotidskontroller (vilotidsförordningen)	16 000	16 213
Företagsbesök (EU-lagstiftning)	600	558
Företagsbesök (vilotidsförordningen)	320	394
Summa	180 420	180 105

Utförda kontroller beställda och betalda av Vägverket*

	1994	1995	1996	1997	1998
Kostnad, mkr	24,0	44,7	52,4	61,6	60,5
Antal inspektioner o kontroller	26 243	161 806	111 475	172 912	136 899
Å-pris, kr	915	276	470	356	442

*Förutsättningarna för kontrollverksamheten har delvis ändrats under de redovisade åren. Vägverkets bilinspektörer överfördes den 1 juli 1995 till polisväsendet för att genomföra verksamheten tillsammans med polispersonal. Därför är uppgifterna i viss utsträckning inte jämförbara. Under 1998 har Vägverket bara betalat för de kontroller som utförts av bilinspektörer. Tidigare är betalades även vissa kontroller som utförts av polismän i enlighet med då gällande överenskommelse. Kostnader på ca 2,5 miljoner kronor för utveckling av handdatorer 1998 ingår inte i kostnaden ovan.

Resultat av samtliga kontroller. Källa: Bilregistret

	1995	1996	1997	1998
Andel inspekterade fordon med brister, (%) *	79,7	91,5	85,3	79,0
Varav tunga fordon	27,7	35,6	27,8	27,1
Andel överträdelser mot EU-lagstiftning, (%)	-	2,6	3,3	7,3
Andel överträdelser mot vilotidsförordningen, (%)		5,0	6,0	8,6

*För att få en kostnadseffektiv verksamhet riktas de flygande inspektionerna främst mot fordon där man kan anta att fordonet är bristfälligt. Kontrollerna grundar sig således inte på ett slumpmässigt urval. Detta innebär viss osäkerhet om jämförbarheten mellan åren.



Polisen genomför fordonskontroller på väg på Vägverkets uppdrag.

⁷ Den avgiftsbelagda verksamheten är en del av ovan beskrivna verksamheter.

⁸ Vägverkets regleringsbrev 1998. Se även under avsnittet Statlig väghållning.

Avgiftsbelagd verksamhet⁷

Verksamhetsmål

Vägverkets interna mål:
 • Avgiftsbelagd verksamhet ska bedrivas så att full kostnadstäckning nås under år 1999 och ska fortlöpande effektiviseras och rationaliseras. Resultat: Uppfyllt

Resultat avgiftsbelagd verksamhet jämfört med budget i regleringsbrev 1998

Resultatområde, mkr	Intäkter i regl.brev	Intäkter 1998	Kostn. i regl.brev	Kostn* 1998	Resultat regl.brev	Resultat 1998	Resultat 1997
Auktorisation av fordonstillverkare	1,1	1,2	1,3	0,9	-0,2	0,3	-0,1
Auktorisation av yrkesförare m.m.	9,1	8,9	9,6	5,7	-0,5	3,2	3,6
Auktorisation av andra förare I	117,7	103,3	118,0	106,9	-0,3	-3,6	-20,0
Auktorisation av andra förare II	120,7	111,0	128,2	100,1	-7,5	10,9	-20,5
Övrigt	0,3	0,1	0,6	0,1	-0,3	0	0
Bilregister	270,8	306,2	219,0	217,6	51,8	88,6	136,9
Summa	519,7	530,7	476,7	431,5	43,0	99,2	99,9

*Av kostnaden för Auktorisation av andra förare I respektive Bilregister avser 13,5 miljoner kronor respektive 119,3 miljoner kronor sektorsuppgiften – Grunddata.

Målet full kostnadstäckning uppnås redan under 1998. Balans mellan intäkter och kostnader för den avgiftsbelagda verksamheten förväntas 1999, då avskrivnings- och nätkostnader tillkommer i och med datorisering av kunskapsproven.

Resultatområdet Auktorisation av yrkesförare visar ett överskott beroende på svårigheter att vid prissättningen uppskatta kostnader för verksamheten.

Resultatområdet Auktorisation av andra förare I är beräknat att nå full kostnadstäckning över en tioårsperiod eftersom efterfrågan varierar cykliskt över denna period. Inom Auktorisation av andra förare II bidrog en taxehöjning 1998 till förändringen jämfört med 1997.

Inom resultatområdet Bilregister har registerhållningsavgiften sänkts från 46 kronor till 35 kronor och några avgifter tagits bort. Syftet var att uppnå bättre måluppfyllelse. Ändringen trädde i kraft den 1 april 1998 mot planerat den 1 januari 1998, vilket innebär att resultatet blivit högre än budgeterat.

STATSBIDRAG

Kostnad för verksamhetsgren Statsbidrag, miljoner kronor

	1994	1995	1996	1997	1998
Bidrag till kollektivtrafik-anläggningar m.m.	1 149,5	806,0	964,3	1 115,6	722,1
Länsjärnvägar	903,8	810,8	349,4	292,7	*
Bidrag till enskilda vägar	660,6	654,4	354,3	627,3	565,7
Övrigt	58,6	118,0	70,0	12,6	73,0
Summa	2 772,5	2 389,2	1 738,0	2 048,2	1 360,8

* Fr.o.m. år 1998 utbetalas bidrag till länsjärnvägar via Banverkets anslag.

Statsbidrag till vissa kollektivtrafik-anläggningar m.m.

Verksamhetsvolym: 722,1 (1 115,6) miljoner kronor.

Verksamhetsmål

• Vägverkets genomförande av länsplanerna för regional transportinfrastruktur avseende såväl åtgärder på det statliga vägnätet som utbetalning av statsbidrag ska ske så att respektive åtgärd kan genomföras rationellt och effektivt⁸. Resultat: Uppfyllt

Vägverkets interna mål:

- Utbetalning av bidrag till kollektivtrafikanläggningar m.m.⁹, ska ske i enlighet med fastställda planer och överenskommelser med hänsyn till tilldelade resurser¹⁰.

Resultat: Uppfyllt

Ett i stora delar reviderat regelverk trädde i kraft 1 januari 1998. De största förändringarna var att följande åtgärder blev bidragsberättigade:

- Åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer.
- Transportinformatik och fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar.

Dessutom ställs ökade krav på redovisning av vilka effekter åtgärderna ger för tillgänglighet, miljö och trafiksäkerhet. Arbeta pågår för att öka kunskapen om effektsamband och beräkning av samhällsekonomisk nytta för bidragsberättigade åtgärder.

Färdigställda statsbidragsfinansierade kollektivtrafikanläggningar m.m. 1998

Åtgärd	Fördelat på	Utbetalt 1998 per åtgärdestyp mkr	Antal objekt öppnade för trafik 1998	Bidrag till färdigställda objekt, mkr
Investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar	Vägar, t.ex. bussgator, km	0	0	0
	Spår, km	32 600	27	29 950
	Resecentrum, st	96 711	21	96 207
	Informationssystem, st	10 871	2	38
	Övr. koll.trafikanl. (även s.k. paket)	25 833	16	9 611
	Kajanläggning./fartyg, st	1 500	1	41 500
Åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade resenärer	Fordon, st	28 503	96	16 545
	Övriga anläggningar (även s.k. paket)	38 648	22	31 649
Flygplatsanläggning med annan huvudman än staten, st		15 833	7	11 533
Bärighetshöjande åtgärder på kommunala gator och vägar, km ny väg/gata med BK1 standard		1 889	2	18 803
Åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar	Bulleråtgärdade bostäder och vård- och undervisningslokaler, st	6 725	1 439	7 700
	Vattentäkter, st	0	0	0
	Dagvatten, st	0	0	0
	Övrigt miljö, st	0	0	0
	Väginformatik	4 296	6	5 007
	GC-väg, km	52 084	46	42 684
	Övrigt TS, st	34 980	75	24 344
Totalt utbetalt 1998		350 473¹¹		335 571

Utbetalade statsbidrag till vissa kollektivtrafikanläggningar m.m. uppgick under året till ca 80 procent av de medel som avsatts i länsplaner för regional infrastruktur.

Orsaken till detta är främst att regelverket för statsbidrag till nya åtgärder för handikappanpassningsåtgärder inte färdigställdes i tid

för att ge bidragsmottagarna (trafikhuvudmän och kommuner) möjlighet att utföra åtgärder i tillräcklig omfattning.

Effekterna av årets bidragsutbetalningar bedöms bli följande:

- Kollektivtrafikens konkurrenskraft ökar marginellt.
- Funktionshindrade, framförallt syn- och hörselskadade samt rörelsehindrade, får ökade möjligheter att använda kollektivtrafiken särskilt genom de ca hundratal fordon som handikappanpassats under året.
- Bärigheten på kommunala gator och vägar ökar till högsta standard (BK1) på ytterligare 2,3 km väg.
- Säkerheten förbättras för oskyddade trafikanter genom stimulansbidragen till kommunerna, speciellt genom att ca 50 km gång- och cykelväg färdigställs. Vidare minskar antalet bullerstörda personer med 2 449.

Bidrag enligt storstadsöverenskommelser

Bidrag har betalats ut inom ramen för de överenskommelser som har träffats mellan staten, landstingen och kommunerna i storstadsområdena. Utbetalningarna görs i takt med att utbyggnaderna genomförs. Vägverket följer genomförandet genom redovisningar från respektive bidragsmottagare. På grund av att anslagstilldelningen inte motsvarat utbyggnadstakten har endast 99,5 miljoner kronor av sökta 201 miljoner utbetalats till Stockholmsregionen under året. Vid tilldelningen av 1999 års anslag har hänsyn tagits till detta.

Statistik över utbetalda bidrag inom överenskommelserna om trafiklösningar i storstäderna, miljoner kronor

	Totalt all utbetala*	Kvar all utbetala*	Utbetalda bidrag, mkr				
			1994	1995	1996	1997	1998
Stockholm	4 109	1 466	444	0	703	761	99
Göteborg	1 248	463	0	613	0	67	162
Malmö	309	7	55	0	71	67	81
Summa	5 666	1936	499	613	774	895	342

* Beloppen redovisas i prisnivå 1993-01-01 för Stockholm och Malmö samt prisnivå 1992-01-01 för Göteborg.

Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar

Verksamhetsvolym: 565,7 (627,3) miljoner kronor.

Verksamhetsmål:

- Bidragsverksamheten till det enskilda vägnätet ska säkerställa att standard och tillgänglighet på det enskilda statsbidragsberättigade vägnätet upprätthålls¹². Resultat: Uppfyllt

Målet för verksamheten har av Vägverket kvantifierats som att det enskilda vägnätets kvalitet och omfattning ska vara oförändrade eller öka samt att kvalitetskraven på vägnätet som följs upp i besiktningar ska vara uppfyllda. Under året har Vägverket utövat tillsyn av 22 426 km väg.

Neddragningen av anslagen jämfört med 1997 har inneburit en nedskärning av bidrag till bärighetsinsatser, eftersom Vägverket har valt att prioritera det årliga driftbidraget. En enkät bland enskilda väghållare 1997 visar att nuvarande anslagsnivå innebär att 5–7 procent av de bidragsberättigade vägarna eller ca 2 000 vägar stängs för allmänheten och näringslivet på grund av att de inte uppfyller kriterierna för bidragsberättigad väg.

⁹ M.m. syftar på: Bidrag till handikappanpassning av kollektivtrafiken, transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet samt bärighetshöjande åtgärder på kommunala gator och vägar, flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten och byggande av kajanläggning eller investeringar i fartyg för regional kollektiv person- och godstrafik.

¹⁰ Vägverkets interna mål.

¹¹ Beloppet inkluderar utbetalningar från anslaget länstrafikanläggningar.

¹² Vägverkets regleringsbrev 1998.

Förändringar av det bidragsberättigade vägnätet under året, km

	1997	1998
Nyintagna vägar	353	471
Indragna vägar *	220	340
Netto	+133	+131

* Vägar som inte uppfyller villkoren samt vägar där väghållaren av sagt sig bidrag.

Nyckeltal för analys av bidragsgivningen till byggande och drift av enskilda vägar

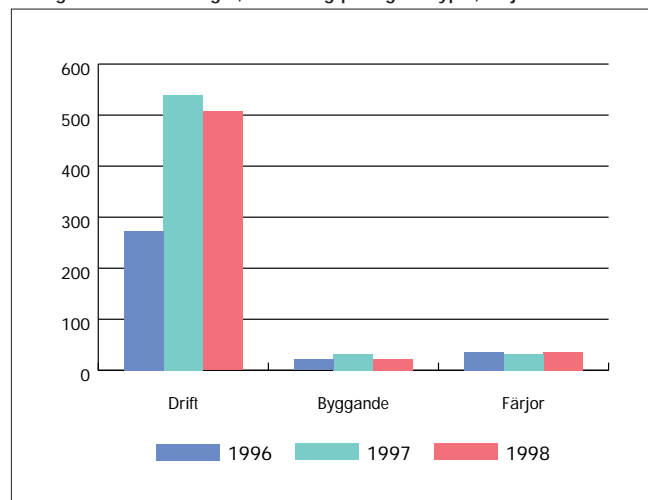
	1994	1995	1996	1997	1998
Kostnad, mkr	660,6	654,4	354,3	627,8	565,9
-varav Vägverkets kostnader för administration och rådgivning	32	29	24	24	25
Antal km bidragsberättigad väg*	ca 74 000	ca 74 000	ca 74 000	74 198	74 329
Antal väghållningsorganisationer	ca 24 000	ca 24 000	ca 24 000	23 322	23 263
Å-pris: bidrag per km väg och år, kr	ca 8 900	ca 8 800	ca 4 800	8 461	7 611
Å-pris: bidrag per väghållare och år, kr	ca 27 500	ca 27 300	ca 14 600	26 919	24 318
Å-pris: kostnad för administration och rådgivning per väghållare och år, kr	ca 1 300	ca 1 200	ca 1 500	1 029	1 075
Mål	Realt oförändrat å-pris				

* Tillförlitliga mätningar för antal kilometer enskilt vägnät saknas för åren 1994-1996.

Vägverket saknar idag metoder och kunskap för att mäta olika åtgärders effekt för tillgänglighet, miljö och trafiksäkerhet. Under året har dock åtgärder vidtagits för att öka trafiksäkerhe-

ten och ta till vara natur- och kulturvärden. I ett stort antal län har exempelvis vägskal mot allmänna vägar byggts om. Återvinningsmassor används i allt större utsträckning. Ett annat exempel på åtgärder är skapande av passagemöjligheter för smådjur i samband med trumbyten och planering av dikesmassor i bakslänt för att bibehålla ursprungsfloran. Funktionsdugliga vägräcken, vägmärken och brobalkar från det allmänna vägnätet återanvänds.

Bidraget till enskilda vägar, fördelning på åtgärdsstyper, miljoner kronor



ÖSTERSJÖSAMARBETET

På regeringens uppdrag bedriver Vägverket ett arbete med stödprojekt i Estland, Lettland och Litauen om informationssystem för ökad trafiksäkerhet och förbättrade kollektivtrafiksystem. Under 1998 har 112 bussar levererats till de baltiska staterna. Kostnaden för Östersjösamarbetet under 1998 (1997) uppgick till 13,7 (4,7) miljoner kronor.



Som en del i det s. k. Östersjösamarbetet levereras bussar till de baltiska staterna.

STATLIG VÄGHÅLLNING

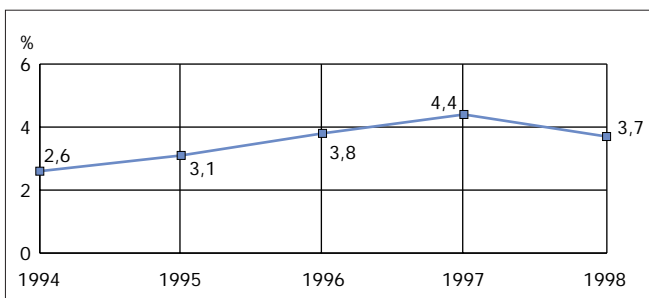
Vägverkets uppgift i rollen som väghållare är att utveckla och förvalta det statliga vägnätet för att bidra så mycket som möjligt till att de väg-, trafik- och miljöpolitiska målen kan uppfyllas.

Verksamhetsvolym för statlig väghållning, miljoner kronor

	1994	1995	1996	1997	1998
Väginvesteringar	8 410,8	8 949,6	7 329,2	6 508,7	7 417,3
Drift och underhåll av vägar	5 309,6	5 717,8	4 752,4	4 711,9	6 557,0
Försvär	62,5	50,7	51,9	40,4	51,2
Summa	13 782,8	14 718,0	12 133,5	11 261,1	14 025,6

Verksamhetsvolymen ökade med 25 procent mellan år 1997 och 1998. Drift- och underhållsverksamheten ökade med över 35 procent, vilket medförde att det eftersläpande underhållet kunde reduceras i enlighet med uppsatta mål. Investeringsverksamheten har hållits på plannivån. Den nationella planen, liksom de regionala planerna, har därför i allt väsentligt kunnat följas.

Kostnad för planering¹, beställning och uppföljning dividerad med upphandlad volym inom statlig väghållning



Vägverket ändrade sin organisation år 1992 i syfte att konkurransutsätta sin produktion. År 1998 var all investerings- och underhållsverksamhet samt 83 procent av driftverksamheten upphandlad i konkurrens. De interna resurserna och kompetenserna för upphandling och uppföljning av verksamheten har byggts upp successivt. Verket har infört verksgemensamma upphandlingsrutiner för att bl.a. rationalisera verksamheten och skapa stabila spelregler för marknaden.

NYA PLANER FÖR VÄGTRANSPORTSYSTEMET

Planeringsprocessen, d.v.s. den tid det tar från att ett projekt initieras till att spaden sätts i jorden, är för ett medelstort vägprojekt minst fem år. För ett större projekt är den 10 år eller längre. Flerårsplanerna görs om vart fjärde år. Projekt i början av den nya planen finns med även i den tidigare. Många projekt har dessutom byggstartats innan den nya planen antagits och är "läsningar" när den nya planen upprättas. Övergången mellan planerna blir därmed flytande genom att flera av den äldre planens projekt fullföljs och avslutas när den nya planen trätt i kraft.

Nationell väghållningsplan 1998–2007

Vägverket överlämnade i mars 1998 förslag till en nationell väghållningsplan för åren 1998–2007 till regeringen. Förslaget omfattade investeringsåtgärder på det nationella stamvägnätet samt inriktningen av drift och underhåll på hela det statliga vägnätet. Medel till fysiska miljöåtgärder av investeringskaraktär på det nationella stamvägnätet är inplanerade i de regionala vägtransportplanerna.

Den 11 juni 1998 fastställde regeringen Vägverkets förslag med vissa ändringar.

På regeringens uppdrag har en särskild trafiksäkerhetsplan upprättats för perioden 1999–2003. I denna tidigare lägs de fysiska trafiksäkerhetsprojekten för att trafiksäkerhetsmålen ska kunna nås i snabbare takt än vad som var möjligt enligt förslaget till nationell väghållningsplan. För övriga projekt i den nationella planen innebär detta en senareläggning med upp till ett år.

Länsplaner för regional transportinfrastruktur 1998–2007

Under våren och sommaren 1998 har regionala länstransportplaner för åren 1998–2007 fastställts av respektive länsstyrelse eller, i förekommande fall, av regionala självstyrelseorgan. Planerna omfattar bl.a. investeringar på det statliga vägnätet vid sidan av det nationella stamvägnätet och s.k. rekonstruktionsåtgärder som en del i återhämtningen av eftersläpande underhåll. Vägverket besvarade sig över länstransportplanerna i Kronobergs och Blekinge län på grund av bristande samordning mellan dem av ombyggnaden av riksväg 29. Efter regeringens beslut i ärendet har de båda länsplanerna reviderats och samordnats.

VÄGINVESTERINGAR

Verksamhetsmål²

- Vägverket ska, med hänsyn till anvisade medel, genomföra investeringar och förbättringsåtgärder på det statliga vägnätet i enlighet med den nationella väghållningsplanen och länsplaner för regional transportinfrastruktur. Resultat: Uppfyllt i allt väsentligt
- Vägverkets genomförande av länsplanerna för regional transportinfrastruktur avseende såväl åtgärder på det statliga vägnätet som utbetalning av statsbidrag, ska ske så att respektive åtgärd kan genomföras rationellt och effektivt. Resultat: Uppfyllt
- Genomförandet av länsplanerna för regional infrastruktur ska ske på sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan är genomförd efter en fyraårsperiod (vid utgången av år 2001). Resultat: Bedöms uppfyllas
- Vägverket har under flera år drivit ett lokalt samarbete kring en strategi om hur det lågtrafikerade vägnätet i glesbygden kan åtgärdas. Målet är att denna verksamhet ska utvecklas vidare. Resultat: Uppfyllt

Nationella stamvägnätet – nationell väghållningsplan investering

Det nationella stamvägnätet omfattar ca 810 mil och utgörs av de vägstråk som är mest betydelsefulla ur ett riksperspektiv. Totalt var investeringarna i det nationella stamvägnätet 4 260 miljoner kronor³ under året. De har bl.a. lett till att ytterligare 30 km väg nått den uppsatta målstandarden enligt nationell plan för vägtransportsystemet 1998–2007.

¹ Förstudier och vägutredningar – de första skedena vid framtagandet av förslag till vägatgärder.

² Vägverkets regleringsbrev 1998.

³ Varav 2830 mkr har finansierats via anslag för investeringar i nationell plan inkl. kvarvarande medel från -97, 81 mkr är miljöåtgärder via anslag för investeringar i regional plan, 276 mkr har finansierats med extra anslag ("Banverkspengar") och 1073 mkr har länefinansierats.

Uppföljning mot nationell plan

	Investeringar spec. projekt	Fysiska TS-åtgärder	Riktade åtgärder ¹	Vägin-formatik	Övriga åtgärder	Summa
Volym mkr 1998	3 113	434	44	64	175 ⁵	3 830
Andel %	81,3	11,3	1,2	1,7	4,5	100,0
Summa plan 1998-2007	23 700	4 500	500	1 000	800	30 500
% av plan	77,7	14,8	1,6	3,3	2,6	100,0

De specificerade objekten i den fastställda planen har förverkligats, i något fall med viss försening, medan t.ex. Yttre Ringvägen i Malmö har forcerats för att bli klar till öppnandet av Öresundsförbindelsen. Under rubriken "Övriga åtgärder" har projekt med flera syften samlats.

Flera projekt som ingår i de särskilda trafiklösningarna i Stockholm och Göteborg har blivit försenade mot de ursprungliga överenskommelserna. Orsakerna till det är framför allt omförhandlingarna av Dennisuppgörelsen och Göteborgsöverenskommelsen, som bl.a. ledde till att byggandet av Södra Länken i Stockholm stoppades och byggstarten för Götaleden i Göteborg sköts fram till 1999.



Lundbytunneln, som ingår i Göteborgspaketet, påbörjades 1994 och öppnades för trafik i januari 1998. Tunneln är 2 060 m lång och består av två separata tunnelrör. Genom tunneln har miljön i bostadsområdet Bräcke förbättrats avsevärt.

Uppföljning mot nationell plan för vägtransportssystemet 1998-2003, miljoner kronor

Stråk	Mål-, standard vägbredd	Total längd (km)	Uppnått dec -97 (km)	Uppnått dec -98 (km)	Nedlagd kostnad 1998 (mkr) ^{*)}
E4 Helsingborg-Stockholm	MV	594	485	498	524
E4 Stockholm-Sundsvall	MV/4F	386	237	237	430
E4 Sundsvall-Haparanda	MV/13	632	534	540	211
Rv 40 Göteborg-Jönköping	MV/4F	147	64	64	52
E6 Trelleborg-Svinesund	MV/4F	498	392	392	1 707
E20 Göteborg-Stockholm	13	437	357	361	277
E18 Örje-Kapellskär	MV/13	462	160	160	483
E22 Malmö-Norrköping	13	510	450	450	198
Rv 45 Göteborg-Segmon	MV/13	199	50	50	30
Rv 44 Uddevalla-Båberg	4F	17	0	0	0
Rv 70 Enköping-Mora	13	246	110	110	19
Rv 26 Halmstad-Bottnaryd	13 m/9 m	143	30	30	10
Rv 47/48/64 Jönköping-Kristinehamn	13 m/9 m	216	30	30	18
Rv 50/60 Ödeshög-Borlänge	13	271	120	120	22
Rv 55/56/53/67/80 Norrköping-Gävle	13	269	90	90	5
Rv 25 Halmstad-Kalmar	13 m	229	**	**	44
Rv 31/33 Jönköping-Västervik	13 m	154	**	**	4
E10 Töre-Riksgränsen	9 m	421	**	**	0
E12 Holmsund-Umbukta	9 m/13 m	472	**	**	83
E14 Sundsvall-Storlien	9 m/13 m	350	**	**	14
E65 Malmö-Ystad	Mv./13 m	54	**	**	9
Rv 45 Segmon-Karesuando	9 m/13 m	1377	**	**	120
Summa	-	8 084	3 109	3 132	4 260

* I nedlagd kostnad ingår även övriga åtgärder på stråken utöver de som avser målstandarden. Sådana åtgärder är ofta komplettering av befintliga vägar med rastplatser, trafikplatser, belysningar, mitträcken och andra ombyggnader. Beträffande finansiering se ovan.

** Kortare avsnitt och mindre punktåtgärder.

*** Enligt Nationell väghållningsplan 1998-2007.

⁴ Innefattar handikappanpassning, kollektivtrafikåtgärder, rast- och informationsplatser samt fysiska anordningar för trafikövervakning.

⁵ Innefattar bl.a. medel från -97 för att fullfölja projekt i planen för 1994-2003 och innebär att värdet inte är fullt jämförbart med plan. Det omfattar miljöåtgärder 7 mkr, bärighet 45 mkr, väg 45 79 mkr, förbättring 17 mkr, korsningar 21 mkr och belysning 6 mkr.

⁶ Varav 2 141 mkr finansierats via anslag för regional transportinfrastruktur inkl. kvarvarande medel från -97, 75 mkr i speciella satsningar (PaketJ och PaketL), 194 mkr extra anslag ("Banverkspengar") och 748 mkr i lånefinansiering.

Övriga riksvägar och länsvägar – länsplaner för regional transportinfrastruktur

Totalt har investeringarna i övriga riksvägar och länsvägar under år 1998 uppgått till 3 158 miljoner kronor⁶. Investeringarna i vägar, inkl. bärighet, trafiksäkerhet och miljö, har i stort sett följt länsplanerna för regional infrastruktur. För några projekt har förseningar uppkommit på grund av att den fysiska planeringsprocessen tagit längre tid än beräknat.



Viltstråk över ny- och ombyggnaden av E18/20 mellan Örebro och Arboga.

Uppföljning av åtgärdd typer i de regionala planerna (inkl. miljöåtgärder på det nationella stamvägnätet)

	Nyinvesteringar/ förbättringar	Bärighet Rekonstruktion	Fysisk TS-åtgärd	Fysisk miljöåtgärd	Väginformatik-åtgärder	Bidrag till kommunala gator och vägar m.m. ⁷			Länsjämvägar	Summa
						TS och miljö	Handikapp	Kollektivtrafik		
Volym mkr 1998	1 410 ⁸	651	316	185	23	117	80	184		2966
% av kostn.	47,5	22,0	10,7	6,2	0,8	3,9	2,7	6,2		100,0
Summa plan 1998-2007	8 222	8 795	2 784	1 804	105	892	1 085	1 991	(3 615)	25 678
% av plan	32,0	34,3	10,8	7,0	0,4	3,5	4,2	7,8	-	100,0

Enligt målet i regleringsbrevet ska lika stor andel av varje länsplan vara genomförd vid utgången av år 2001. Med hänsyn till utfallet 1998 bedömer Vägverket att målet är möjligt att nå. Skillnaderna i utbyggnadsandel under år 1998 mellan dels olika åtgärder, dels olika län, motiveras främst av att pågående projekt ska kunna genomföras rationellt och effektivt. Exempel på detta är väg 61 Kil-Fagerås i Värmland, ett projekt med en total-

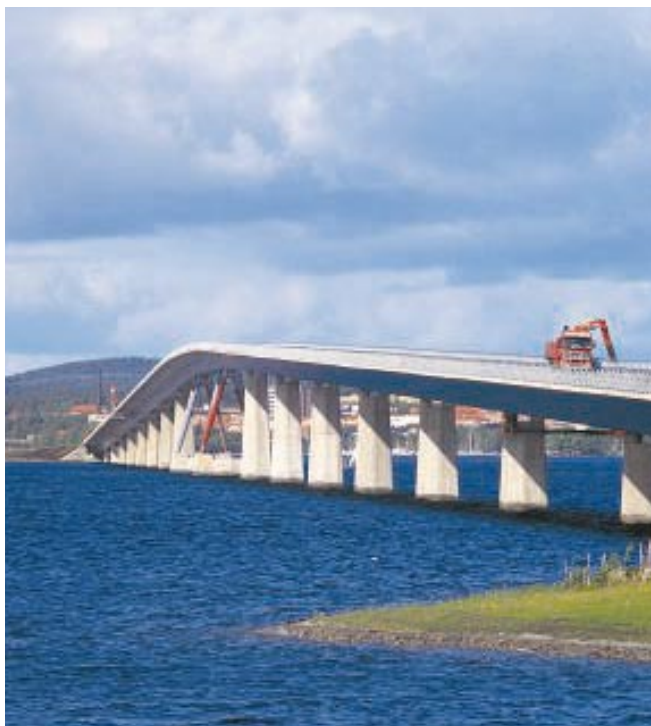
⁷ Inkl. 50 Mkr från 1997 års anslag.

⁸ Innefattar bl.a. medel från -97 för att fullfölja planerna för 1994-2003 och omfattar nyinvesteringar 1 241 mkr, handikappåtgärder 19 mkr, kollektivtrafikåtgärder 17 mkr, förbättring 25 mkr, beläggning grusvägar 60 mkr, korsningar 38 mkr samt rast-, informations- och kontrollplatser mm 10mkr.

kostnad av 370 miljoner kronor, där utbyggnaden utförs under de första åren av planperioden. Den regionala planen i Blekinge är "framgång", dessutom har särskilda medel satts för att ersätta färjan vid Möcklesund med en bro.

Uppföljning av länsfördelning i de regionala planerna, exklusive länsjärnvägar och länefinansiering

Län	Summa kostnader, mkr ⁹	Andel %	Summa plan	Andel %
Stockholm	350	11,8	2 884	11,2
Uppsala	71	2,4	857	3,3
Södermanland	89	3,0	817	3,2
Östergötland	81	2,7	1048	4,1
Jönköping	149	5,0	930	3,6
Kronoberg	74	2,5	649	2,5
Kalmar	85	2,9	527	2,1
Gotland	30	1,0	138	0,5
Blekinge	119	4,0	376	1,5
Skåne	263	8,9	1979	7,7
Halland	51	1,7	549	2,1
Västra Götaland	369	12,4	3 434	13,4
Värmland	179	6,0	977	3,8
Örebro	57	1,9	786	3,1
Västmanland	56	1,9	741	2,9
Dalarna	140	4,7	1776	6,9
Gävleborg	132	4,6	1153	4,5
Västernorrland	160	5,4	1723	6,7
Jämtland	181	6,1	997	3,9
Västerbotten	158	5,3	1772	6,9
Norrbottnen	172	5,8	1563	6,1
Summa	2 966	100	25 676	100



Vallsundsbron, som ersätter en tidigare färja, förbinder Frösön med Storsjöns södra strand.

Verksamhetsområde "Landsbygdsvägen"

I Vägverkets uppgifter ligger att se till att det lågtrafikerade vägnätet i glesbygden utvecklas, utifrån fastställda länsplaner för regional transportinfrastruktur. Detta sker bl.a. tillsammans med lokala utvecklingsgrupper, enligt den strategi som utvecklades i projektet Landsbygdsvägen.

Under 1998 har ca 40 km väg rustats upp inom ramen för Landsbygdsvägen, med tyngdpunkt i de sydöstra delarna av landet. Den totala kostnaden uppgick till ca 15 miljoner kronor, varav Vägverket svarade för två tredjedelar. Verksamheten har under år 1998 fått EU-bidrag med drygt 2 miljoner kronor. Förutsättningarna för framgång är störst där landsbygdsvägarna är rikt förgrenade och har ett förhållandevis stort boendeunderlag.

Investerings- och efterkalkyler av väginvesteringar

Vägverkets uppföljnings- och utvärderingssystem för investeringsobjekt innefattar redovisning av ett investeringsobjekts förväntade kostnader och effekter i samtliga steg i planerings- och projekteringsprocessen och för samtliga objekt där krav på efterkalkyler finns. Systemet har tillämpats sedan 1996 och var 1998 obligatoriskt för objekt större än 50 miljoner kronor. För objekt som planerades före 1996 motiverades den enskilda utbyggnaden till stor del av stråkets samlade betydelse för vägtransportsystemets effektivitet. I kalkylerna har de trafik-, trafiksäkerhets- och miljöeffekter som beräknades i planeringsskedet använts, eftersom tiden från att vägarna öppnats för trafik är för kort för att reella effekter ska kunna följas upp.

Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt >50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 1998

Väg	Vägnät	Delen	Längd km	Kostnad, mkr				Prognos "nyttor"***		
				Slutlig**	Budget	PI 94-03	NNV	Minskad restid tusen tim/år	Minskad antal dödade svårt sk.	Minskad antal lindrigt skadade
Motorväg										
E4	NS	Väderstad-Mjölby	1,3	346	346	345	-0,07	28	1,4	4,3
265	LV	Häggviksleden	1,3	445	472		-			
Flerfältsväg										
E6	NS	Lundbytunneln	3,2	675	700		-			
13-metersväg										
30	ÖR	Bredåkra - Möllenäs	5,5	82	82		+0,14	13	0,3	1,0
80	ÖR	Förbi Storvik	10	261	224	166	-0,15	61	0,7	2,1
263	LV	Bro över Garnsviken	3	129	123	122	+0,1	54	0,2	0,7
263	LV	Borgen - Tullen	3	50	48	50	+0,3	32	0,3	1,0
9-metersväg										
117	LV	Skogaby - Knäred	7,6	86	71	53	-0,4	23	0,1	0,3
172	LV	Förbi Årjäng	5	75	64	32	-0,4	7	0,2	0,6
990	LV	Åker - Läggesta	4	63	57	30	+0,39	15	0,1	0,4
K-738	LV	Bro Möcklösund		92	94	92	-			
Z-542	LV	Vallsundsbron	2,6	307	268	260	+0,7	207	0,02	0,08
Planskild korsning										
E4	NS	Södertälje syd	-	56	54		-			
E4	NS	Hallunda	-	54	51		-			

* Vägnät: NS=nationell stamväg, ÖR=övrig riksväg, LV=länsväg.

** De kostnader, exempelvis för beläggningar, som uppkommer efter öppnandet samt efter årets slut är prognostiserade.

*** "Nyttor": NNV=nettonuvärdekvot, Restid=minskning av restiden, tusentals timmar öppningsåret, Dödade=reduktion av antal dödade öppningsåret, Skadade=reduktion av antal skadade öppningsåret.



Sprängning för ny motorväg E18/20 mellan Örebro och Arboga.

⁹ Inkl. medel från -97 års anslag.

För projekten Häggviksleden, Lundbytunneln, Möcklösund, Södertälje syd och Hallunda har ingen traditionell samhälls-ekonomisk lönsamhetsbedömning gjorts för de enskilda projekten. De har i några fall ingått som delar i större paket, t.ex. Dennisuppgörelsen eller Göteborgsöverenskommelsen. För de övriga visar kalkylerna att 5 projekt av 9 har positiv samhälls-ekonomisk lönsamhet (nettonuvärde=NNV). För tre av projekten med negativ lönsamhet har kostnaderna i byggskedet blivit högre än vad man kalkylerade med i planeringsskedet. Detta beror till en del på att projekten utökats. Exempel på dessa tillkommande åtgärder är ombyggnad av gamla vägen och ny rastplats vid Storvik, vattenskydd vid Knäred och trafikplats vid Årjäng.

Det finns normalt inte tillräckligt underlag för att fullständigt beräkna effekterna av en väginvestering förrän 3–5 år efter att vägen öppnats för trafik. En ny efterkalkyl har därför gjorts för de projekt som redovisades i Vägverkets årsredovisning för 1995. Denna visar god överensstämmelse mellan de båda efterkalkylerna för 6 av 11 projekt. 4 projekt visar en något bättre lönsamhet medan ett visar sämre.

Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för samtliga vägobjekt >50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 1995

Väg nr	Projekt	Totalkostnad	Nettonuvärdeskvot		Minskning resttid tusen tim/år		Minsk. antal skadade & dödade/år	
			Beräkn. -95	Uppföljd -98	Beräkn. -95	Uppföljd -98	Beräkn. -95	Uppföljd -98
E4	Förbi Värnamo	266,3	0,3	0,6	28	36	4,0	6
E4	Mehedeby-Gävle södra	281,4	0,1	0,1	43	43	6,7	7
E6	Delen vid Ljungskile	232,8	-0,4	-0,3	71	75	0,9	1,1
E18	Valnäs-Slotsbron	293,8	-0,5	-0,4	66	81	1,6	1,9
E18	Arboga-Köping	337,2	0,7	1,1	289	264	7,1	11,7
E18	Söderhall-Rösa	409,9	0,1	0,1	184	184	8,5	8,5
E20	Förbi Vretstorp	205,8	-0,2	0,2	61	81	2,7	2,8
E22	Förbi Vä	75,5	1,7	1,9	40	55	3,3	4,2
E22	Förbi Solvesborg etapp 2	137,2	1,0	0,8	118	85	3,5	3,3
41	Berghem-Kinna	368,9	-0,1	0	150	194	2,0	2,0
45	Muddus-Gällivare	88,9	-0,9	-0,9	2,0	2,0	0,1	0,1



Dumprar i arbete på motorvägen mellan Örebro och Arboga

Uppföljning per produkt och tjänst

Kostnader för väginvesteringar per produkt, miljoner kronor

Produkt	1994	1995	1996	1997	1998
Motorväg	3 354	3 319	2 833	2 476	2 789
Bred tvåfältsväg, flerfältsväg, kompl. körfält	1 712	1 716	1 599	1 413	1 360
Normal tvåfältsväg (9 m)	703	882	750	790	738
Smal tvåfältsväg	1 812	1 942	1 275	959	344
Bärighetsförb. väg/bro, tjälsäkring	*	*	*	*	524
Beläggning, grusväg	*	*	*	*	64
Miljö- o Ts-prioriterad väg/gata		8	33	22	69
GC-väg, kollektivtrafikled	96	174	146	99	140
Plankorsningar	95	104	112	115	171
Planskilda korsningar	281	233	159	166	430
Rastplatser m.m.	71	151	81	85	69
Busshållplatser	13	18	18	22	34
Bullerskydd	58	86	115	108	118
Vattenskydd	2	37	43	51	65
Avkörningsskydd	**	**	**	**	274
Övriga skyddsanordningar	145	167	75	64	64
Trafikledningsanordningar	39	89	86	120	121
Övrigt	30	24	4	19	44
Totalt väginvesteringar	8 411	8 950	7 329	6 509	7 418

* Ingår i posten ovan.

** Ingår i posten nedan.

Motorväg, flerfältsväg, bred väg m.m.

Ackumulerad kostnad, km väg och å-priser för vägar öppnade för trafik

		Standard				
		Motorväg	Bred väg, fyrfältsväg	Normal väg	Smal väg	GC-väg
Ack. kostn., mkr (öppnat för trafik)	1994	1 984	1 196	...	...	...
	1995	3 082	918	862	...	...
	1996	3 506	76	567	...	...
	1997	1 127	2 188	380	...	...
	1998	861	1 337	798	312	66
Väglängd, km	1994	101	144	114	...	...
	1995	135	49	129	...	...
	1996	125	7	55	...	...
	1997	45	40	45	...	...
	1998	18	35	66	56	23
Å-pris, mkr/km	1994	20	8	...	...	...
	1995	23	19	7	...	...
	1996	28	11	10	...	...
	1997	25	55	8	...	...
	1998	47	38	12	6	3

Å-priserna (kostnaden per km ny väg) varierar beroende på hur terrängen ser ut, om en befintlig väg har kunnat användas samt om objektet byggs i tätortsmiljö. Även antalet broar, teknisk standard och de geotekniska förhållandena påverkar i hög grad å-priserna.

Av 1998 års ackumulerade kostnad för motorväg hänför sig drygt 400 miljoner kronor till den 1,3 km långa Haggviksleden i Stockholm, och för bred väg/fyrfältsväg hänför sig 600 miljoner kronor till den 3,2 km långa Lundbytunneln i Göteborg. Detta förklarar 1998 års höga å-pris för dessa vägtyper. För övriga motorvägsprojekt uppgår å-priset till 24 miljoner kronor per kilometer och för bred väg/fyrfältsväg till 21 miljoner kronor per

kilometer. Den ackumulerade kostnaden för vätgärder som färdigstälts under året, utöver de som redovisas i tabellen, uppgår till ca 1 000 miljoner kronor.

Beläggning grusvägar

Under 1998 minskades grusväglängden med 201 km genom investeringar för 64 miljoner kronor. Det statliga grusvägnätet utgör idag mindre än 23 procent av det totala statliga vägnätet (1985: 31 procent). Drygt 52 procent av grusvägarna finns inom regionerna Mitt och Norr¹⁰. Av grusvägar med årsdygntrafik över 250 fordon/dygn finns över hälften (52 procent) i Västernorrlands och Jämtlands län. Motsvarande värde var vid årets ingång 54 procent. I de två norra regionerna minskade under året grusvägarnas andel av vägar med trafik med 125–250 fordon/dygn i kombination med randbebyggelse från 31 till 30 procent.

Grusväglängd, km

	1994	1995	1996	1997	1998
Grusvägar >250 fordon/dygn	486	478	475	474	492
Grusvägar >125 fordon/dygn med randbebyggelse	410	290	273	331	318
Grusvägar övrigt	22 957	22 498	21 584	21 371	21 165
Totalt	23 853	23 266	22 332	22 176	21 975
Andel av det statliga vägnätet, %	24,4	23,7	22,8	22,6	22,5



Under 1998 göt Vägverket Produktion Europas första bro i vibrationsfri betong. Metoden innebär stora fördelar för arbetsmiljön.

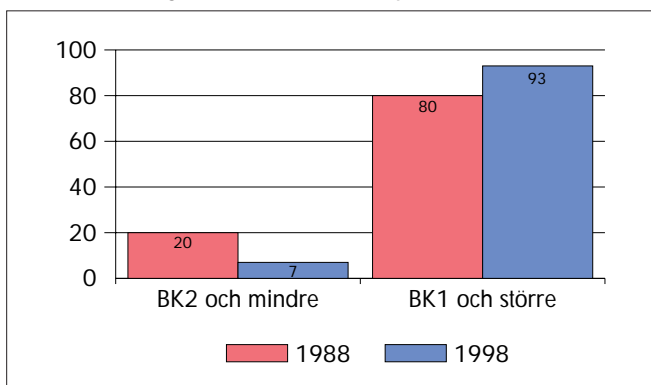
¹⁰ Vägverkets regionindelning framgår av karta på omslagets insida.

Bärighet ¹¹

Normalt tillåts i Sverige fordon med maximalt axeltryck på 11 ton, boggitryck på 18 ton och bruttovikt på 60 ton (BK1)¹². Om begränsningar införs uppstår framkomlighetsproblem för den tunga trafiken. Dessa problem kan delas upp i två delar: dels permanenta brister (BK2 eller BK3), som i allmänhet beror på svaga brokonstruktioner, dels tillfälliga svagheter som uppstår i samband med tjällossningen. Omfattningen, både vilka vägar som drabbas och hur långa restriktionsperioderna blir, beror på väderförhållandena.

Under den senaste 10-årsperioden har stora satsningar gjorts tillsammans med näringslivet för att minska problemen i första hand för tung trafik. Fram till 1994 kom detta främst de sju skogslänen tillgodo. Därefter har satsningar gjorts även i övriga delar av landet. Under 1998 har 524 miljoner kronor investerats för att höja bärigheten på det statliga vägnätet. Därav har 241 miljoner kronor investerats i bärighetshöjning av broar och 129 miljoner kronor i tjälsäkring. Av bärighetssatsningarna 1998 har ca 60 procent gjorts i skogslänen.

Brobeståndets bärighet åren 1988 och 1998, procent



Under år 1998 (1997) hade totalt 14 401 (12 648) km statlig väg tillfälliga begränsningar för tung trafik under i genomsnitt 46 (49) dagar. Orsaken till den ökade längden jämfört med föregående år var att tjällossningen varen -98 var mycket besvärlig i vissa delar av landet. Bl.a. hade Dalsland fem olika tjällossningsperioder. Vidare drabbades 70 procent längre vägsträcka i Region Mitt under 1998 än under de två föregående åren. Norrbotten och Västerbotten hade den största andelen statlig väg med tillfälliga restriktioner under tjällossningsperioden (31 procent av länens vägar). Avstängningarna i landet var totalt 656 000 dygnskilometer, vilket trots ökningen från föregående år underskrider Vägverkets mål för år 2003 (högst 676 000 dygnskilometer väg avstängd på grund av tjällossning). Detta mål har uppfyllts sedan 1996.

Mått	1994	1995	1996	1997	1998
BK 1, andel av det statliga vägnätet, %	87	88	89	90	91
BK 1, förändring, km	+2 782	+1 082	+821	+1 124	+728
BK 2, förändring, km	-2 254	-879	-625	-955	-603
BK 3, förändring, km	-520	-119	-194	-132	-69
Nedsatt bärighet p.g.a. tjällossning, km	21 336	15 500	13 219	12 648	14 401
Medelavstängningstid, dygn	51	51	41	49	46
Tusentals dygnkm avst. p.g.a. tjällossning	1 106	793	532	618	656

¹¹För ytterligare redovisning se avsnitt "Utvecklingen i vägtransportssystemet", Transportkvalitet.
¹²Framkomlighet för godstransporter mäts i bärighetsklasser, BK I innebär att vägen är öppen för all trafik upp till en maximal bruttovikt på 60 ton.

Rastplatser

Under 1998 investerades 43 miljoner kronor i utbyggnader och förbättringar av rastplatser längs de statliga vägarna. Av dessa har ca 10 miljoner satsats för att framför allt underlätta för handikappade.

Enligt den nationella väghållningsplanen ska 85 procent av de nationella stamvägarna år 2000 ha högst 30 minuters restid mellan rastplatser med bl.a. hög tillgänglighet för handikappade. Vid utgången av år 1998 hade 67 procent nått denna standard mot 64 procent året innan. Målet kommer inte att uppnås med dagens åtgärdsstakt.

Redovisning av särskilda åtgärdsområden inom planerna Handikappfrågor

Riktade åtgärder för ca 25 miljoner kronor har genomförts under 1998 för att förbättra de funktionshindrades situation i vägtransportssystemet. Åtgärderna har bl.a. varit handikappanpassning av rastplatser och kantsten i korsningar.

Kollektivtrafikfrågor

Till Vägverkets uppgifter hör att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. I väghållningen sker detta främst genom byggande av busshållplatser (34 mkr år 1998) och kollektivkörväg (3 mkr).

Miljö

För att minska intrång och negativ miljöpåverkan har investeringar för 243 miljoner kronor gjorts under år 1998, varav

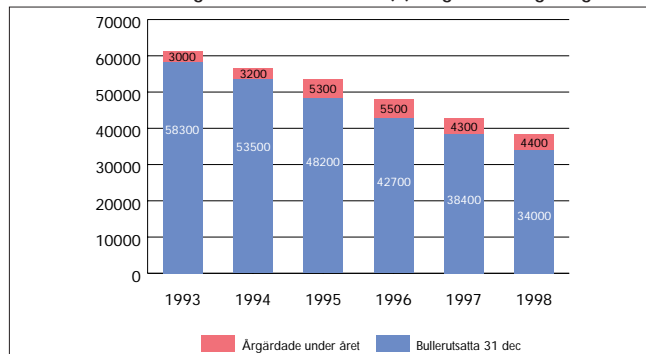
- 18mkr till miljö- och trafiksäkerhetsprioriterade vägar/gator och GC-vägar.
- 118 mkr till bullerskydd.
- 64 mkr till vattenskydd.
- 43 mkr till övriga miljöåtgärder.

Bullerstörda

I samband med ny- och ombyggnad av vägar vidtas regelmässigt åtgärder som begränsar störningarna av trafikbullret. I befintlig miljö är målet enligt propositionen "Transportpolitik för en hållbar utveckling" (1997/98:56) att längs de statliga vägarna ska, vid utomhusbuller på 65 dB(A) i bostadsmiljöer, åtgärder ha vidtagits senast år 2003.

Vid utgången av 1998 beräknas ca 34 000 personer vara utsatta för trafikbuller över 65 dB(A) utomhus längs de statliga vägarna. Detta är en minskning med ca 4 400 personer under året. Med de åtgärder som är planerade enligt länsplaner för regional transportinfrastruktur kommer målet inte att nås till år 2003.

Personer utsatta för vägtrafikbuller över 65 dB(A) längs det statliga vägnätet



(Värden för 1993-1997 har beräknats utifrån inventeringar under 1998).

Vattentäkter

Åtgärder för att reducera eller eliminera konflikter mellan vägtrafik och vattentäkter har under året vidtagits på ett fyrtiotal platser till en kostnad av drygt 65 miljoner kronor. Åtgärderna har slutförts på 16 av dessa.

Trafiksäkerhet

Antalet dödade på det statliga vägnätet visar en svag minskning under den senaste femårsperioden. Utvecklingen är inte tillräcklig för att nå målet totalt högst 400 döda på hela vägtrafiksystemet i landet år 2000. Antalet svårt skadade ligger under år 1998 på samma nivå som i mitten av 90-talet.

	1994	1995	1996	1997	1998
Dödade	436	410	415	404	395
Svårt skadade	2405	2328	2198	2294	2345
Totalt	2841	2738	2613	2698	2740
Andel dödade/svårt skadade på det statliga vägnätet av total för landet	74/57%	71/58%	77/59%	75/59%	73/60%

Trafiksäkerhetsaspekter beaktas alltid i samband med åtgärder på det statliga vägnätet. De ingår därmed alltid som en del i beslutsunderlaget. Av investeringarna år 1998 gjordes 10% primärt av trafiksäkerhetsskäl. De fördelar sig bl.a. på

- 100 mkr till vägbyggnad, inkl. hastighetsdämpande åtgärder.
- 125 mkr till gång- och cykelvägar.
- 182 mkr till korsningar, varav 40 mkr till planskilda korsningar.
- 274 mkr till avkörningsskydd/räcken.

Satsningar har gjorts på att sanera vägarnas sidomiljöer. Fasta föremål avlägsnas för att konsekvenserna av en avkörning ska mildras. Ett alternativ till att ta bort fasta föremål är att sätta upp sidoräcken som hindrar fordon från att kollidera med t.ex. en bergvägg. Under året har räcken satts upp för 274 miljoner kronor, vilket motsvarar en sträcka av över 1 000 km.



Breda tvåfältsvägar (13-metersvägar) med höga trafikflöden har på flera håll i landet varit högt belastade med svåra olyckor. Vägen inbjuder till höga hastigheter samtidigt som det höga trafikflödet gör att misstag ofta förorsakar mötesolyckor – frontalkrockar. Ett av dessa allvarligt belastade vägnät var motortrafikleden norr om Gävle på E 4. Som ett led i ett utvecklingsprojekt har det aktuella avsnittet förses med mitträcke. Körbanan har delats in i två körfält i den ena riktningen och ett i den andra. Varannan till var tredje kilometer växlar en- och tvåfältigheten riktning. Räcket sattes upp sommaren '98 och olycksutvecklingen följs kontinuerligt. Ytterligare några utvecklingssträckor planeras för de kommande åren på olika håll i landet.



Trafiksäkerheten vid skolor har förbättrats bl.a. genom hastighetsbegränsningar.

Väginformatik

Enligt inriktningen i den nationella väghållningsplanen ska väginformatikåtgärder i ökad omfattning komplettera traditionella väginvesteringar. Väginformatiksystem byggs för att lösa framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem i tätorter och på landsbygden. Under året har arbetet med att förbereda övergången till engelskt signalväxlingssystem i trafiksignaler¹³ intensifierats.



En första trafikövervakningskamera har satts upp på E4 vid Iggesund.

Dessutom har bl.a. trafikstyrningssystem installerats i Lundbytunneln i Göteborg och förberedelser gjorts för väginformatiksystem på Yttre och Inre Ringvägen i Malmö, inklusive Öresundsbron.

¹³ Genomförs 4-12 sept. -99.

DRIFT OCH UNDERHÅLL AV VÄGAR

Verksamhetsmål

• Underhållet av det statliga vägnätet ska ske på ett sådant sätt att nuvarande standard upprätthålls samt att minst 10 procent av det eftersläpande underhållet återtas under år 1998. Regionala skillnader i ytstandard på belagda vägar ska minska för vägar med samma trafikvolym¹⁴. Resultat: Uppfyllt, ca 15% av beläggningsunderhållet

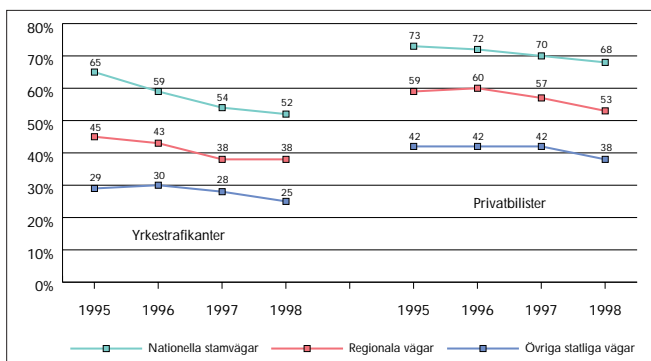
• Driften av det statliga vägnätet skall ske så att en god framkomlighet och en hög trafiksäkerhet tillgodoses¹⁴. Resultat: Delvis uppfyllt

Vägverkets interna mål:

• Priset per tur ska vara reall oförändrat. Resultat: Uppfyllt

Kvaliteten på vägunderhållet mäts med hjälp av årliga enkäter. Andelen trafikanter som är nöjda med vägunderhållet har minskat under de fyra år som mätningar genomförts. Minskningen gäller generellt. Trafikanterna i de södra delarna av landet är mer nöjda än trafikanterna i de norra delarna och privatbilisterna är mer nöjda än yrkestrafikanterna. Enkäterna genomförs både på våren och hösten.

Andel privatbilister och yrkestrafikanter nöjda med vägunderhållet (statliga vägar)



Uppföljning

Verksamhetsvolym för drift och underhåll, miljoner kronor¹⁵

	1994	1995	1996	1997	1998
Underhåll belagd väg	1 705	1 889	1 301	1 371	2 203
Underhåll grusväg	391	501	345	304	259
Underhåll bro, tunnel och färjeled	472	484	341	358	560
Vägutrustning	*	*	*	*	390
Underhåll sidoområde och sidoanläggningar	*	*	*	*	38
Underhållstjänster	2 568	2 874	1 987	2 033	3 450
Vinterväghållning	1 700	1 721	1 670	1 497	1565
Drift av belagd väg	*	*	*	*	432
Drift av grusväg	*	*	*	*	208
Drift av sidoområde och sidoanläggningar	233	223	197	219	215
Drift av vägutrustning	479	545	535	568	287
Drift av bro och tunnel	29	30	30	38	50
Drift av färjeled	300	325	333	357	350
Drifttjänster	2 741	2 844	2 765	2 679	3 107
Summa drift och underhåll	5 309	5 718	4 752	4 712	6 557

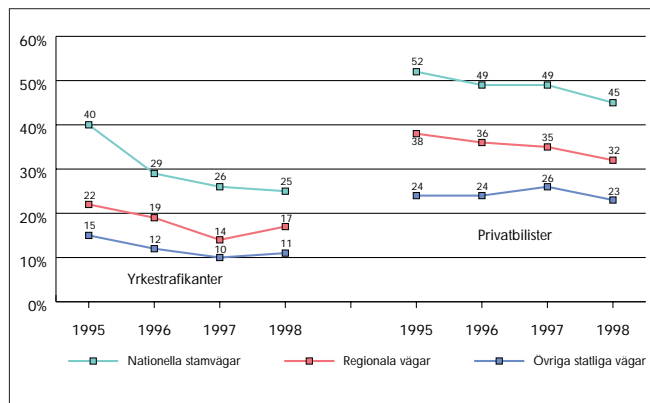
* Ingår i ovanstående

¹⁴ Vägverkets regleringsbrev 1998.
¹⁵ Produkt- och tjänsteindelningen har ändrats fr.o.m 1998, vilket försvårar jämförelser på detaljnivå mot föregående år.

Underhåll av belagd väg

Under 1998 har underhållet av belagda vägar ökat genom extramedel och lägre priser än åren innan. En betydande del av eftersläpningen har därmed kunnat inhämtas. Storleken på återhämtningen har beräknats till ca 15procent. Samtidigt medförde de stora regnmängderna under sommaren ett utökat underhållsbehov. Övrigt eftersläpande underhåll (vägmärken, vägräcken, vägmärkningar) är i huvudsak oförändrat.

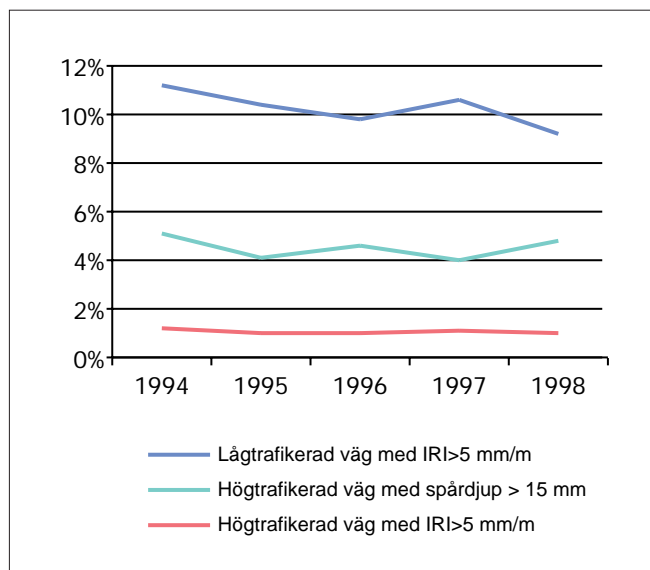
Andel privatbilister och yrkestrafikanter nöjda med belagda statliga vägar



Sedan 1987 följer Vägverket upp vägnätets jämnhet och spårbildning. Mätningar sker under sommaren. Resultatet av 1998 års verksamhet syns fullt ut först i 1999 års mätningar.

Det är endast ca 1 procent av de högratifierade vägnäten (> 2 000 fordon/dygn) som uppvisar otillfredsställande jämnhet. Ingen region har andelar över 2 procent. Motsvarande värde för lågratifierade vägar är drygt 9 procent, och tendensen är svagt minskande. En utjämning har skett under de senaste åren genom att medelvärdet för områdena från Mälaren och norrut (där de högsta värdena funnits) minskat från 14,1 procent till 11,5 procent. För områdena söder om Mälaren har andelen vägar med otillfredsställande standard varit runt 7 procent under hela perioden.

Spårbildning förekommer endast på högratifierade vägar. Regionerna Skåne och Stockholm uppvisar bättre värden än övriga landet.



IRI = Index som mäter ojämnhet längs vägen

Underhåll av belagd väg och grusväg

		Tjänst ¹⁶	
		Underhålls-beläggning ¹⁶	Grusvägsdrift och underhåll
Kostnad mkr	1994	1 410	391
	1995	1 551	501
	1996	1 070	345
	1997	1 209	304
	1998	1 650 ¹⁷	467
Utfört under året milj m ² (belägg.) resp km (grusväg)	1994	24	23 853
	1995	33	23 266
	1996	22	22 332
	1997	22	22 176
	1998	35	21 975
A-pris kr/m ² (belägg.) resp kr/m (grusväg)	1994	59	16
	1995	47	22
	1996	49	15
	1997	55	14
	1998	47	21

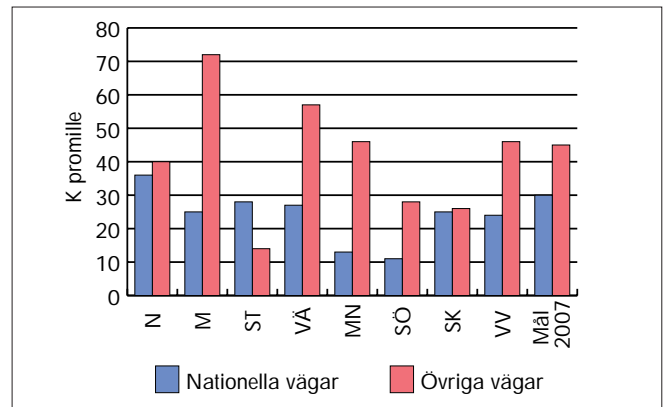
Grusvägar

Trafikflödet på grusvägnätet är i allmänhet lågt. Standarden på grusvägarnas över- och underbyggnad är ofta undermålig. Det är därför förenat med stora svårigheter att upprätthålla god standard. Detta återspeglar sig också i trafikantenkäterna där endast 16 procent av förarna är nöjda med grusvägsunderhållet. Trafikanternas bedömningar är, till skillnad från tidigare år, likartade över hela landet. En satsning har gjorts under året på att höja och utjämna grusvägstandarden.

Brounderhåll

Fr.o.m. år 1998 styrs brounderhållet, på nationell nivå, med hjälp av tillståndsbeskrivningar "Brist på kapitalvärde" (K). Beskrivningen avser förekommande skador i förhållande till återanskaffningsvärdet och mäts i promille. För planperioden 1998–2007 gäller att skillnaderna i kapitalvärdestillståndet

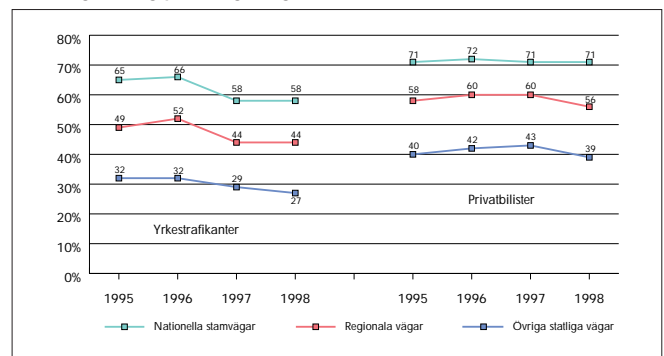
mellan de olika regionernas brobestånd ska utjämnas. För det statliga brobeståndet som helhet ska tillståndet minst bibehållas. Tendensen är att tillståndet förbättras i samtliga regioner och mest i områden med högt utgångsläge.



Vinterväghållning

Vinterväghållningen syftar till att hålla vägbanan framkomlig och trafiksäker. Huvuddelen av resurserna används till att hålla vägarna fria från snö och halka. På tre fjärdedelar av vägnätet tilläts dock snövägbanor som har en yta av packad snö eller is.

Andel privatbilar och yrkestrafikanter nöjda med vinterväghållning på statliga vägar



Gävleområdet drabbades den första helgen i december av "århundradets snöfall". Snömängder över 1,5 meter och vindstyrkor på över 15 meter/sekund uppmättes. Trafiken i och omkring Gävle lamslogs och polismyndigheten beslutade, för att förhindra att trafikanter blev stående utefter vägen, om att alla vägar skulle stängas. E4 förbi Gävle var stängd från söndag till och med tisdag och förbifartstrafiken hänvisades till vägar längre in i landet.

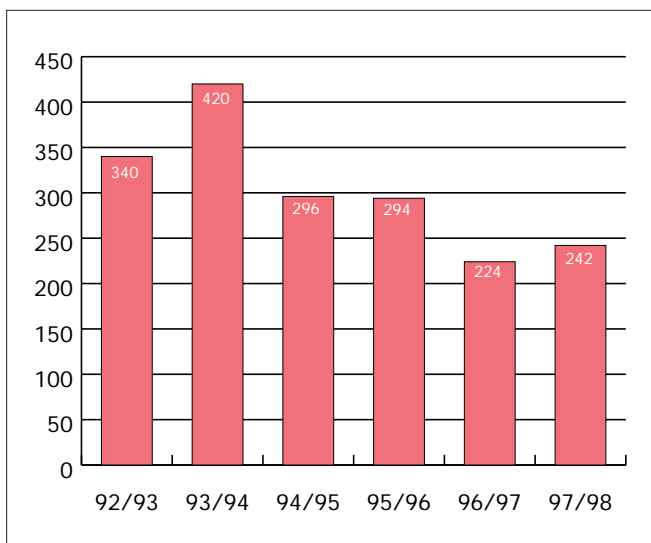
¹⁶ Kostnadsuppföljningen har lagts om till 1998. För att möjliggöra en jämförelse bakåt i tiden har de redovisade kostnaderna i tabellen för 1994-1997 räknats om för att motsvara den nuvarande uppföljningsstrukturen.
¹⁷ Exklusive rekonstruktion.

Andelen trafikanter som är nöjda med vinterväghållningen framgår av grafen ovan. Jämfört med tidigare uppföljningar anser yrkestrafikanterna att tillståndet försämrats. Årets vinter var i väghållningshänseende lindrigare än normalt i den norra halvan av landet medan den södra hade svårare förhållanden än normalt.

Vägsalt

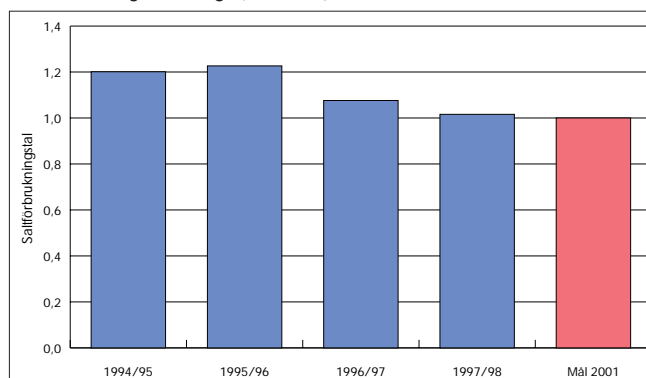
Av trafiksäkerhetsskäl används vägsalt i vinterväghållningen vid temperaturer vid och strax under 0°C. Vägverkets mål beträffande saltanvändning är att förbrukningen ska vara högst 200 000 ton, en normalvinter efter sekelskiftet. Delmålet för säsongen 1997/98 var 250 000 ton och förbrukningen blev 242 000 ton. Detta är en ökning från säsongen 1996/97 med 18 000 ton. Ökningen kan delvis förklaras med att den gångna vintern var något strängare än den föregående.

Saltförbrukning i vinterväghållningen, tusen ton/vintersäsong



Diagrammet till höger visar ett jämförelsetal där saltförbrukningen ställs mot dels den saltade väglängden och dels väderstatistiken för vintern.

Saltförbrukningstal A-väg* (hela riket)



*A-väg: De vägar som med hänsyn tagen bl.a. till trafikarbete och klimat är i behov av saltning.

Driftverksamhet på entreprenad

Sedan 1992 har Vägverket successivt övergått från driftverksamhet i egen regi till upphandling i konkurrens. Den konkurrensutsatta andelen uppgick år 1998 till 83 procent. I två tredjedelar av områdena var Vägverket Produktion entreprenör. NCC, Skanska och PEAB hade tillsammans 30 procent av driftuppgiften. Vid sidan av dessa fyra entreprenörer finns ett litet antal lokala entreprenörer som lämnat anbud och i några få fall fått uppdraget.

Riksrevisionsverket har granskat Vägverkets konkurrensutsättning av drifttjänster. Slutsatserna har redovisats i rapporten "Sex år med beställar/utförar-modellen". Vägverket får gott betyg för sitt sätt att införa konkurrensutsättning av driftverksamheten. Samtidigt påpekas att uppföljningsverksamheten behöver utvecklas och att antalet entreprenörer som deltar i anbudsgivningen är begränsat.

Färjetransporter

Vid ingången av 1998 fanns det 42 allmänna färjeleder längs det statliga vägnätet. Lederna betraktas som en del av vägnätet och ska därför vara i drift större delen av dygnet. Under andra halvåret 1998 ersattes färjelederna vid Björksele i Västerbotten, Vallsundet i Storsjön och Trästa i Roslagen med broförbindelser.



Vinterväghållning på en mindre väg.



Kurs i montering av pontonbroar inom ramen för Vägverket försvarsverksamhet.

Ett mått på färjedriftens kvalitet är i vilken omfattning som turer ställs in på grund av bl.a. tekniska fel. Under 1998 har 455 turer, av över en halv miljon, ställts in. Av dem ställdes 128 in i samband med det omfattande snöovädret i Gävlebukten och norra Uppland i början av december 1998.

Nyckeltal för analys av färjetransporter på det statliga vägnätet

Mått	1994	1995	1996	1997	1998
Kostnad, mkr	302	325	334	357	350
Antal tusen turer, tor	554	554	553	548	546
Inställda turer	..	630	600	121	455
Overskeppade tusen fordon	..	10 200	10 300	10 000	10 000
Å-pris kr per tor	546	587	604	651	641
Å-pris kr per skeppat fordon	..	32	32	36	35
Realt å-pris per tor	587	618	619	659	641
Realt å-pris per skeppat fordon	..	34	33	36	35

FÖRSVAR

Total verksamhetsvolym: 51 (40) miljoner kronor.

Beredskapsverksamheten inom Vägverket ska bedrivas så att kraven på väghållningen från försvarsmakten och den civila delen av totalförsvaret kan tillgodoses under höjd beredskap. Verksamheten ska även bedrivas så att de resurser och den beredskap som skapas ska kunna utnyttjas vid svåra påfrestningar på samhället i fred och för internationella fredsfrämjande och humanitära insatser.

Verksamhetsmål¹⁸

I syfte att minska sårbarheten, öka uthålligheten samt förbereda en ledningsorganisation ska:

- Vägverkets kris/krigsledningsorganisation ha en godtagbar förmåga att genomföra ledning vid svåra påfrestningar på samhället i fred samt kris och krig Resultat: Uppfyllt
- Vägverket säkerställa att erforderliga reservbroar och färjor finns tillgängliga för att ersätta utslagna förbindelser vid höjd beredskap. Resurserna ska även kunna användas vid svåra påfrestningar på samhället i fred och vid internationella insatser Resultat: Uppfyllt

- Driftvärnets krigsduglighet vidmakthållas Resultat: Uppfyllt
- Vägverkets reservbrobyggledare med handledning kunna iordningställa Vägverkets reservbromateriel Resultat: Uppfyllt
- Bidra till att säkerställa ledning av väghållning vid svåra påfrestningar på samhället i fred (stora snöoväder, höga vattenflöden), kris och krig Resultat: Uppfyllt
- En handlingsberedskap inför en anpassningsperiod finnas. Resultat: Uppfyllt

Uppföljning

Investeringar i beredskapsmateriel har gjorts av bl.a. broar, drivenheter till färja samt kringutrustning till reservbroar.

Vägverket har övertagit materiel från försvarsmakten. 40 procent av baspontonerna har svåra rostangrepp och kräver på sikt omfattande renovering. Huvuddelen av den kvalificerade drivutrustningen är anskaffad. Förmågan att ersätta raserade broar anses godtagbar liksom kapaciteten att leda byggande av reservbroar under enkla förhållanden.

Förmågan till ledning av väghållning har ökat genom investeringar i kristalighet i Vägverkets radiosystem 90. Vissa brister i uthålligheten finns dock kvar. Vid drygt hälften av Vägverkets prioriterade ledningscentraler saknas fortfarande reservkraft. Förmågan att ställa om till kris- och krigsorganisation anses som godtagbar trots vissa brister.

Hälften av Vägverkets kris- och krigsledningsorganisationer har genomfört någon form av kris-, funktions- eller ledningsövning under året. Ledningsförmågan anses godtagbar.

Driftvärnet har vidmakthållit sin krigsduglighet och har en godtagbar förmåga att lösa sina uppgifter. Vägverkets beredskaps- och anpassningsplaner anses vara i godtagbart skick.

Investeringar i beredskapsmateriel och genomförd driftvärnsutbildning

Verksamhet	1994	1995	1996	1997	1998
Investering i beredskapsmateriel, mkr	37	34	28	22	35
Andel driftvärnsmän som genomfört driftvärnsutbildning, %	61	50	58	65	66

¹⁸ Enligt regleringsbrevet till ÖCB för funktionen transporter.

PRODUKTIONSUPPGIFTEN M.M.

Utgångspunkter för verksamheten

Verksamheten bedrivs i fem resultatenheter: Vägverket Produktion, Vägverket Konsult, Vägverket Färjerederiet, Vägsektorns Utbildningscentrum (VUC) och Vägverket Trafikdata. Årsboksluten för de tre förstnämnda granskas av externa revisorer.

Utgångspunkten är att verksamheten bedrivs på företags-ekonomisk grund. Uppdrag genomförs även åt Vägverket av utomstående under förutsättning att det är förenligt med verkets instruktion och rymms inom de ramar som regeringen föreskrivit. Risktagandet för staten ska minimeras. Resultat- enheternas redovisning delas in i tre resultatområden: uppdrag åt utomstående, konkurrensutsatta uppdrag åt Vägverket och ej konkurrensutsatta uppdrag åt Vägverket. Uppdelningen i resultatenheter och resultatområden reducerar risken för korssubventioner och bidrar till konkurrensneutralitet. Regeringen beslutar om disposition av årets resultat av uppdrag som utförs åt utomstående där den ackumulerade vinsten överstiger tio procent av årets omsättning, efter förslag från Vägverkets styrelse. Styrelsens förslag till disposition av årets resultat för denna verksamhet framgår på sidan 60.

PRODUKTIONSUPPGIFTEN

Vägverkets produktionsuppgift omfattar projektering, byggande, drift och underhåll av det statliga vägnätet samt drift av de statliga färjelederna.

Nyckeltal 1996–1998

Nyckeltal	Produktion ¹			Konsult			Färjerederiet		
	1996	1997	1998	1996	1997	1998	1996	1997	1998
Nettoomsättning (mkr)	5 132	4 429	5 240	282	251	268	311	323	324
Resultat efter finansiella poster (mkr)	-3	81	58	-27	2	5	41	13	23
Andel extern försäljning av total, %	16	17	19	12	12	12	5	4	4
Konkurrensutsättningsgrad, %	100/66 ²	100/77 ²	100/90 ²	100	100	100	0	0	0
Nettomarginal, %	Neg	1,8	1,1	Neg	1	2	13	4	7
Räntabilitet på eget kapital, %	Neg	6,1	4,4	Neg	11	17	52	13	21
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	Neg	8,5	6,3	Neg	11	17	25	9	15
Soliditet, %	35	37	32	16	33	32	26	27	34
Antal anställda vid utgången av året	3 450	3 164	3 058	416	401	388	383	391	394

Definitioner:

Konkurrensutsättningsgrad: Andel av nettoomsättningen under året som avser uppdrag erhållna i konkurrens.

Räntabilitet på eget kapital: Årets resultat efter skatt i förhållande till genomsnittligt eget kapital.

Räntabilitet på sysselsatt kapital: Resultat efter finansnetto plus räntekostnader i förhållande till genomsnittligt sysselsatt kapital.

Sysselsatt kapital: Balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder.

Nettomarginal: Resultat efter finansnetto i förhållande till årets nettoomsättning.

Soliditet: Eget kapital i förhållande till balansomslutningen på balansdagen.

¹ Fr.o.m. 1996 redovisas resultatet för Vägverket Produktion med tillämpning av successiv vinstavräkning av pågående arbeten enligt Byggtrentrens branschrekommendation. Redovisningsmetoden innebär att resultatet avräknas i takt med upparbetningsgraden. Periodens upparbetade intäkter utgörs av periodens upparbetade kostnader med tillägg för periodens upparbetade resultat samt med justering för förändring av bedömda riskreservationer. Angivna värden för 1996 har omräknats enligt de nya principerna.

Balansräkning i sammandrag, miljoner kronor

Balansräkning i sammandrag ²	Produktion			Konsult			Färjerederiet		
	1996	1997	1998	1996	1997	1998	1996	1997	1998
Tillgångar									
Anläggningsstillgångar	611	627	648	10	10	13	227	228	228
Varulager m.m.	123	95	88	0	0	0	3	3	2
Kortfristiga fordringar	1 071	965	1 337	49	52	65	37	34	31
Kassa och bank	893	841	853	16	20	21	0	0	0
Summa tillgångar	2 698	2 528	2 926	75	82	99	266	265	261
Eget kapital och skulder									
Internt tillfört kapital	550	550	550	39	25	25	40	40	40
Bundna reserver	408	336	339	0	0	0	0	0	0
Balanserad vinst/förlust	0	0	0	0	0	2	0	22	31
Årets resultat	-3	58	42	-27	2	5	28	9	17
Summa eget kapital	955	944	931	12	27	32	68	71	88
Avsättningar	197	176	157	0	0	0	0	0	0
Långfristiga skulder	0	0	0	0	0	0	129	130	115
Förskott från kunder	84	80	87	0	0	0	0	0	0
Fakturerad ej upp- arbetad inlåst	409	433	633	0	1	0	0	0	0
Övriga kortfristiga skulder	1 053	895	1 118	63	54	67	69	64	58
Summa eget kapital, avsättningar och skulder	2 698	2 528	2 926	75	82	99	266	265	261

Nedan följer redogörelser för respektive resultat enhet. För en mer detaljerad redovisning av årets verksamhet, resultat och ställning hänvisas till respektive enhets årsrapport för 1998.



Verksamhet

Vägverket Produktion bedriver byggnads-, drift- och underhålls-verksamhet inom väg- och anläggningsområdet. Avkastningskravet är 15 procent på internt tillfört kapital efter intern vinstskatt på 28 procent. Fr.o.m. 1999 sker en anpassning till branschen genom att avkastningskravet ställs på totalt eget kapital. Kravet blir då 10 procent.

Marknad och organisation

Anläggningsmarknaden har, med vissa regionala undantag, varit fortsatt svag under 1998. Vägverkets fortsatta konkurrensutsättning av geografiska driftområden innebär att ytterligare 27 grundpaket drift var föremål för anbudsupphandling. Tjugo av dessa räknades hem av Vägverket Produktion. Erhållna grundpaket drift, framgångar hos externa beställare samt ett ökat utbud av drift- och underhållsarbeten under hösten resulterade i att Vägverket Produktions nettoomsättning ökade med 811 miljoner kronor till 5 240 (4 429) miljoner kronor. Uppdrag åt utomstående svarade för ca 19 (17) procent av nettoomsättningen.

Andelen konkurrensutsatt produktion 1998 uppgick till 93 procent. Återstående 7 procent bedöms bli föremål för konkurrensutsättning under 1999. Av årets orderingång utgjordes ca 99 procent av konkurrensutsatt verksamhet.

Den pressade marknaden, framför allt för nyinvesteringar, har under året lett till lokala och regionala översyner och justeringar av organisationen. En satsning på utveckling av inköps- och upphandlingsfunktionen har inletts. Bearbetningen av framför allt nya kundgrupper på marknaden har intensifierats, dels via media och mässor, dels genom lokal kundbearbetning.

I början av året göt Vägverket Produktion Europas första bro i vibreringsfri betong, i samarbete med Cement- och betong-institutet samt Vägverket. Denna betongtyp har därefter rönt mycket stort intresse från branschen och bedöms få stor betydelse för framtida konstruktioner.

² Första värdet avser investeringsverksamhet, andra värdet drift- och underhålls-verksamhet.
³ Fr.o.m. 1997 tillämpar resultat enheterna den nya årsredovisningslagens principer för uppställning av resultat- och balansräkning.



Årets resultat

Resultatet efter intern vinstskatt uppgick till 42 (58) miljoner kronor. Detta ger en räntabilitet på internt tillfört kapital på 7,0 (10,0) procent. Räntabiliteten på eget kapital, vilket gäller som avkastningskrav fr.o.m. 1999, uppgår till 4,4 (6,1) procent.

De konkurrensutsatta resultatområdena visar sammantaget ett positivt resultat efter finansiella poster. Bruttoresultatet har dock minskat. Det är främst den rådande konkurrenssituationen inom anläggningsmarknaden som bidragit till resultatför-sämringen. Drift- och underhållsverksamheten visar dock tillfredsställande lönsamhet.

Förlusterna inom resultatområde I har huvudsakligen orsakats av ett par anläggningsuppdrag. I övrigt har expansionen på den externa marknaden givit ett positivt bidrag. Trots en kraftig volymökning har försäljnings- och administrationskostnaderna hållits oförändrade. Finansnettot uppgår till 34 (34) miljoner kronor och utgörs av ränta på likvida medel under 1998.

Kvalitet och miljö

Vägverket Produktion har under året utvecklat kvalitetssystemet till ett ledningssystem, genom att integrera SS-EN ISO 9001, SS-EN ISO 14001 och AFS 1996:6 i en ny manual. Certifieringar enligt SS-EN ISO 9001 har fortsatt inom beläggningsverksamheten samt drift och underhåll.

Vägverket Produktions ledningsgrupper har deltagit i seminarier om Utmärkelsen Svensk Kvalitet och genomfört förenklade analyser. Resultatet utgör underlag för 1999 års handlingsplaner.

Under året har ett utvecklingsprojekt genomförts tillsammans med Vägverkets Region Väst i syfte att underlätta tillvaron i trafiken för handikappade och barn.

Framtid

Under 1999 kommer Vägverket Produktion att vara fullständigt konkurrensutsatt. Målet för Produktion är att bibehålla en hög marknadsandel på Vägverksmarknaden och att vara fortsatt ledande inom drift och underhåll.

De närmaste åren förväntas både Vägverkets och Banverkets nyinvesteringar minska. Detta innebär en fortsatt hård press på Produktions byggavdelningar. De egna resurserna kommer därför att delvis flyttas över till drift- och underhållsavdelningarna. För att kompensera effekterna av den krympande offentliga investeringsmarknaden kommer Vägverket Produktion att intensifiera bearbetningen av marknadsvolymerna hos beställare utanför Vägverket.

FoU-arbetet inriktas i allt större utsträckning på affärsutveckling. Marknadsläget innebär fortsatta krav på produktivitet utveckling inom Vägverket Produktion.

Resultaträkning i sammandrag för Vägverket Produktion, miljoner kronor

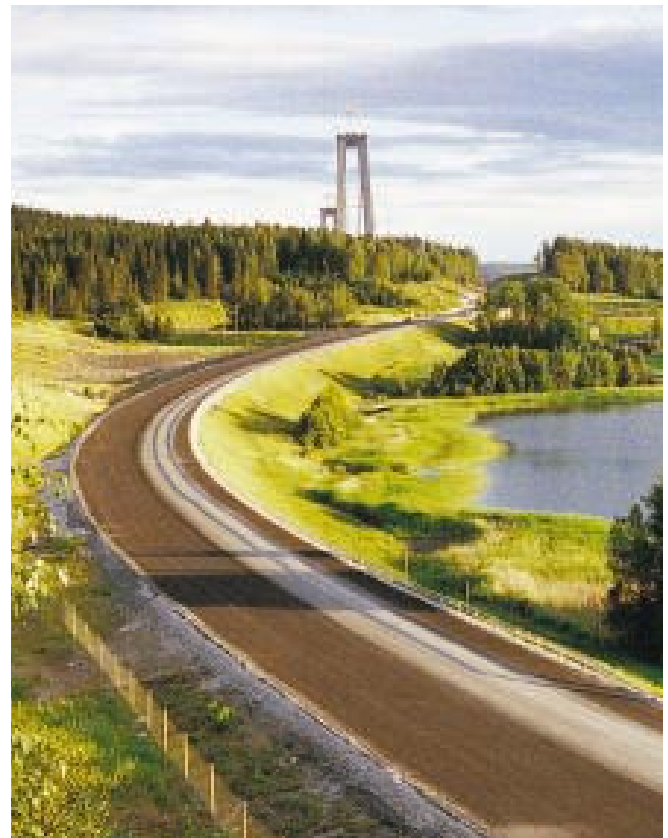
Resultaträkning ¹	RO I ²			RO II ²			RO III ²			Totalt		
	1996	1997	1998	1996	1997	1998	1996	1997	1998	1996	1997	1998
Nettoomsättning	806	738	968	3 233	3 017	3 921	1 093	674	351	5 132	4 429	5 240
Kostnader för produktion	-774	-706	-942	-3 196	-2 815	-3 709	-924	-601	-307	-4 894	-4 122	-4 958
Bruttoresultat	32	32	26	37	202	212	168	73	44	238	306	282
Försäljnings- och administrations-kostnader	-47	-44	-48	-189	-178	-194	-64	-37	-16	-299	-259	-258
Rörelseresultat	-15	-12	-22	-152	24	18	105	35	28	-62	47	24
Finansiella poster	9	6	6	37	23	26	12	5	2	58	34	34
Resultat efter finansiella poster	-6	-6	-16	-115	47	44	117	40	30	-3	81	58
Intern skatt ³										0	-23	-16
ÅRETS RESULTAT										-3	58	42

Verksamhet

Vägverket Konsult projekterar infrastrukturanläggningar och utför andra tekniska tjänster inom området. Avkastningskravet uppgår till 15 procent på eget kapital efter intern vinstskatt på 28 procent.

Marknad

Marknaden för tekniska konsulttjänster inom infrastrukturuområdet har stabiliserats under 1998, dock på en lägre nivå än tidigare. Efterfrågan har efter en svag inledning varit relativt god under året. Konkurrensen har varit fortsatt hård med pressade arvoden som följd. Av Vägverket Konsults omsättning 1998 utgör den Vägverksinterna andelen 88 procent. Den externa andelen av omsättningen har främst innefattat uppdrag åt andra statliga verk.



Del av E4:an längs Höga kusten där Vägverket Konsult projekterat 30 km väg och ett 30-tal broar.

Årets resultat

Årets resultat efter intern vinstskatt uppgick till 5 (2) miljoner kronor. Resultatet före skatt uppgick för resultatområdet konkurrensutsatta uppdrag åt Vägverket till 4 (1) miljoner kronor och för resultatområdet uppdrag åt utomstående till 1 (1) miljon kronor. Resursutnyttjandet har varit högt under större delen av året vilket bidragit till det goda resultatet. Nettomarginalen uppgår till 2 (1) procent och räntabiliteten på eget kapital till 17 (11) procent.

Vägverket Konsult har under 1998 fortsatt sitt arbete med att

¹ 1997 års kostnader för produktion har korrigerats för att erhålla jämförbarhet mellan åren. Fr.o.m. 1996 redovisas resultatet enligt principerna för successiv vinstavräkning.

² Resultatområden (RO) I: Uppdrag åt utomstående, II: Konkurrensutsatta uppdrag åt vägverket och III: Ej konkurrensutsatta uppdrag åt Vägverket. ROIII har 1997 belastats med 26 miljoner kronor som reserveras för personal som blivit övertalig i samband med 1997 års konkurrensutsättning av grundpaket drift.

³ Intern vinstskatt uppgår till 28 procent.

anpassa kompetens och resurser mot nya efterfrågade områden som trafiksäkerhet, miljö, handikappfrågor samt bärighet och beläggning. Under året har ett nytt IT-stöd för vägprojektering anskaffats.

Kvalitet och miljö

Vägverket Konsult har ett kvalitetssystem enligt ISO 9001 som är uppbyggt i två nivåer. En manual för hela konsultenheten med gemensamma rutiner fastställdes 1996. Som nivå två har de olika avdelningarna tagit fram kvalitetshandböcker som har fastställts och införts 1997. Arbete har påbörjats under året för att förbereda deltagandet i tävlingen "Utmärkelsen kvalitet i Vägverket" under 1999. Vägverket Konsults kunder har vid ett flertal tillfällen utfört kvalitetsrevisioner.

Inom miljöområdet har ett miljöledningssystem börjat införas.

Vägverket Konsult har projekterat 30 km väg och ett trettioalv broar inom "Projekt Höga Kusten". Detta projekt tilldelades Vackra vägars pris 1998.

Framtid

1999 förväntas omsättningen vara i nivå med 1998 års omsättning. Lönsamheten bedöms motsvara resultatkravet för 1999. Andelen större projekteringsuppdrag bedöms minska ytterligare, medan andelen mindre uppdrag inom olika nischområden förväntas öka.

Resultaträkning i sammandrag för Vägverket Konsult, miljoner kronor

Resultaträkning	RO I ¹			RO II ²			Totalt		
	1996	1997	1998	1996	1997	1998	1996	1997	1998
Nettoomsättning	35	31	33	247	220	235	282	251	268
Kostnader för produktion	-35	-28	-30	-259	-206	-219	-294	-234	-249
Bruttoresultat	0	3	3	-12	14	16	-12	17	19
Försäljnings- och administrationskostnader	-2	-2	-2	-14	-14	-13	-16	-16	-15
Rörelseresultat	-2	1	1	-26	0	3	-28	1	4
Finansiella poster	0	0	0	1	1	1	1	1	1
Resultat efter finansiella poster	-2	1	1	-25	1	4	-27	2	5
Skatt ³							0	0	0
ÅRETS RESULTAT⁴							-27	2	5



Verksamhet

Vägverket Färjerederiets verksamhet omfattar drift, underhåll och investering av de statliga färjelederna. Som stöd för verksamheten finns två varv. Avkastningskravet uppgår till 15 procent på eget kapital efter intern vinstskatt på 28 procent.

Marknad

Under 1998 har 59 (59) fartyg trafikerat 43 (43) leder, varav 42 statliga och 1 kommunal på entreprenad. 10 miljoner fordon och 1,4 miljoner passagerare utan fordon har transporterats på totalt 545 498 (548 404) färjeturer (tur och retur). 327 (121)

turer har ställts in oplanerat på grund av tekniskt fel. Snöoväder har lett till att ytterligare 128 turer ställts in. Antalet isvägar som har ingått i verksamheten är 9 st.

Under perioden 1 januari till 30 juni 1998 ingick Aspöleden i Karlskrona i Färjerederiets verksamhet. Skärgårdstrafiken i Karlskrona drevs av Vägverket Färjerederiet 1 mars till 30 juni 1998, då avtalet mellan Färjerederiet och Affärsverken i Karlskrona AB frånträddes i enlighet med generaldirektörens beslut 1998-03-27. Aspöleden och skärgårdstrafiken återgick därmed till tidigare förhållanden med Affärsverken i Karlskrona AB som entreprenör.

Under 1998 har Björkseleden, Vallsundetleden och Trästaleden ersatts med broförbindelser.

En ny färja till Vaxholmsleden har projekterats och beställts med planerad driftsättning 1 september 1999.



Vägverket Färjerederiet hade 59 färjor i trafik 1998.

Årets resultat

Resultatet efter intern vinstskatt uppgick till 16,8 (9,0) miljoner kronor. Resultatet före skatt uppgick för uppdrag åt utomstående till -1 (0,6) miljoner kronor och för resultatområdet ej konkurrensutsatta uppdrag åt Vägverket till 24,2 (12,5) miljoner kronor. Räntabiliteten på eget kapital uppgick till 21 (13) procent, att jämföra med resultatkravet på 15 procent.

Det negativa resultatet för resultatområdet uppdrag åt utomstående beror på det frånträdde avtalet med Affärsverken i Karlskrona AB om skärgårdstrafiken i Karlskrona. Totalt påverkade skärgårdstrafiken och Aspöleden resultatet med -3 miljoner kronor. Besparingsåtgärder under andra halvåret resulterade i att avkastningskravet kunde uppfyllas.

Faktureringen under 1998 har påverkats dels av att tre färjeleder ersatts med broförbindelser och dels av utökade turlistor. Den externa faktureringen har ökat jämfört med 1997 framförallt beroende på intäkter från skärgårdstrafiken i Karlskrona (1,5 miljoner kronor).

Skillnaden i resultat mellan 1997 och 1998 förklaras i huvudsak av en engångsnedskrivning av en färja med 6,1 miljoner kronor under 1997.

Kvalitet och miljö

Under 1998 har Sjöfartsverket genomfört revisioner i enlighet med ISM (International Safety Management Code) och under-tecknat ISM-certifikaten, vilket innebär att kraven klarats under 1998. Även interna revisioner av samtliga färjor och landorganisationen i enlighet med ISM har genomförts.

¹ Resultatområden (RO) I: Uppdrag åt utomstående, II: Konkurrensutsatta uppdrag åt Vägverket och III: Ej konkurrensutsatta uppdrag åt Vägverket.
² Intern vinstskatt uppgår till 28 procent.
³ P.g.a. förlustavdrag har årets resultat inte belastats med intern vinstskatt.



En av de bilar Trafikdata använder vid transporter av material för mätning av trafikmängd, trafikens sammansättning, hastighet samt dess vikt.

Under året har varven bedrivit kvalitetsprojekt enligt ISO 9002. Projektarbete enligt Utmärkelsen Svensk Kvalitet påbörjas i januari 1999. Under året har miljöinventering genomförts vid samtliga färjeleder, vilket ingår i arbetet med miljöledningssystem.

Framtid

Under 1999 kommer Svartnoraleden att ersättas med broförbindelse. Sammantaget minskar verksamhetens volym därmed till 38 färjeleder, 37 statliga och 1 kommunal.

Resultaträkning i sammandrag för Vägverket Färjerederiet, miljoner kronor

Resultaträkning	RO I ¹⁰			RO II ¹⁰			Totalt		
	1996	1997	1998	1996	1997	1998	1996	1997	1998
Nettoomsättning	15	13	14	296	311	310	311	323	324
Kostnader för produktion	-12	-11	-14	-242	-277	-261	-253	-288	-275
Bruttoresultat	3	1	0	54	34	49	58	35	49
Försäljnings- och administrationskostnader	-1	-1	-1	-17	-16	-19	-19	-16	-20
Ovriga intäkter och kostnader i rörelsen	0	0	0	13	0	0	13	0	0
Rörelseresultat	2	1	-1	50	18	31	52	19	30
Finansiella poster	-1	0	0	-11	-6	-6	-12	-6	-7
Resultat efter finansiella poster	2	1	-1	39	12	24	40	13	23
Skatt ¹¹							-12	-4	-6
ÅRETS RESULTAT							28	9	17

VÄGVERKET TRAFIKDATA

Vägverket Trafikdata tillhandahåller trafikrelaterad tillståndsinformation i första hand till Vägverket men utför även uppdrag åt utomstående, företrädesvis kommunerna. Avkastningskravet uppgår till 15 procent av eget kapital efter intern vinstskatt på 28 procent.

Årets resultat efter intern vinstskatt uppgår till 5,5 (5,2) miljoner kronor. Resultatet före skatt uppgick för resultatområdet ej konkurrensutsatta uppdrag åt Vägverket till 7,3 (6,7) miljoner kronor och för resultatområdet uppdrag åt utomstående till 0,4 (0,5) miljoner kronor. Räntabilitet på eget kapital uppgick till 48 (85) procent.

I syfte att säkra möjligheter till en god kompetensutveckling och kompetensförsörjning inom statistikområdet har

Trafikdata under 1998 fortsatt utveckla den statistiska metodfunktionen på enheten. Uppdrag kopplade till väginformatikområdet har ökat under året. Detta är nu den del av Trafikdatas verksamhet som växer snabbast.

Nyckeltal för Vägsektorns Utbildningscentrum och Vägverket Trafikdata 1996-1998

	VUC			Trafikdata		
	1996*	1997	1998	1996*	1997	1998
Nettoomsättning (mkr)	28,7	17,9	17,8	51,5	53,2	61,1
Resultat efter finansiella poster (mkr)	-	0,6	1,8	-	7,2	7,7
Eget kapital (mkr)	-	1,9	3,2	-	8,7	14,2
Balansomslutning (mkr)	-	5,6	7,4	-	23,1	31,5
Andel extern försäljning av total %	-	36	24	-	1,5	1,3
Nettomarginal %	-	4	10	-	10	13
Räntabilitet på eget kapital %	-	26	49	-	85	48
Soliditet %	-	35	44	-	38	45
Antal anställda vid utgången av året	12	12	11	54	58	63

* Under 1996 utfördes verksamheten i annan verksamhetsform och under andra förutsättningar än vad som gäller från år 1997. Uppgift om samtliga jämförelsevärden kan därför ej anges.

Definitioner:

Räntabilitet på eget kapital: Årets resultat efter skatt i förhållande till genomsnittligt eget kapital.

Räntabilitet på sysselsatt kapital: Resultat efter finansnetto plus räntekostnader i förhållande till genomsnittligt sysselsatt kapital.

Sysselsatt kapital: Balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder.

Nettomarginal: Resultat efter finansnetto i förhållande till årets nettoomsättning.

Soliditet: Eget kapital i förhållande till balansomslutningen på balansdagen.



Vägsektorns Utbildningscentrum, VUC, utvecklar kurser och bedriver utbildningsverksamhet och kompetensutveckling inom väg- och trafiksektorn. Kunderna finns huvudsakligen inom Vägverket, men också inom andra företag och organisationer med anknytning till vägar, gator och trafik. Avkastningskravet är 15 procent av eget kapital efter intern vinstskatt på 28 procent.

Årets resultat efter intern vinstskatt uppgick till 1,3 (0,5) miljoner kronor. Resultatet före skatt uppgick för resultatområdet uppdrag åt utomstående till 0,4 (0,2) miljoner kronor och för resultatområdet konkurrensutsatta uppdrag åt Vägverket till 1,4 (0,4) miljoner kronor. Avkastningen på eget kapital uppgick till 49 (26) procent.

¹⁰ Resultatområden (RO)I: Uppdrag åt utomstående. II: Konkurrensutsatta uppdrag åt Vägverket och III: Ej konkurrensutsatta uppdrag åt Vägverket.
¹¹ Intern vinstskatt uppgår till 28 procent.

VUC:s kunder ställer allt högre krav på att utbildning genomförs så nära kopplad till verksamheten som möjligt och där deltagarna finns. Efterfrågan ökar därför på utbildningsformer som distansutbildning, interaktivt lärande och utbildning där lärarna reser till kunden och genomför kursen på plats.

Under året har resurser avsatts till utveckling och marknadsföring av utbildning inom bl.a. miljö, trafik, säkerhet, miljö, väginformatik och handikappförståelse. Den förväntade minskade verksamhetsvolymen för Vägverket 1999 jämfört med föregående år kan innebära att satsningen på utbildning minskar åtminstone på kort sikt.

UPPDRAGSVERKSAMHET

I uppgiften ingår uppdragsverksamhet som huvudsakligen inriktar sig på att administrera stödsystem för andra aktörer inom sektorn, exempelvis bil- och försäkringsbranschen, samt att sälja fordonsanknutna adresser och personliga skyltar. Som huvudregel gäller att uppdragsverksamheten ska ge full kostnadstäckning. Vid försäljning av information från bilregistret ska prissättning ske på kommersiella grunder.

ADMINISTRATION AV FELPARKERINGSAVGIFTER

Vägverket administrerar hanteringen av parkeringsanmärkningar åt 141 (134) kommuner i enlighet med lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. För varje inbetald avgift avräknas 50 kronor. Av detta belopp får Vägverket 14 kronor för att täcka kostnader för administrationen. Resterande belopp redovisas på inkomsttitel i statsbudgeten.

Resultat för resultatområde Felparkeringsavgifter 1994-1998

	1994	1995	1996	1997	1998
Antal	1 065 893	970 838	1 035 053	1 085 026	983 372
Intäkter, tkr	14 923	13 592	14 546	15 589	13 748
Å-pris, kr	14	14	14	14	14
Kostnader, tkr ¹	12 451	10 959	10 750	10 650	12 292
Å-pris, kr	12	11	10	10	12
Resultat, tkr	2 472	2 633	3 796	4 939	1 456

INFORMATIONsutTAG

Verksamheten inom resultatområde informationsuttag innebär försäljning av uppgifter ur bilregistret till externa kunder genom antingen engångsuttag eller abonnemang. Resultatområdet omfattar även terminalanslutning till bilregistret.

Resultat för resultatområde Informationsuttag 1994-1998

	1994	1995	1996	1997	1998
Intäkter, tkr	34 619	37 232	38 417	39 420	41 175
Kostnader, tkr ¹²	10 843	12 499	8 005	12 155	14 032
Resultat, tkr	23 776	24 733	30 412	27 265	27 143

FÖRSÄLJNING AV PERSONLIGA SKYLtar

Vägverket säljer rätten till personliga skyltar för motorfordon enligt förordningen (1988:965) om personliga skyltar. Intäkterna från verksamheten exklusive kostnader för Vägverkets administration går till Skyltfonden. Priset per skylt är 5 000 kronor, varav 4 400 kronor tillförs fonden (fr.o.m.

¹² Värden 1994-1996 har räknats om enligt princip för fördelning av indirekta kostnader.
¹³ P.g.a. byte av kostnadsfördelningsprincip har kostnadsutfallet för 1994-1996 omräknats.
¹⁴ Fr.o.m. 1997 belastas rutinen med indirekta kostnader. Från introduktionen oktober 1988 har drygt 14 000 skyltar sålts. Vägverkets intäkt per skylt är beräknad som en genomsnittlig kostnad. Resultatet ses över en längre period då efterfrågan och därmed intäkten varierar kraftigt.



Personliga skyltar säljs hos Vägverket i Örebro.

1999 uppgår priset till 6 000 kronor per skylt). Regeringen har beslutat att fondens behållning främst ska disponeras för trafik-säkerhetsändamål.

Sökande av medel ur Skyltfonden är allt från privatpersoner, organisationer och företag till professionella forskare. De presenterar en projektidé som de vill genomföra i syfte att förbättra trafik-säkerheten. Nedan anges 4 av de 26 projekt som under 1998 tilldelats medel ur fonden:

- Sociala konsekvenser för anhöriga till whiplashskadade
- Handledning för att integrera trafik-säkerhets- och miljökrav vid offentlig upphandling.
- Vältande lastbilshytt – en demonstration av bilbältet i tunga fordon.
- Instrumenterad bil för studier av förarbetende.

Resultat för resultatområde Försäljning av personliga skyltar samt resultat och fakta om Skyltfonden 1994-1998

	1994	1995	1996	1997	1998
Antal	690	732	731	728	742
Intäkter, tkr	430 tkr, 623 kr/st	442 tkr, 604 kr/st	438 tkr, 600 kr/st	423 tkr, 600 kr/st	445 tkr, 600 kr/st
Kostnader, tkr ^{13,14}	510 tkr, 739 kr/st	695 tkr, 949 kr/st	791 tkr, 1082 kr/st	1298 tkr, 1839 kr/st	1195 tkr, 1610 kr/st
Resultat, tkr	-80	-253	-353	-875	-750
Redovisning av överskott till Skyltfonden (inkl. ränta), tkr	5 500	5 700	5 300	4 243	4 786
Utbetalning från fonden, tkr	8 200	6 100	7 700	5 729	6 990
Behållning i fonden 31/12 resp. år	28 000	29 933	27 487	26 001	23 797
Inkomna bidragsansökningar	58	100	80	113	81
Beviljade bidragsansökningar	31	37	31	33	26

INRE EFFEKTIVITET

BAKGRUND

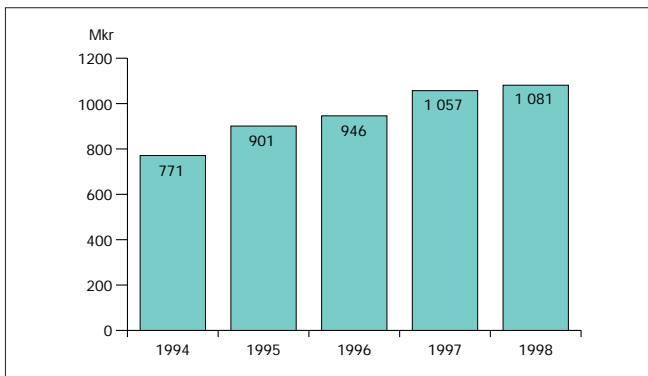
I redovisningen för respektive verksamhetsgren beskrivs hur priser och kvalitet har utvecklats på de produkter och tjänster som direkt kommer vägtransportssystemet till nytta, i förhållande till uppställda krav och mål. Detta avsnitt beskriver hur Vägverkets inre effektivitet har utvecklats, d.v.s. förmågan att på ett effektivt sätt omvandla tillgängliga resurser och styra egna och andras aktiviteter till rätt produkt eller tjänst. Den inre effektiviteten kräver att verkets former för styrning, arbetsmetoder, hjälpmedel, kultur och personalens attityder tillsammans leder till att verksamheten kan genomföras effektivt. Avsnittet behandlar verksamheten inom de organisationsdelar som inte är utformade som resultatenheter.

NYCKELTALSANALYS AV EJ KONKURRENSUTSATT VERKSAMHET¹

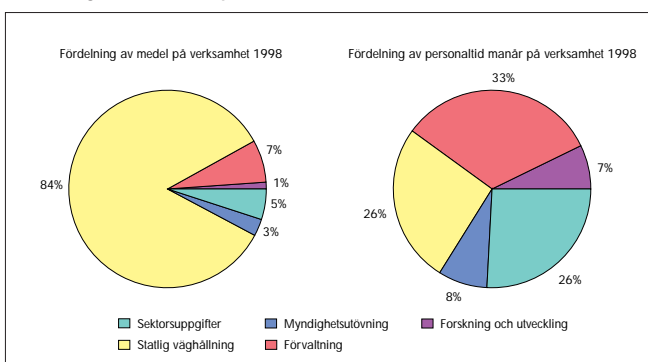
I verkets administration ingår planering och uppföljning, ledning, ekonomi-, personal- och kontorsadministration, funktionellt stöd samt organisationsutveckling.

Kostnaden för verkets administration har ökat med 24 miljoner kronor mellan 1997 och 1998, vilket är en ökning med 2 procent. Ökningen är en följd dels av ökningen av antalet anställda och dels av kostnader förknippade med åtgärdandet av 2000-problemet. Administrationens andel av verksamheten som genomförs i egen regi² har varit oförändrad under perioden 1994–1998. Den ökning av administrationskostnaden som Vägverket har haft i de icke konkurrensutsatta delarna de senaste åren beror till en del på verkets utökade ansvar och uppgift. Verket vidtar åtgärder för att stoppa kostnadsökningen. Ambitionen är att minska kostnaderna genom kontinuerliga rationaliseringar. Exempelvis råder stor restriktivitet mot externa rekryteringar.

Kostnaden för administration i Vägverket, exklusive resultatenheter



Fördelning av medel och personaltid 1998

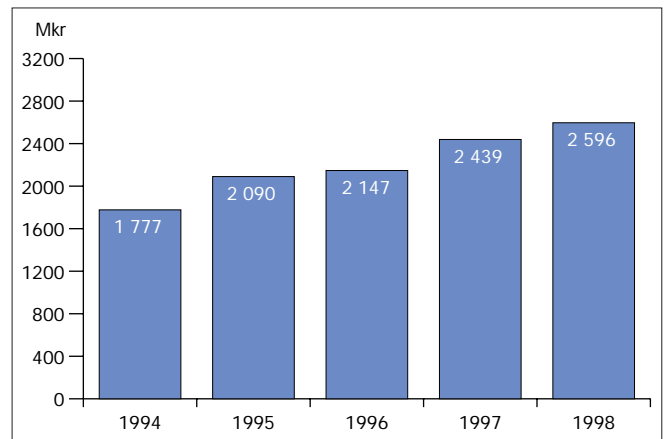


¹ All verksamhet utom Vägverkets fem resultatenheter.

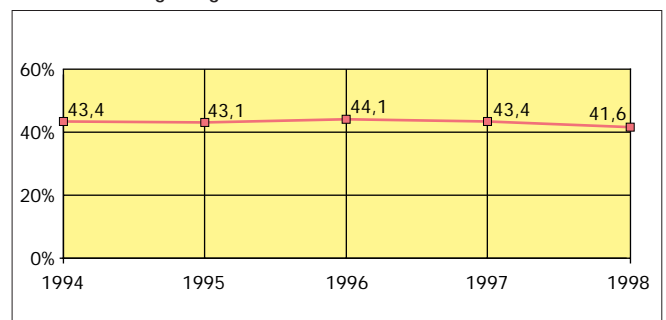
² Den verksamhet som i huvudsak utförs av verkets egen personal eller konsulter som anlitas för att täcka tillfälliga kompetens- eller resursbrister.

³ SS-EN ISO 9000 och 14000 gäller som svensk standard för kvalitetssystem som omfattar kvalitetsäkring av produkter, tjänster och miljöledningssystem.

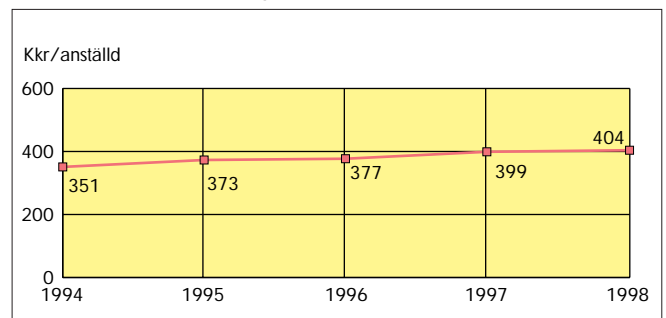
Utvecklingen av kostnaden för verksamhet i egen regi 1994–1998



Kostnaden för administration i förhållande till kostnaden för verksamheten i egen regi 1994–1998



Kostnaden för administration per tillsvidareanställd 1994–1998



INSATSER 1998

Kvalitetsarbete



Vägverkets kvalitetsarbete har hittills inneburit en integrering av standarderna SS-EN ISO 9000 och 14000³ samt föreskrifter om

arbetsmiljö i all verksamhet. Under 1998 har arbetet vidareutvecklats till att även beakta total kvalitet, vilket innebär att Vägverkets kvalitetsarbete utgår från de grundläggande värderingarna som finns i Utmärkelsen Svensk Kvalitet (USK). Systemet kommer även att integreras i verksamhetsområdena trafiksäkerhet och handikapp. Kvalitetssystemet införs stegvis och erfarenhetsutbyte sker med de nordiska grannländerna.

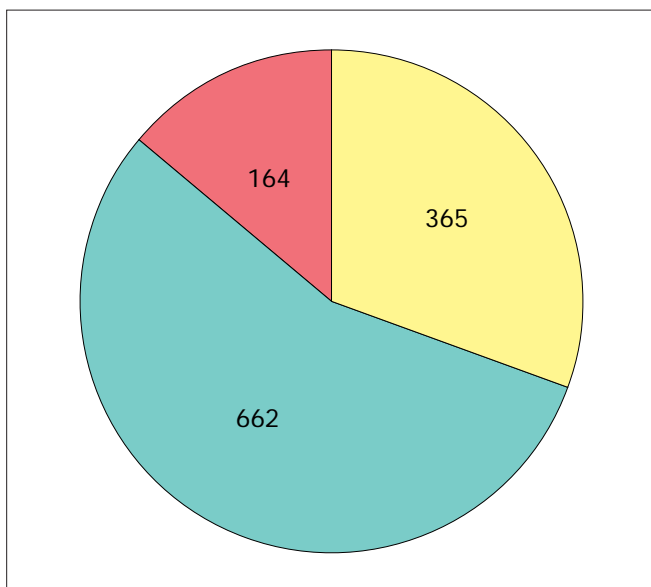
Samtliga enheters ledningsgrupper har utbildats i USK. Vidare har ca 60 personer utbildats till examinörer. Under året har 5 enheter inlämnat fullständiga verksamhetsbeskrivningar utifrån frågeställningarna i USK.

Kvalitetsarbetet har under 1998 också inneburit ett arbete med att upprätta och revidera befintliga kvalitetshandböcker, genomföra kvalitetsrevisioner samt utbildning. Inom verket finns nu fem personer inom kvalitetsområdet och fem inom miljöområdet med internationell revisorskompetens, tre av dessa har kompetens inom båda områdena.

Kvalitetsrevisioner har genomförts både internt och externt. Internt har detta genomförts på enheter direkt underställda Generaldirektören. Resultatet visar att det finns en stor förbättringspotential.

Kvalitetsrevisioner på leverantörer av vägobjekt samt drift- och underhållstjänster har genomförts. Dessa revisioner visar att Vägverkets leverantörer i ökad grad arbetar mer och mer systematiskt med SS-EN ISO 9000 och 14000 (se fig). Beställarna av dessa revisioner har efter genomförandet av revisionerna påpekat ökad tilltro till leverantörernas egenkontroll genom bättre förståelse av hur leverantörerna arbetar.

Utfallet vid Vägverkets kvalitetsrevisioner, antal leverantörer. Grön=ej anmärkning, Gul= mindre avvikelse, röd= allvarlig avvikelse.



Internationellt arbete

Vägverket arbetar för att främja svenska intressen inom verkets ansvarsområde genom att tillvarata, samordna och utveckla internationella förbindelser. Dessutom lämnar Vägverket erforderligt stöd till regeringen framför allt i samband med arbetet inom Europeiska unionen.

PIARC:s⁴ 10:e vinterkongress genomfördes i Luleå i mars månad 1998. I kongressen deltog 950 personer från 43 länder.



World road association genomförde PIARC:s 10:e vinterkongress i Luleå 1998.

Kostnaden uppgick till 11 miljoner kronor och intäkterna till 8,5 miljoner kronor. Underskottet belastar anslagsposten Drift och underhåll inom anslaget Vaghållning och statsbidrag enligt Vägverkets regleringsbrev.

Vägverket leder fr.o.m. 1996 arbetet inom NVF⁵ och medverkar i en rad andra internationella organisationer såsom OECD⁶, PIARC⁴ och WERD⁷. Inom ECE⁸ har Vägverket deltagit i bl.a. arbetet med reglementen för konstruktion av fordon. Vägverkets experter har deltagit i internationellt standardiseringsarbete.

39 chefer har under året vidareutbildats i EU-kunskap. Detta är ett led i arbetet med att integrera det internationella arbetet i den ordinarie verksamheten. Detta arbete får särskild betydelse inför Sveriges ordförandeskap i EU första halvåret 2001.

Under året har Vägverkets experter deltagit i arbetsgrupper och kommittéer inom EU. Ett projekt som syftar till att uppdatera körkortet med hjälp av mikrochips har inletts. Det blir klart under våren 1999.

Sverige har genom Vägverket under 1998 haft ansvaret för den övergripande projektadministrationen inom Viking. Viking är ett av EU:s fem s.k. euroregionala projekt, som syftar

⁴ PIARC: World Road Association och dess ständige exekutivkommitté och råd.
⁵ NVF: Nordiska vägtekiska förbundet.
⁶ OECD: Organisation of Economic Cooperation and Development.
⁷ WERD: Western European Road Directors är en samarbetskommitté för cheferna för de västeuropeiska vägförvaltarna.
⁸ ECE: Economic Commission for Europe är FN:s organ för ekonomiskt samarbete inom Europa.

till en snabb och europeiskt samordnad utveckling av ITS (Intelligent Transport Systems) för trafikstyrning och trafikinformation. Ett annat EU-projekt som finansierats av Vägverket, SARTRE⁹, har slutförts under 1998.

Vägverket har tagit emot ett stort antal besökande delegationer från andra länder. Sedan 1992 har Vägverket ett samarbetsavtal med FHWA¹⁰ i USA. Ett samarbete har även inletts specifikt med Minnesota Department of Transportation som innebär tekniskt utbyte och samarbete om forskning inom vägtransportområdet. Även med en rad länder i främst Europa har Vägverket bilaterala samarbetsöverenskommelser.

De under 1997 inledda stödprojekten i de baltiska staterna har fullföljts under 1998 och ska slutföras vid utgången av 1999. Projekten omfattar bl.a. informationssystem för trafik-säkerhet liksom kollektivtrafik.

Informationsteknik, IT

Vägverkets arbete inom IT-området har mer än tidigare koncentrerats på att förbättra den inre effektiviteten. Arbete har bedrivits med införande av elektronisk handel, bl.a. genom att pilotstudier genomförts under 1998. Programvaror och rutiner standardiseras allt mer för att den gemensamma IT-miljön ska effektiviseras.

Under året har arbete bedrivits för att förebygga konsekvenserna av år 2000-skiftet. Kostnaden för arbetet uppgick till 27 miljoner kronor. Åtgärdandet av 2000-problemet pågår enligt plan. Vägverkets bedömning är att inga stora problem finns som inte hinner åtgärdas i tid. Av Vägverkets datortillämpningar är Trafikregistrets system, fordonsregister och körkortregister, tidskritiska. De analyser som gjorts av de inbäddade systemen, exempelvis styrsystem i trafiksignaler eller broar, pekar på att inga allvarliga problem finns. De åtgärder som krävs på trafiksignaler kommer att utföras sent under 1999.

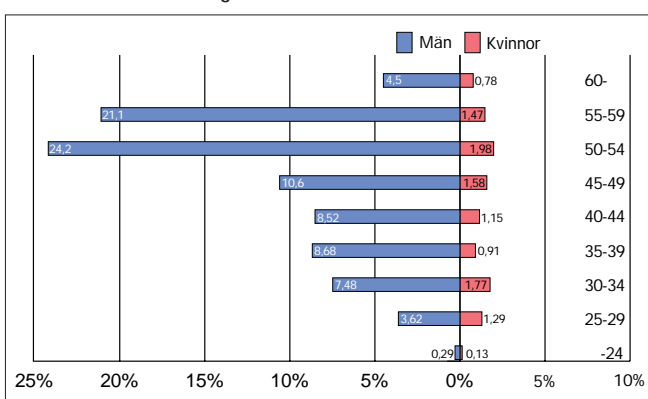
Internt miljöarbete

Det interna miljöarbetet intensifierades under året för att Vägverkets verksamhet ska bidra till en långsiktigt hållbar utveckling. Pappersförbrukningen har minskat med 9 (3) kg per person, vilket är en minskning med 19 (9) procent.

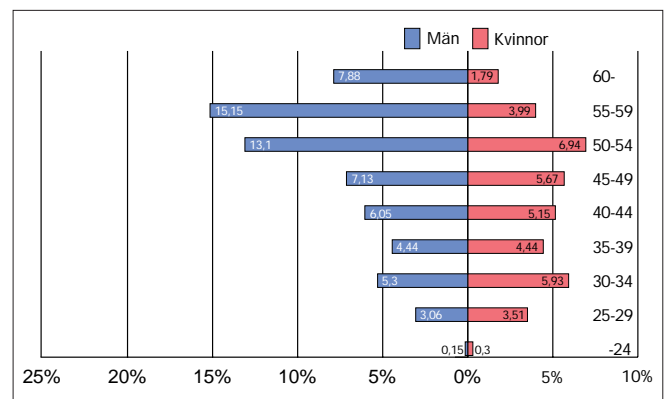
Vägverkets personal

Vägverket har idag ca 6 400 anställda - fördelat på 3 700 i Resultatenheterna och 2 700 i övriga Vägverket. Personalen har sina arbetsplatser på ca 350 arbetsställen i hela landet och verkar inom hundratalet yrken.

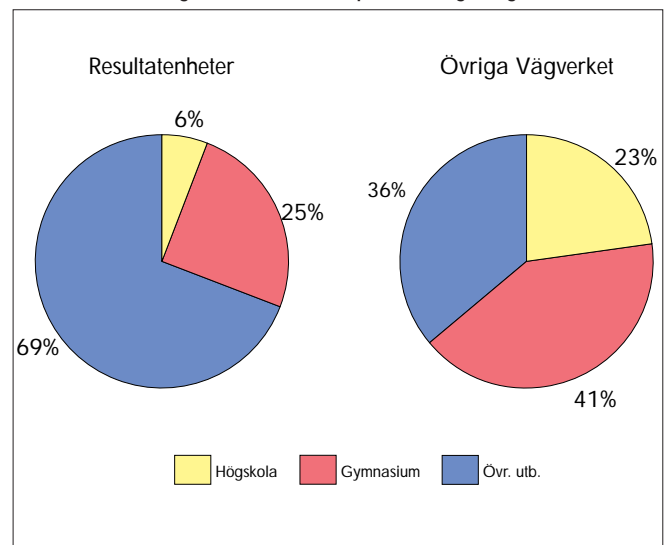
Ålders- och könsfördelning inom resultatenheter



Ålders- och könsfördelning inom övriga Vägverket



Anställdas utbildning, resultatenheter respektive övriga Vägverket



Ålders- och könsammansättningen och andelen medarbetare med högskolekompetens förändras långsamt. Förutsättningen för snabbare förändringar ökar successivt eftersom Vägverket står inför ett generationsskifte. Inom de kommande 5, 10 respektive 15 åren uppnår 11, 33 respektive 53 procent av personalen pensionsåldern.

Antalet tillsvidareanställda inom resultatenheterna samt inom övriga Vägverket den 31 december

	1994	1995	1996*	1997	1998
Resultatenheter	4 859	4 579	4 316	4 025	3 733
Övriga Vägverket	2 195	2 413	2 511	2 649	2 673
Vägverket totalt	7 054	6 992	6 827	6 674	6 406

*Fr.o.m. 1996 har en organisationsförändring resulterat i att ca 65 personer redovisas i resultatenheterna efter att tidigare ha ingått i övriga Vägverket.

Antalet tillsvidareanställda har minskat med 23 procent inom den konkurrensutsatta delen men ökat med 22 procent i myndighetsdelen, vilket innebär en nettominskning på över 600 medarbetare de senaste fem åren. De konkurrensutsatta enheterna Produktion och Konsult har fortsatt resursanpassningen under året som en följd av konkurrensutsättningen. Inom myn-

⁹ SARTRE: Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe.

¹⁰ FHWA: Federal Highway Administration är den federala vägmyndigheten i Förenta staterna.

dighetsdelen är ökningen av antalet tillsvidareanställda bl.a. en följd av nya uppgifter (t.ex. sektorsuppgifter).

Under året har verket arbetat med en personalstrategi för att säkra den långsiktiga kompetensförsörjningen under den kommande tioårsperioden. I strategin är medarbetarskap, ledarskap och samverkan tre nyckelbegrepp när verket ska ersätta merparten av de 2 100 medarbetare som pensioneras.

En medarbetarenkät har genomförts under hösten, utifrån kraven i Utmärkelsen Svensk Kvalitet på kvalitetsstyrning och Internkontrollkungörelsens krav på ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Genomgående bedöms arbetstillfredsställelsen som bra och viktig. Minst nöjda är Vägverkets personal med ersättningen och stressituationen men dessa bedöms inte vara lika viktiga som arbetstillfredsställelsen. Jämfört med Vägverket som helhet uppvisar myndighetsdelen, regionalt ett genomgående högre betyg än övriga.

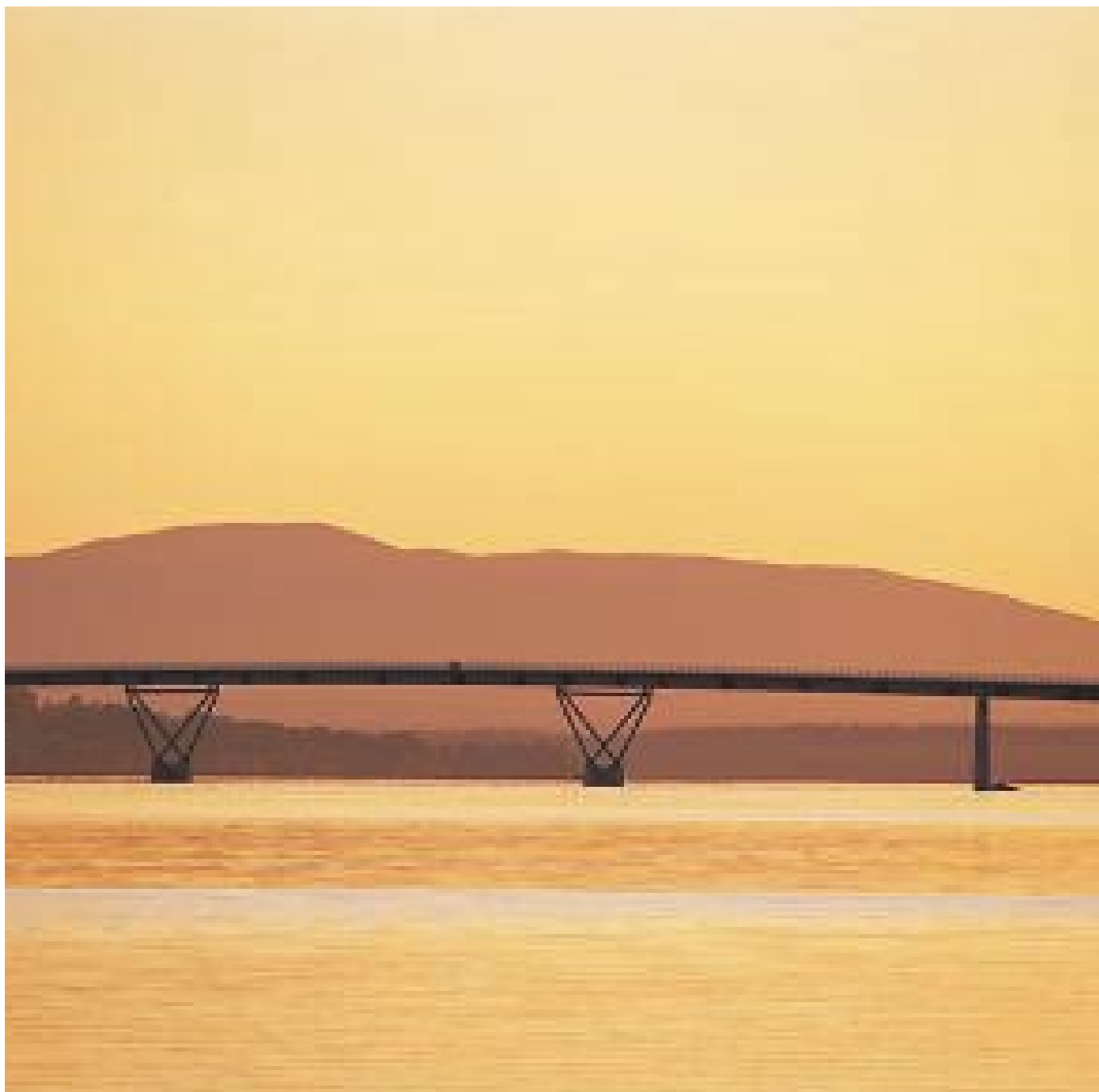
Nyckeltal för personal

Mått	Resultatenheter				Övriga Vägverket			
	1995	1996	1997	1998	1995	1996	1997	1998
Sjukfrånvaro, dagar per anställd	12,2	10	9,7	9,3	7,7	5,7	6,5	7,5
Personalomsättning (%)	2,4	1	3,6	3,7	6,9	3,2	6,4	3,4
Övertid, timmar per anställd	110	85	71	86	60	53	45	42
Andel kvinnor (%)	11	11	10	11	36	36	37	38
Andel kvinnliga chefer (%)*	2	2	2	2	15	14	12	13

* Med chef menas den som har såväl budget- som personalansvar.

Jämställdhet

Andelen kvinnor i Vägverket ökar successivt. Från 1993 har andelen ökat från 16 till 22 procent för hela verket. I myndighetsdelen är andelen kvinnor cirka 38 (37) procent och inom resultatenheterna cirka 11 (10) procent. Andelen kvinnor av anställda under 50 år är i myndighetsdelen 48 (48) procent och i resultatenheterna 12 (12) procent.



Solnedgång över Vallsundsbron.

– SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER –

(tkr)	1994	1995	1996	1997	1998
Låneram (omsättnings- och anläggningstillgångar) i Riksgäldskontoret:					
Beviljad låneram ¹⁾	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 969 000	2 969 000
Utnyttjad låneram per 31 december ¹⁾	454 000	265 000	276 920	492 630	1 256 840
Övriga lån i Riksgäldskontoret					
Väg- och broobjekt ¹⁾	1 116 420	1 108 330	1 014 320	986 524	957 509
Kontokrediter hos Riksgäldskontoret:					
Beviljad kontokredit					
Stockholms- och Göteborgsöverenskommelsen ²⁾	130 000	130 000	130 000	130 000	-----
Stockholmsöverenskommelsen ²⁾					100 000
Göteborgsöverenskommelsen ²⁾					30 000
Vägverket i övrigt	242 738 ³⁾	248 259 ³⁾	248 259 ³⁾	1 200 000	1 200 000
Under året maximalt utnyttjad kredit					
Stockholms- och Göteborgsöverenskommelsen	87 546	97 432	102 490	123 278	-----
Stockholmsöverenskommelsen					100 055
Göteborgsöverenskommelsen					30 463
Vägverket i övrigt	-----	-----	-----	-----	841 477
Räntekonto hos Riksgäldskontoret:					
Ränteintäkter					
Stockholms- och Göteborgsöverenskommelsen	728	-----	-----	-----	29
Vägverket i övrigt	28 570	34 345	22 876	10 750	164 573
Räntekostnader					
Stockholms- och Göteborgsöverenskommelsen	-----	2 253	2 134	1 652	1 831
Vägverket i övrigt	-----	-----	-----	-----	4 250
Avgiftsintäkter (tkr)⁴⁾	2 136,0	1 709,0	1 486,4	1 539,8	2 236,9
Anslag					
Beviljad anslagskredit	900 096	834 143	1 033 036	899 177	1 248 219
Utnyttjad anslagskredit	-----	-----	-----	-----	258 042
Utgående reservationer	3 166 800	855 656	364 106	88 597	-----
Anslagssparande	6 186 700	8 936 803	1 520 933	1 066 848	160 480
Belopp intecknade av framtida åtaganden ⁵⁾			11 340 000	5 586 643	7 015 526
Anställda					
Antal årsarbetskrafter	8 026	7 837	7 480	7 298	7 373
Medelantal anställda ⁶⁾	8 249	8 013	7 629	7 436	7 504
Driftskostnad per anställd	1 827	1 954	1 814	1 760	2 091
Årets kapitalförändring	-1 491 975	-1 599 551	-2 032 226	-2 566 895	-2 058 142
Balanserad kapitalförändring⁷⁾		-1 491 975	-3 093 992	-5 100 492	-625 765

1) Fr.o.m. 1996 innefattas lån för broar som ersätter färjor i låneramen och från 1997 lån för tidigarelagda vägobjekt.

2) Under 1998 inrättades för respektive verksamhet varsin särskilt räntekonto hos Riksgäldskontoret.

3) 1994-01-01–1994-06-30 var den beviljade kontokrediten 126 546 tkr. 1994-07-01–1996-12-31 var kontokrediten 248 259 tkr.

4) Avser intäkter från uppdragsverksamhet samt avgifter som redovisas på inkomstittel.

5) Avser samtliga väginvesterings-, drift- och underhållsobjekt som upphandlats före 1 januari 1999 samt samtliga transfereringar inom storstadsöverenskommelserna för vilka avtal om utbetalning ingåtts före 1 januari 1999. 1997 års värden har korrigerats då transfereringarna inom storstadsöverenskommelsen (917 300 tkr) saknades.

6) Principen för beräkning av medelantalet anställda är förändrad (enligt rekommendation från Riksrevisionsverket) till att inkludera även vistidsanställda. I årsredovisningen för 1995 ingick endast tillsvidareanställda.

7) Balanserad kapitalförändring är justerad 1997 p.g.a. förändrad redovisningsprincip för pågående arbeten.

REDOVISNINGSPRINCIPER**Allmänt**

Vägverkets årsredovisning är upprättad enligt de principer och förordningar som gäller för statliga myndigheter. Årsredovisningen följer bestämmelserna i förordning (1996:882) om myndigheters årsredovisning m.m. Resultat- och balansräkning har, förutom anläggningstillgångar – maskiner och inventarier – utformats i enlighet med bestämmelserna i bokföringsförordningen (1979:1212). I resultaträkningen redovisas verksamhetens kostnader indelat i resursslåg såsom lokaler, personal e.t.c. samt intäkter per finansieringsform. I resultatredovisningen redovisas verksamhetens kostnader och intäkter indelat i verksamheter och produkter och tjänster. Resultatredovisningen omfattar dock inte uppbördsverksamheten eller den finansiella rörelsen. Dessa redovisningar görs enligt ovan nämnda normer.

I resultatredovisningen redovisas även intäkter, kostnader och resultat i form av prestationer, tillståndsförändringar och effekter. Där marknadsprissättning saknas görs i vissa fall samhällsekonomiska kalkyler där prissättning görs med utgångspunkt exempelvis från undersökningar om medborgarnas betalningsvilja. För denna typ av redovisningar saknas idag nationella normer. Då uppgifterna i dessa fall i högre grad grundas på bedömningar är osäkerheten i denna redovisning större.

Om inget annat anges sker redovisning i löpande pris.

Intäkter, kostnader och avräkning mot anslag

I redovisningen tillämpar Vägverket kostnadsredovisning. Detta innebär att i den anslagsavräkning som Vägverket gör avräknas kostnader och eventuella intäkter mot anslagen.

Räntebeläggning av Vägverkets betalningsflöden

Från och med januari 1997 har Vägverkets alla anslag (utom transfereringar och offentligrättsliga avgifter) blivit räntebelagda.

Väganläggningar

Från och med räkenskapsåret 1994 redovisar Vägverket samtliga investeringar i väganläggningar som tillgång i balansräkningen. Vid aktivering av väganläggningar tillförs Vägverkets myndighetskaptal en kapitalpost, rubricerad som Vägkapital, motsvarande de medel som tagits i anspråk för investering i väganläggningar. De anslagsmedel som tillförs myndighetskapitalet reducerar intäkter av anslag i resultaträkningen (se not 1). De årliga avskrivningar som görs på väganläggningar belastar årets resultat. Nästföljande år nedsätts kapitalposten Vägkapital med resultat för tidigare års avskrivningar. För vägprojekt inom Stockholms- respektive Göteborgsöverenskommelsen samt E18/20 Örebro–Arboga,

E4 Stora Åby–Väderstad, E22 Söderåkra–Hossmo och E4 trafikplats Hallunda aktiveras nedlagda investeringskostnader under byggtid löpande. Förutom direkta kostnader aktiveras även ränta under byggtid och del av administrationskostnader.

På de delar av vägprojekten som öppnats för trafik inom Stockholms- respektive Göteborgsöverenskommelsen belastar uppkomna drifts- och kapitalkostnader resultatet. Uppkomna underskott för Stockholms- respektive Göteborgsöverenskommelsen kommer att finansieras via lån i avvaktan på en slutlig finansieringslösning.

Fördelning av indirekta kostnader i resultatredovisningen

I resultatredovisningen sker fördelning av indirekta kostnader i förhållande till respektive verksamhets del av den totala verksamhetsvolymen 1998. För transfereringar sker dock inget påslag för indirekta kostnader. För uppdragsverksamheten sker påslag för indirekta kostnader enligt de fördelningsprinciper som ligger till grund för gällande avgifter. Som indirekta kostnader räknas kostnader för ledning, ekonomi- och personaladministration, kontorservice, planering och uppföljning, utveckling av administrativ verksamhet samt kompetensutveckling.

**VÄRDERINGSPRINCIPER
Fordringar**

Fordringar har tagits upp till de belopp varmed de beräknas inflyta. Reservering för osäkra fordringar har gjorts efter individuell prövning.

Varulager och förråd

Varulager och förråd värderas i enlighet med lägsta värdets princip till det lägsta av anskaffningsvärde enligt principen "först in först ut" och verkligt värde. Först in/först ut-principen innebär att de tillgångar som finns i lager vid räkenskapsårets slut anses vara de sist anskaffade. I värdet av egentillverkade varor ingår såväl direkta kostnader som skälig andel av indirekta kostnader.

Successiv vinstavräkning

Från och med verksamhetsåret 1997 tillämpar Vägverket successiv vinstavräkning. Avräkningen sker enligt Byggentreprenörernas branschrekommendation.

Aktier och andelar

Aktier och andelar i dotterföretag har värderats enligt kapitalandelsmetoden. Kapitalandelsmetoden innebär att dotterföretagsandelens värde i balansräkningen ändras med förändringar i dotterföretags egna kapital. Med dotterföretags " eget kapital" förstås summan av det redovisade egna kapitalet och andelen eget kapital av obeskattade reserver. Kapitalandelsmetoden har även tillämpats på andelar i intresseföretag. Övriga aktier och andelar är värderade till anskaffningsvärden.

Materiella anläggningstillgångar

Som materiell anläggningstillgång definieras tillgångar vars anskaffningsvärde överstiger 10 tkr och som har en bedömd ekonomisk livslängd på tre år eller längre och som stadigvarande innehas eller brukas i rörelsen. Anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärden efter avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan.

Avskrivning på anläggningstillgångar

På anläggningstillgångar som fortlöpande minskar i värde görs löpande avskrivningar enligt plan. Avskrivningar enligt plan beräknas linjärt på tillgångarnas anskaffningsvärde med avskrivningstider som fastställs efter bedömning av tillgångarnas ekonomiska och tekniska livslängd. För grustag görs avskrivningar i takt med förbrukning. Avskrivningstiden fördelar sig mellan tillgångsslagen enligt följande:

Maskiner/inventarier	3–9 år
Färjor	20 år
Byggnader	20–40 år
Markanläggningar	20 år

Väganläggningar

Investering i väganläggningar aktiveras årligen i Vägverkets balansräkning. Väganläggningarna är upptagna i balansräkningen till anskaffningsvärdet med påslag för indirekta kostnader. I redovisningen sker en uppdelning på väganläggningar i dels pågående nyanläggning, dels de som är öppnade för trafik.

Avskrivning på väganläggningar

För väganläggningar tillämpas schablonmässigt 40 års linjär avskrivningstid. Avskrivningarna belastar årets resultat men anslagsavräknas ej. På pågående nyanläggning görs inga avskrivningar. Vägkapitalet nedsätts med resultatet för avskrivet belopp nästföljande år.

Finansiellt leasade tillgångar

I enlighet med RRV:s föreskrifter till 13 § Bokföringsförordningen (1979:1212) har anläggningstillgångar som innehas enligt ett finansiellt leasingavtal redovisats som anläggningstillgång och förpliktelse att i framtiden betala leasingavgifter som skuld. Redovisningen är gjord i enlighet med redovisningsrådets utkast till rekommendation om redovisning av leasingavtal.

De finansiellt leasade anläggningstillgångarna uppgår i Vägverkets balansräkning till ett anskaffningsvärde om 66 191 tkr.

Pensionskuld

Statens åtaganden för de anställdas pensioner tas i sin helhet upp av Statens pensionsverk (SPV), varför pensionskulden numera ej redovisas i respektive myndighets årsredovisning.

– RESULTATRÄKNING –

(tkr)		1998	1997
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	(Not 1)	8 160 870	6 204 065
Intäkter av avgifter och ersättningar		1 221 628	1 031 706
Intäkter av bidrag		92 300	37 654
Summa verksamhetens intäkter		9 474 798	7 273 425
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	(Not 3)	3 037 026	2 998 666
Kostnader för lokaler		259 710	265 335
Övriga driftskostnader	(Not 2, 3)	5 839 207	4 128 880
Avskrivningar anläggningstillgångar		300 460	297 152
Avskrivningar väganläggningar		2 102 916	2 012 923
Summa verksamhetens kostnader		11 539 319	9 702 956
Verksamhetens utfall		-2 064 521	-2 429 531
Finansiella intäkter och kostnader			
Ränteintäkter	(Not 4)	165 177	12 670
Övriga finansiella intäkter		382	322
Räntekostnader		-156 203	-147 212
Övriga finansiella kostnader		-1 615	.....
Saldo		7 741	-134 220
Resultat från andelar i dotterföretag och intresseföretag		-1 362	-3 144
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter och andra ersättningar som inte disponeras av myndigheten		1 241 068	687 280
Intäkter av uppbörd		6 339 467	6 417 070
Medel som tillförts statsbudgeten från uppbördsverksamhet		-7 580 535	-7 104 350
Saldo		0	0
Transfereringar			
Medel som erhållits från statsbudgeten för transfereringar		-1 493 816	2 102 447
Lämnade bidrag m.m.	(Not 5)	1 493 816	-2 102 447
Saldo		0	0
Årets kapitalförändring	(Not 6)	-2 058 142	-2 566 895

– BALANSRÄKNING –

(tkr)		98-12-31	97-12-31
TILLGÅNGAR			
Omsättningstillgångar			
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	(Not 7)	-90 219	152 558
Fordringar hos andra myndigheter	(Not 8)	4 856 276	642 263
Fordringar hos dotterföretag		179	4 471
Kundfordringar		217 986	180 293
Övriga fordringar	(Not 9)	34 234	26 687
Varulager och förråd		91 589	95 558
Summa omsättningstillgångar		5 110 045	1 101 830
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	(Not 10)	52 195	86 456
Upplupna bidragsintäkter		277	0
Övriga upplupna intäkter		424	496
Summa periodavgränsningsposter		52 896	86 952
Avräkning med statsverket	(Not 11)	1 138 340	3 181 636
Anläggningstillgångar			
<i>Finansiella tillgångar</i>			
Andelar i dotterföretag	(Not 12)	22 376	37 768
Andelar i intresseföretag	(Not 13)	7 414	7 414
Andra långsiktiga värdepappersinnehav	(Not 14)	44	44
<i>Materiella tillgångar</i>			
Förskott avseende materiella anläggningstillgångar		56	31
Maskiner och inventarier	(Not 15)	945 828	891 384
Byggnader	(Not 16)	184 949	193 692
Mark och markanläggningar	(Not 17)	57 780	54 550
Grustag	(Not 18)	3 343	4 477
Summa anläggningstillgångar		1 221 790	1 189 360
Väganläggningar			
Väganläggningar, öppnade för trafik	(Not 19)	61 279 045	58 172 358
Väganläggningar, pågående nyanläggningar	(Not 20)	9 785 064	7 944 077
Förskott avseende väganläggningar	(Not 21)	244 264	150 760
Summa väganläggningar		71 308 373	66 267 195
SUMMA TILLGÅNGAR		78 831 444	71 826 973

– BALANSRÄKNING –

(tkr)			98-12-31	97-12-31
SKULDER OCH KAPITAL				
Kortfristiga skulder				
Skulder till andra myndigheter			279 070	329 971
Skuld till dotterföretag			2 086	41 901
Leverantörsskulder			2 675 709	1 860 532
Personalens källskatt			78 299	62 295
Övriga skulder		(Not 22)	341 592	246 709
Förskott från kunder			23 013	7 697
Beviljade ej utbetalda bidrag			507 759	541 219
Summa kortfristiga skulder			3 907 528	3 090 324
Periodavgränsningsposter				
		(Not 23)		
Upplupna kostnader			1 050 592	910 351
Övriga förutbetalda intäkter			834 115	5 849
Summa periodavgränsningsposter			1 884 707	916 200
Långfristiga skulder				
Skuld till Riksgäldskontoret		(Not 24)	2 214 349	1 479 154
Skuld till dotterföretag		(Not 25)	0	3 582 718
Övriga långfristiga skulder		(Not 25)	5 574 362	710 352
Summa långfristiga skulder			7 788 711	5 772 224
Myndighetskapital				
		(Not 26)		
Indexavskrivningar		(Not 27)	944 283	944 283
Finansiering från statsverkets checkräkning			51 425	51 425
Uppskrivningskapital			0	16 000
Väggkapital			66 936 283	68 686 922
Resultatandelar i dotter- och intresseföretag			2 414	16 982
Balanserad kapitalförändring			-625 765	-5 100 492
Årets kapitalförändring enligt resultaträkning		(Not 6)	-2 058 142	-2 566 895
Summa Myndighetskapital			65 250 498	62 048 225
SUMMA SKULDER OCH KAPITAL			78 831 444	71 826 973
ANSVARSFÖRBINDELSER				
Borgensförbindelser				
Swedish National Road Consulting AB			-----	-----
Garantiutfästelser				
Svensk-Danska Broförbindelsen				
SVEDAB AB		(Not 28)	1 170 000	520 000
Kapitaltäckningsgaranti SVEDAB AB		(Not 28)	-----	-----

– ANSLAGSREDOVISNING –

		Ingående reservation/ anslags-sparande	Reglerings-brev	Netto-kostnader	Utgående reservation/ anslags-sparande
Specifikation av anslag					
Anslag räkenskapsåret 1998					
Utgiftsområde 22 - Kommunikationer					
	(Not 29)				
A	Infrastruktur	59 953	13 857 994	13 768 454	149 493
A1	Vägverket: Administration (ramanslag)	0	1 146 781	1 049 343	97 438
A2	Väghållning och statsbidrag (ramanslag)	0	11 857 173	11 904 691	-47 518
	(Not 30)				
	1 Sektorsuppgifter	0	776 300	806 324	-30 024
	2 Ställig väghållning	0	9 513 000	9 625 775	-112 775
	2.1 Investeringar i nationell plan	0	2 334 000	2 552 142	-218 142
	2.2 Investeringar i regional plan	0	1 900 000	1 909 876	-9 876
	2.3 Drift och underhåll	0	5 279 000	5 163 757	115 243
	3 Myndighetsutövning	0	430 000	407 826	22 174
	4 Bidrag	0	1 137 873	1 064 766	73 107
	4.1 Drift och byggande av enskilda vägar	0	566 000	565 918	82
	4.2 Storstadsöverenskommelser	0	200 000	200 000	0
	4.3 Kollektivtrafikanläggningar	0	151 000	129 648	21 352
	4.4 Förbättring av miljö och trafiksäkerhet	0	139 000	102 217	36 783
	4.5 Ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken	0	81 873	66 983	14 890
A4	Investeringar samt drift och underhåll av ställiga järnvägar (ramanslag)	0	749 040	737 048	11 992
	4 Väghållning och statsbidrag	0	749 040	737 048	11 992
A5	Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (ramanslag)	59 953	105 000	77 372	87 581
	(Not 31)				
	2. Vägverket (ram)	59 953	105 000	77 372	87 581
Utgiftsområde 6 - Totalförsvaret					
B	Vissa funktioner inom det civila försvaret	14 348	44 400	47 761	10 987
B9	Funktionen transporter (ramanslag)	14 348	44 400	47 761	10 987
	3. Vägverket: Försvarsuppgifter	14 348	44 400	47 761	10 987
Äldre anslag 1995/96					
Sjätte huvudtiteln					
A	Infrastruktur	88 597	-1 053	87 544	0
A15	Underhållsåtgärder för sysselsättning och tillväxt (reservationsanslag)	60 524	-183	60 341	0
	(Not 32)				
	2 Underhållsåtgärder på länsvägar m.m.	60 524	-183	60 341	0
A16	Sysselsättningskapande åtgärder inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde (reservationsanslag)	28 073	-870	27 203	0
	(Not 33)				
	1 Vägar; underhålls- och reinvesteringsåtgärder	27 111	0	27 111	0
	2 Bidrag till kommunerna för trafiksäkerhetsåtgärder	962	-870	92	0

– ANSLAGSREDOVISNING –

			Ingående reservation/ anslags- sparande	Reglerings- brev	Netto- kostnader	Utgående reservation/ anslags- sparande
Äldre anslag 1997						
Utgiftsområde 22 - Kommunikationer						
A	Infrastruktur		1 047 687	0	1 047 687	0
A1	Vägverket: Administrations- kostnader (ramanslag)		20 547	0	20 547	0
A2	Drift och underhåll av stättliga vägar (ramanslag)		314 575	0	314 575	0
A3	Byggande av vägar (ramanslag)		209 161	0	209 161	0
A4	Byggande av länstrafik- anläggningar (ramanslag)		436 078	0	436 078	0
	1. Investeringar i länstrafikanläggningar		294 123	0	294 123	0
	2. Investeringar i storstadsprojekt		141 955	0	141 955	0
A6	Vägverket: Kostnader för register- verksamhet (ramanslag)		67 326	0	67 326	0
Totalt anslag räkenskapsåret 1998			1 210 585	13 901 341	14 951 446	160 480

		Inkomster (tkr)			Inkomster (tkr)
Redovisning mot inkomstillar			2534	02 Auktorisation av fordonstillverkare m.m.	1 204
1423	Försäljningsskatt på motorfordon	269 653	2534	03 Auktorisation av yrkesförare m.m.	8 505
1461	Fordonsskatt	6 069 815	2534	04 Auktorisation av andra förare	214 414
1461	01 Fordonsskatt	6 062 397	2534	05 Övrigt	423
1461	02 Saluvagnsskatt	7 418	2534	06 Registerhållningsavgifter	247 690
2511	Ansökningsavgifter	12 763	2534	07 Skyllar m m	69 247
2533	Vägavgifter	510 630	2624	Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter	53 978
2534	Vissa avgifter för registrering av körkort och motorfordon	542 085	2711	Restavgifter och dröjsmålsavgifter	44 239
2534	01 Dispens enligt bilavgaslagen	602	6511	Bidrag till transeuropeiska nätverk	77 372
			Totalt inkomstillar		7 580 535

– FINANSIERINGSANALYS –

(tkr)		1998	1997
DRIFT			
Kostnader exklusive avskrivningar m.m.		-9 342 391	-7 564 559
Finansiering genom avgifter och bidrag:			
Intäkter av avgifter och ersättningar	1 221 628		1 031 706
Intäkter av bidrag	92 300		37 655
Övriga intäkter	<u>165 559</u>	1 479 487	<u>12 992</u> 1 082 353
Finansiering från statsbudgeten:			
Medel som erhållits från statsbudgeten för drift		<u>8 160 870</u>	<u>6 204 065</u>
Underskott/överskott av medel från driften		297 966	-278 141
Minskning av lager	3 969		25 714
Ökning/minskning kortfristiga fordringar	-4 220 371		74 971
Ökning/minskning av kortfristiga skulder	<u>1 346 522</u>	<u>-2 869 880</u>	<u>96 006</u> 196 691
KASSAFLÖDE TILL/FRÅN DRIFT		-2 571 914	-81 450
INVESTERING I ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Investering i finansiella tillgångar		-16 000	5 144
Investering i materiella tillgångar		<u>-351 938</u>	<u>-355 483</u>
Summa investeringsutgifter		-367 938	-350 339
Finansiering av investeringar:			
Lån från Riksgäldskontoret	575 839		561 440
- amorteringar	-499 839		-502 440
Andra långfristiga lån	152 288		212 486
- amorteringar	<u>-5 169</u>	223 119	<u>-5 520</u> 265 966
Försäljning av anläggningstillgångar		<u>25 833</u>	<u>2 330</u>
Medel som tillförts för finansiering av investeringsverksamhet		248 952	268 296
Underskott av medel i investeringsverksamheten		-118 986	-82 043
Ökning/minskning av kortfristiga skulder		<u>-22 704</u>	<u>5 561</u>
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGSVERKSAMHET		-141 690	-76 482

– FINANSIERINGSANALYS –

FINANSIERINGSANALYS forts.		1998	1997
INVESTERING I VÄGANLÄGGNINGAR			
Investering i väganläggningar		-7 123 959	-5 774 261
Summa investeringsutgifter		-7 123 959	-5 774 261
Finansiering av investeringar:			
Lån från Riksgäldskontoret	659 195		128 914
- amorteringar	0		-
Andra långfristiga lån	1 149 472		725 290
- amorteringar	-15 297	1 793 370	-16 988
Tillförda driftmedel		5 296 760	5 455 589
Medel som tillförts för finansiering av investeringsverksamhet		7 090 130	6 292 805
Överskott av medel i investeringsverksamheten		-33 829	518 544
Ökning/minskning av kortfristiga skulder		495 354	-99 380
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL INVESTERING I VÄGANLÄGGNINGAR			
		461 525	419 164
UPPBÖRDSVERKSAMHET			
Avgiftsinkomster som inte disponeras av myndighet	1 241 068		687 280
Erhållen uppbörd	6 339 467		6 417 070
Ökning/minskning av kortfristiga fordringar	-533	7 580 002	25
Kassaflöde från uppbördsverksamhet		7 580 002	7 104 375
Medel som tillförts statsbudgeten från uppbördsverksamhet		-7 580 535	-7 104 350
TRANSFERERINGAR			
Utbetalade bidrag	-1 493 816		-2 102 447
Ökning/minskning av kortfristiga skulder	-33 460	-1 527 276	237 514
Kassaflöde till transfereringar		-1 527 276	-1 864 933
Medel som erhållits från SB för finansiering av bidragsutbetalningar		1 493 816	2 102 447
Förändring av likvida medel		-2 286 072	498 771
LIKVIDA MEDEL ÅRETS BÖRJAN			
		3 334 194	2 835 423
Minskning av tillgodohavande hos Riksgäldskontoret		-242 777	-164 561
Ökning/minskning av fordran på Statsverket		-2 043 295	663 332
Summa förändring av likvida medel		-2 286 072	498 771
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT		1 048 121	3 334 194

- NOTER -

NOTER (tkr)		
Not 1 Intäkter av anslag	1998	1997
Intäkter av anslag för driftsverksamhet	13 457 630	11 659 654
Anslagsmedel som tillförts myndighetskapital för aktivering av väganläggningar	<u>-5 296 760</u>	<u>-5 455 589</u>
Redovisade intäkter av anslag enligt resultaträkning	8 160 870	6 204 065
Not 2 Driftskostnader	1998	1997
Övriga driftskostnader	<u>12 773 812</u>	<u>9 822 061</u>
Summa driftskostnader	12 773 812	9 822 061
Aktiverade driftskostnader avseende väganläggningar	<u>-6 934 605</u>	<u>-5 693 181</u>
Redovisad driftskostnad	5 839 207	4 128 880

Posten övriga driftskostnader består av Vägverkets kostnader för verksamhet som inte är aktiverad i väganläggningar och ej heller hänförs till personal- och lokalkostnader.

Not 3 Övriga upplysningar

Enligt Vägverkets regleringsbrev för budgetåret 1998 ska Vägverket redovisa omfattningen av följande verksamhet:

	1998	1997
Forskning och utveckling	228 592	219 983
Representation	5 402	2 864
Utrikes tjänsteresor	9 456	9 078
Polisens merkostnader för kvalitetskontroll av trafiken m.m. som betalas av Vägverket	63 316	62 033

1997 års belopp avseende forskning och utveckling samt polisens merkostnader för kvalitetskontroll av trafiken är omräknad p.g.a. ändrad verksamhetsstruktur, vilket påverkat fördelningsmodellen för indirekta kostnader.

Löner och skattepliktiga förmåner, tkr	1998	1997
Monica Sundström (ordförande)	70	70
Anitha Bondestam	35	35
Lennart Hagelin	35	45
Gun Hägglund	36	35
Nina Jarlbäck	37	39
Mats Lindberg	35	35
Anders Olsson	35	32
Agneta Ståhl	50	35
Jan Brandborn (generaldirektör)	<u>1 185</u>	<u>1 187</u>
Summa Styrelse och generaldirektör	1 518	1 513
Till övriga anställda	1 956 308	1 939 607
Totalt löner och skattepliktiga förmåner	1 957 826	1 941 120

Generaldirektörens förordnande är sex år och gäller till den 14 juli 2001. Generaldirektören är styrelserepresentant i SVEDAB, Öresundskonsortiet samt i TFK och ledamot av Kammarkollegiets Riskhanteringsdelegation. Generaldirektören har rätt till en chefs pension efter 12 år i tjänsten vid avgång före 65 års ålder enligt förordning (SFS 1995:1038) om statliga chefs pensioner.

Not 4 Finansiella intäkter och kostnader	1998	1997
Finansiella intäkter		
Ränteintäkter	1 540	958
Ränteintäkter från Riksgäldskontoret	<u>163 637</u>	<u>11 712</u>
Summa:	165 177	12 670
Övriga finansiella intäkter	382	322

Finansiella kostnader		
Räntekostnader	188 784	82 472
Räntekostnader till Riksgäldskontoret	84 650	171 191
Aktiverade räntekostnader		
Väganläggningar, lån dotterföretag	-100 760	-106 451
Väganläggningar, lån Riksgäldskontoret	<u>-16 471</u>	
Summa:	156 203	147 212
Ränteeffekten av ingångsvärdet på Vägverkets räntekonto samt anslagsjusteringar utgör 160 323 tkr, varav för 1998 100 839 tkr samt retroaktivt för 1997 59 484 tkr.		

Not 5 Lämnade bidrag	1998	1997
Statliga myndigheter/ internationella organisationer	20 014	282 462
Statliga bolag och affärsverk	59 130	24 407
Kommuner	381 643	221 583
Privata och kommunala företag/ organisationer	176 260	903 738
Organisationer/ideella föreningar	731 013	662 935
Övriga	<u>125 756</u>	<u>7 322</u>
Summa:	1 493 816	2 102 447

Not 6 Årets kapitalförändring

Årets kapitalförändring har uppkommit på följande sätt:	1998	1997
Resultat uppdragsverksamhet	13 545	37 900
Resultat uppdragsverksamhet korrigering		
produktionens resultat 1997	-10 600	
Resultat räntekonto	139 225	9 734
Resultat resultatandelar dotterföretag	-1 362	-3 144
Underskott i Stockholms- respektive Göteborgsöverenskommelsen	-123 544	-622 340
Avskrivning anslagsfinansierade väganläggningar	<u>-2 075 406</u>	<u>-1 989 045</u>
Årets kapitalförändring	-2 058 142	-2 566 895

Årets resultat uppdragsverksamhet fördelas enligt följande:

	Intäkter	Kostnader	Resultat
Produktion	967 000	-982 600	-15 600
Konsult	33 300	-31 900	1 400
Färja	14 500	-15 500	-1 000
VUC	4 260	-3 840	420
Trafikdata	800	-400	400
Trafikregistret	55 967	-28 299	27 668
Övriga	<u>16 999</u>	<u>-16 742</u>	<u>257</u>
Summa:	1 092 826	-1 079 281	13 545

Accumulerat resultat av uppdragsverksamheten:

	1994	1995	1996	Inlevererat på inkomsttitel	1997	1998	Accumulerat överskott
Trafikregistret							
m.m.	26 939	29 437	35 583	-83 500	31 400	27 925	67 784
Produktionsuppgiften	0	0	-8 459	0	-4 100	-14 380	-26 939
Totalt	26 939	29 437	27 124	-83 500	27 300	13 545	40 845

- NOTER -

Not 7 Tillgodohavande hos

Riksgäldskontoret	98-12-31	97-12-31
Räntekonto	-90 219	152 558

Saldot på räntekontot består till 100% av anslagsmedel.

Not 8 Fordringar hos andra myndigheter

	98-12-31	97-12-31
	4 856 276	642 263

I posten ingår fordran på Riksgäldskontoret med totalt 3 999 734 tkr, (varav 1 792 203 tkr avser Vägverkets ingångsvärde på räntekonto per 1997-01-01, 267 306 tkr som avser avräkning av å-konto betalda anslagsmedel 1997, 965 006 tkr som avser avräkning av å-konto betalda anslagsmedel 1998, 810 171 tkr som avser placering av likvida medel samt 165 048 tkr vilket avser upplupna ej betalda ränteintäkter för perioden 1997-1998).

Not 9 Övriga fordringar

	98-12-31	97-12-31
Förskott till leverantörer	19 495	18 424
Övriga kortfristiga fordringar	<u>14 739</u>	<u>8 263</u>
Summa:	34 234	26 687

Not 10 Förutbetalda kostnader

	98-12-31	97-12-31
Förutbetalda hyreskostnader	23 537	34 473
Förutbetald fordonsskatt	2 366	2 399

Övriga förutbetalda kostnader	98-12-31	97-12-31
Summa:	<u>26 292</u>	<u>49 584</u>
	52 195	86 456

Not 11 Avräkning mot statsverket

	1998
Ingående balans	3 181 635
Årets förändring enligt nedan	<u>-2 043 295</u>
Utgående balans	1 138 340
Specifikation av förändring:	
Anslagsavräknat enligt	
anslagsavräkning	14 951 446
Externt ingångsvärde räntekonto	-1 792 203
Avräkning inbetalning statsverkets checkräkning	8 743 297
Avräkning utbetalning statsverkets checkräkning	-2 020 344
Avräkning utbetalning Riksbanken	-81 250
Medel som tillförs räntekonto	-14 263 706
Inkomsttillrar	<u>-7 580 535</u>
Årets förändring	-2 043 295

Not 12 Andelar i dotterföretag

	Antal	Procentuell andel av aktiekapital	Nominellt värde tkr	Bokfört värde tkr
Swedish National				
Road Consulting AB	2 000	100	2 000	22 376

Vägverket har, enligt regeringsbeslut, överfört aktierna i Vägverkets Investeringsaktiebolag Väginvest AB till Regeringskansliet, motsvarande bolagets bokförda värde, 29 530 tkr, per 1998-12-31.

Överföringen har redovisats mot myndighetskapitalet. Väginvests resultatandel för 1998 uppgick till -7 738 tkr. Under året har Vägverket förvärvat aktierna i Swedish National Road Consulting AB från Väginvest. Köpeskillingen uppgick till 16 000 tkr. Det bokförda värdet består av köpeskillingen samt bolagets resultatandel för 1998, 6 376 tkr.

Not 13 Andelar i intresseföretag

	Antal	Procentuell andel av aktiekapital	Nominellt värde tkr	Bokfört värde tkr
Svensk-Danska				
Broförbindelsen				
SVEDAB AB	4 000	50	4 000	7 414

Not 14 Andra långsiktiga värdepappersinnehav

	Antal	Procentuell andel av aktiekapital	Nominellt värde tkr	Bokfört värde tkr
Wallinstitutet				
Utbildning AB	66	10	66	44

Regeringen har i beslut den 18 december 1997 (Regleringsbrev för budgetåret 1998 avseende Vägverket) meddelat att Vägverket får avyttra statens aktieinnehav i Wallinstitutet Utbildning AB. Vägverket har upptagit förhandlingar med bolaget om avyttring av statens aktier.

Not 15 Maskiner och inventarier

	98-12-31	97-12-31
Maskiner och inventarier		
Anskaffningsvärde	3 111 981	2 965 694
Ackumulerade avskrivningar	<u>-2 341 109</u>	<u>-2 264 970</u>
Bokfört värde	770 872	700 724

Vägverket har under 1998 anskaffat hem-pc för de anställda med ett ackumulerat anskaffningsvärde om 78 706 tkr.

Avskrivningar har skett med 15 418 tkr vilket medför ett bokfört värde om 63 288 tkr.

Färjor

	98-12-31	97-12-31
Anskaffningsvärde	474 466	466 471
Ackumulerade avskrivningar	<u>-299 510</u>	<u>-275 811</u>
Bokfört värde	174 956	190 660
Summa maskiner och inventarier	945 828	891 384

Not 16 Byggnader

	98-12-31	97-12-31
Anskaffningsvärde	848 688	850 096
Ackumulerade avskrivningar	<u>-663 739</u>	<u>-656 404</u>
Bokfört värde	184 949	193 692

I det bokförda värdet ingår investeringar i byggnader som ej ägs av Vägverket med 1 197 tkr. I anskaffningsvärdet har finansiellt leasade byggnader tagits upp som anläggningstillgång med 66 191 tkr.

Not 17 Mark och markanläggningar

	98-12-31	97-12-31
Anskaffningsvärde, mark	31 051	30 573
Anskaffningsvärde, markanläggningar	107 054	107 244
Ackumulerade avskrivningar, markanläggningar	<u>-80 325</u>	<u>-83 267</u>
Bokfört värde	57 780	54 550

Not 18 Grustag

	98-12-31	97-12-31
Markvärde	30	30
Kvantitetsvärde	<u>3 313</u>	<u>4 447</u>
Bokfört värde	3 343	4 477

Not 19 Väganläggningar,

	98-12-31	97-12-31
öppnade för trafik		
Anskaffningsvärde	88 537 733	83 558 198
Ackumulerade avskrivningar	<u>-27 258 688</u>	<u>-25 385 840</u>
Bokfört värde	61 279 045	58 172 358

- NOTER -

Not 20 Vaganläggningar, pågående nyanläggning	98-12-31	97-12-31
Ingående anskaffningsvärde	7 944 077	7 849 695
Årets anskaffning	7 024 731	6 323 279
Öppnade för trafik	-5 183 744	-5 689 125
Avbrutna projekt		
Stockholmsöverenskommelsen	<u>0</u>	<u>-539 772</u>
Bokfört värde	9 785 064	7 944 077

Not 21 Förskott avseende Vaganläggningar	98-12-31	97-12-31
A.2.2.1 Investeringar i Nationell plan	75 043	87 770
A2.2.2 Investeringar i Regional plan	43 359	11 464
A2.2.3 Drift och underhåll	857	4 238
A4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar	1 417	0
A15 Underhållsåtgärder på länsvägar och länsjärnvägar	770	4 977
Lånefinansierat	<u>122 818</u>	<u>42 311</u>
Summa:	244 264	150 760

Not 22 Övriga skulder	98-12-31	97-12-31
Innehållna garantibelopp	246 491	183 738
Felparkeringsavgifter	22 799	30 263
Övriga delposter	59 630	5 278
Successiv vinstavräkning		
externa uppdrag	<u>12 672</u>	<u>27 430</u>
Summa:	341 592	246 709

I posten Övriga delposter, ingår sedan 1998 skulder till Stockholmsleder AB och Göteborgs Trafikleder AB, 26 155 tkr, vilka övergått i Regeringskansliets ägo. I övriga delposter ingår även skuld till Väginvest AB, 16 000 tkr.

Rödöbron AB, 14 011 tkr, som också ingår i Övriga delposter, avser en förutbetalad intäkt för till bolaget upplåten rättighet att ta ut avgifter från nyttjarna av vägbro över Rödösundet i Östersunds kommun. Beloppet intäktsförs över de 20 år som koncessionen avser, t.o.m. år 2013. Under 1998 har avtal skrivits om att Vägverket under 1999 återlöser rätten att ta ut avgifter samt övertar äganderätten till avgiftsanläggningen.

Not 23 Periodavgränsningsposter	98-12-31	97-12-31
Specifikation upplupna kostnader:		
Upplupna kostnader för anställda (semesterlöneskuld)	304 872	278 079
Upplupna kostnader för anställda (övrigt)	136 345	151 755
Upplupna kostnader för marklösen	336 602	274 294
Övriga upplupna kostnader för levererade varor och tjänster	208 676	150 805
Upplupna räntekostnader	30 296	27 642
Återställande av grustag	<u>33 801</u>	<u>27 776</u>
Summa upplupna kostnader:	1 050 592	910 351
Övriga förutbetalda intäkter	834 115	5 849
Totalt summa periodavgränsningsposter	1 884 707	916 200

I posten Övriga förutbetalda intäkter ingår under 1998 intäkter från Stockholms stad à 827 000 tkr avseende Stockholms stads del av Södra länken.

Not 24 Skuld till Riksgäldskontoret	98-12-31	97-12-31
Lån upptagna för finansiering av:		
Varulager och förråd	96 000	114 000
Vaganläggningar	1 892 349	1 233 154
Övriga anläggningstillgångar	<u>226 000</u>	<u>132 000</u>
Summa:	2 214 349	1 479 154

Not 25 Övriga långfristiga skulder	98-12-31	97-12-31
Förskottering av investeringsobjekt	50 579	50 930
Bilskrotningsfonden	711 251	558 964
Lån SPP	56 545	59 566
Medel från personliga skylltar	23 798	25 838
Dennis informationscentrum	0	108
Skulder till Stockholmsleder AB och Göteborgs Trafikleder AB	<u>4 732 189</u>	<u>0</u>
Summa:	5 574 362	695 406

Förskottering från kommuner m.fl., 50 579 tkr, avser tidigareläggning av vägobjekt. Kommun eller annan trafik huvudman står för finansieringen fram till det år objektet finns med i fastställd plan.

Bilskrotningsfonden, 711 251 tkr, består av saldot mellan ackumulerade avgiftsinbetalningar vid nybilsförsäljning och premieutbetalningar vid skrotning av fordon. Fonden administreras för Naturvårdsverkets räkning. Lån hos SPP, 56 545 tkr, avser nuvärdet av framtida förpliktelser att betala leasingavgifter för finansiellt leasade anläggningstillgångar (se även not 16, byggnader). Det leasingavtal som tecknats med SPP löper mellan åren 1992 och 2012 och har en återstående avtalstid om 14 år. Enligt leasingavtalet utgår leasingavgift i form av successivt ökande årshyror. För 1998 är årshyran 6 187 tkr för att år 2012 ha ökat till 14 068 tkr.

Balanserade medel avseende personliga skylltar, 23 798 tkr, disponeras för främst trafiksäkerhetsändamål.

Posten Skulder till Stockholmsleder AB och Göteborgs trafikleder AB har tidigare redovisats som långfristig skuld till dotterföretag. Väginvest har under 1998 övergått i Regeringskansliets ägo. Skulden avser finansiering av delar inom de särskilda trafiklösningarna i Stockholm (4 181 162 tkr) och Göteborg (551 027 tkr). Skulden 1997 uppgick till 3 582 718 tkr.

Not 26 Myndighetskapital

	Index- avskrivningar/ Finansiering driftanslag/ Uppskriv- ningskapital	Resultat- andel i dotter- och intresse- företag	Vägkapital	Balanserad kapital- förändring	Totalt kapital
Ingående eget kapital 1998.01.01	1 011 708	16 982	68 686 922	-7 667 387	62 048 225
enligt fastställd balansräkning för föregående år					
Tillförda anslagsmedel avseende anslagsavräknade investeringar i vaganläggningar			5 296 760		5 296 760
Korrigeringspost vägkapital			-6 815		-6 815
Nedsättning av vägkapital med balanserade avskrivningar			-7 040 584	7 040 584	0
Överföring aktier i Väginvest till Regeringskansliet	-16 000	-14 568		1 038	-29 530
Årets kapitalförändring				-2 058 142	-2 058 142
Utgående eget kapital 1998.12.31	995 708	2 414	66 936 283	-2 683 907	65 250 498

- NOTER -

Not 27 Indexavskrivningar

T.o.m. 1989 har avskrivningar på anläggningstillgångar baserats på tillgångarnas återanskaffningsvärden. Indexavskrivningarna motsvarar den del som överstiger avskrivningar enligt plan på ursprungliga anskaffningsvärden. Indexavskrivningarna har anslagsavräknats i den takt de bokförts.

Accumulerade indexavskrivningar på:	98-12-31	97-12-31
Maskiner och inventarier	693 689	693 689
Byggnader och övrig fast egendom	<u>250 594</u>	<u>250 594</u>
Summa:	944 283	944 283

Not 28 Garantiutfästelser

Vägverket och Banverket har i beslut 1994-10-14 iklätt sig statens garanti innebärande borgen såsom för egen skuld till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB. Garantin är begränsad till högst summan av 1 900 000 tkr. i prisnivå juli 1990 och upplagna lån för kapitalkostnader. Vägverkets betalningsansvar är begränsat till 50 % av ovannämnda belopp.

Vägverket och Banverket har 1995-10-12 gemensamt ställt ut en kapitaltäckningsgaranti till skydd för SVEDAB:s egna kapital. Garantin är inte begränsad till belopp och tid.

Not 29 Förändring av anslagsstruktur

Anslagsstrukturen har förändrats för 1998. Internt inom Vägverket har löpande belastning skett enligt den nya anslagsstrukturen. Äldre anslag från 1997 har debiterats med hjälp av en fördelningsnyckel samtidigt som de nya anslagen för 1998 har krediterats.

Not 30 Anslaget A2 Vaghållning och statsbidrag

Anslagskrediterna för anslaget A2 Vaghållning och statsbidrag har utnyttjats enligt nedan.

	Disponibelt, tkr	Utnyttjat under 1998, tkr	Ej utnyttjat, tkr
Anslagsposten 1	154 143	30 024	124 119
Delposten 2.1	233 400	218 142	15 258
Delposten 2.2	190 000	9 876	180 124
Delposten 2.3	527 900	0	527 900
Delposten 3	43 000	0	43 000
Delposten 4.3	15 100	0	15 100
Delposten 4.4	13 900	0	13 900
Delposten 4.5	<u>8 187</u>	<u>0</u>	<u>8 187</u>
Totalt	1 185 630	258 042	927 588

Enligt regeringsbeslut 14 Regleringsbrev för budgetåret 1998 avseende Vägverket (1997-12-18) får Vägverket använda medel från delposten 2.1 för att täcka kostnader för räntor och amortering av upptagna lån för väg E6 delen Stenungsund-Ljungskile, väg E18/20 delen Örebro-Arboga, väg E4 delen Stora Åby-Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra-Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda. För väg E6 delen Stenungsund-Ljungskile har 29 015 tkr utnyttjats för amortering.

Not 31 Anslaget A5 Från EG-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk

Principen för redovisning av disponibla medel har ändrats. I årsredovisningen för 1997 redovisades disponibla medel enligt restriktionen i regleringsbrevet med not om hur mycket medel som anvisats. Nu redovisas det ingående anslagssparandet omräknat efter principen av regeringen anvisade medel minskat med årets nettokostnad.

Omräknat ingående anslagssparande 1998, tkr		Redovisat anslagssparande 1997, tkr	
Anvisat 1997	77 000	Disponibelt 1997	
Nettokostnad 1997	-17 047	=Inkomsttiteln 6511	21 860
Ingående anslagssparande 1998	59 953	Nettokostnad 1997	-17 047
		Utgående anslagssparande 1997	4 813
Disponibla medel per 1998-12-31 utgörs av resterande disponibla medel från 1997, tkr			4 813
bokfört på inkomsttiteln 6511 1998			77 372
årets utfall anslaget A5 1998			-77 372
Totalt disponibelt 1998-12-31			4 813

Åren 1997 respektive 1998 års bidrag från EU för byggande av Öresundsbron som har betalats direkt till SVEDAB 1997 respektive 1998 har 1998 bokförts av Vägverket, dels som en belastning av anslaget, dels som en kreditering av inkomsttiteln 6511. Beloppet uppgår till 56 386 tkr.

Not 32 Anslaget A15 Underhållsåtgärder, anslagspost 2 Underhållsåtgärder på länsvägar m.m.

I och med att anslaget upphör vid 1998 års utgång har resterande medel, 183 tkr, redovisats som en besparing.

Not 33 Anslaget A16 Sysselsättningskapande åtgärder inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde, anslagspost 2 Bidrag till kommunerna för trafiksäkerhetsåtgärder

I och med att anslaget upphör vid 1998 års utgång har resterande medel, 870 tkr, redovisats som en besparing.

FÖRSLAG TILL DISPOSITION AV RESULTAT I UPPDRAGSVERKSAMHETEN

Av årets kapitalförändring om -2 058 142 tusen kronor (jfr not 6 till resultat- och balansräkningar) avser 13 545 tusen kronor resultat av uppdragsverksamheten. Det ackumulerade resultatet av uppdragsverksamheten uppgår sammanlagt till 40 845 tusen kronor vilket är 4 procent av årets omsättning i uppdragsverksamheten. Vägverkets styrelse och generaldirektör föreslår att

- det ackumulerade resultatet av uppdragsverksamheten i resultatenheterna om -26 939 tusen kronor balanseras i ny räkning för att täckas av framtida överskott inom ramen för resultatenheternas verksamhet.
- det ackumulerade resultatet av den övriga uppdragsverksamheten om 67 784 tusen kronor balanseras i ny räkning för att disponeras för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.

Borlänge den 26 februari 1999

Monica Sundström <i>Ordförande</i>	Jan Brandborn <i>Generaldirektör</i>	Anitha Bondestam
Lennart Hagelin	Gun Hägglund	Nina Jarlbäck
Mats Lindberg	Anders Olsson	Agneta Ståhl

*Regeringen
Närings- och handelsdepartementet*

2 mars 1999

REVISIONSBERÄTTELSE FÖR VÄGVERKET

Riksrevisionsverket (RRV) har granskat Vägverkets årsredovisning (1999-02-26), underliggande redovisning och ledningens förvaltning för räkenskapsåret 1998.

Myndighetens ledning ansvarar för att verksamheten bedrivs effektivt och författningen enligt. I ansvaret ingår att regeringen får en tillförlitlig återrapportering av verksamheten i årsredovisningen.

Det är RRV:s ansvar att enligt god revisionssed granska myndighetens årsredovisning och underliggande redovisning i syfte att bedöma om redovisningen är tillförlitlig och räkenskaperna rättvisande samt granska om ledningens förvaltning står i överensstämmelse med tillämpliga föreskrifter och särskilda regeringsbeslut.

Revisionen har utförts enligt god revisionssed. Detta innebär att revisionen har planerats och genomförts i syfte

att erhålla rimlig grund för att bedöma huruvida årsredovisningen är rättvisande. Granskningen har sålunda avsett ett urval av väsentliga transaktioner och förvaltningsbeslut.

Genomförd revision har gett en rimlig grund för nedanstående uttalande.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med förordningen om myndigheters årsredovisning m.m., regleringsbrev och övriga beslut för myndigheten.

RRV bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt är rättvisande.

Revisionschefen, auktoriserade revisorn Filip Cassel har beslutat i detta ärende. Auktoriserade revisorn Leif Lundqvist har varit särskilt förordnad föredragande. Avdelningsdirektören Anders Berg har medverkat vid den slutliga handläggningen.

Filip Cassel
Revisionschef, Auktoriserad revisor

Leif Lundqvist
Auktoriserad revisor

– SAMMANSTÄLLNING MYNDIGHET – BOLAG –

Vägverket har under 1998 direkt och indirekt innehaft flera bolag som bedriver verksamhet som faller inom verkets uppgifter. För att ge en samlad bild av verksamhetens omfattning lämnas här en sammanställning omfattande resultat- och balansräkningar för myndigheten och bolag. Sammanställningen är upprättad efter redovisningsrådets rekommendation om koncernredovisning och omfattar Vägverket samt de bolag där Vägverket direkt eller indirekt äger mer än hälften av aktiernas röstvärde. I sammanställningen har följande bolag konsoliderats:

BOLAG	Procent andel	Procent andel
	av aktiekapital 98-12-31	av aktiekapital 97-12-31
Vägverkets Investerings- aktiebolag Väginvest	0	100
Stockholmsleder AB (publ.)	0	100
Swedish National Road Consulting AB	100	100
Göteborgs Trafikleder AB	0	100
SVEDAB enligt kapitalandelsmetod	50	50

RESULTATRÄKNING MYNDIGHET – BOLAG

(tkr)	1998	1997
Verksamhetens intäkter		
Intäkter av anslag	8 160 870	6 204 065
Intäkter av avgifter och ersättningar	1 288 301	1 090 350
Intäkter av bidrag	92 300	37 654
Summa verksamhetens intäkter	9 541 471	7 332 069
Verksamhetens kostnader		
Personal	3 072 646	3 037 903
Lokaler	261 933	266 776
Övrig drift	5 870 874	4 157 119
Avskrivningar anläggningstillgångar	300 856	297 555
Avskrivningar väganläggningar	2 102 916	2 012 923
Summa verksamhetens kostnader	11 609 225	9 772 276
Verksamhetens utfall	-2 067 454	-2 440 207
Finansiella intäkter och kostnader		
Ränteintäkter	164 796	14 583
Övriga finansiella intäkter	382	0
Räntekostnader	-156 294	-143 013
Övriga finansiella kostnader	-1 637	-57
Saldo	7 247	-128 487
Uppbördsverksamhet		
Intäkter av avgifter och andra ersättningar som inte disponeras av myndigheten	1 241 068	687 280
Intäkter av uppbörd	6 339 467	6 417 070
Medel som tillförts statsbudgeten från uppbördsverksamhet	-7 580 535	-7 104 350
Saldo	0	0
Resultat från andelar i dotterföretag och intresseföretag	0	0
Transfereringar		
Medel som erhållits från statsbudgeten för transfereringar	-1 493 816	2 102 447
Lämnade bidrag m.m.	1 493 816	-2 102 447
Saldo	0	0
Årets skattekostnad	444	1 207
Årets kapitalförändring	-2 060 063	-2 567 487

– BALANSRÄKNING MYNDIGHET – BOLAG –

(tkr)	98-12-31	97-12-31
TILLGÅNGAR		
Omsättningstillgångar		
Likvida medel	6 709	16 528
Obligationer och andra värdepapper	3 988	14 133
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	-90 219	152 558
Fordringar hos andra myndigheter	4 856 276	642 263
Kundfordringar	232 631	195 865
Övriga fordringar	35 230	27 386
Varulager och förråd	91 589	95 558
Summa omsättningstillgångar	5 136 204	1 144 291
Periodavgränsningsposter	57 419	91 819
Avräkning med statsverket	1 138 340	3 181 636
Anläggningstillgångar		
Aktier i intresseföretag	7 414	7 927
Andra aktier och andelar	830	44
Övriga långfristiga fordringar	-----	825
Förskott avseende materiella anläggningstillgångar	56	31
Maskiner och inventarier	947 328	892 566
Byggnader	184 949	194 478
Mark och markanläggningar	57 780	54 550
Grustag	3 343	4 477
Summa anläggningstillgångar	1 201 700	1 154 898
Väganläggningar		
Väganläggningar, öppnade för trafik	61 279 045	58 172 358
Väganläggningar, pågående nyanläggningar	9 785 064	7 944 077
Förskott avseende väganläggningar	244 264	150 760
Summa väganläggningar	71 308 373	66 267 195
SUMMA TILLGÅNGAR	78 842 036	71 839 839

– BALANSRÄKNING, MYNDIGHET – BOLAG –

(tkr)	98-12-31	97-12-31
SKULDER OCH KAPITAL		
Kortfristiga skulder		
Skulder till andra myndigheter	279 070	329 971
Leverantörsskulder	2 677 919	1 862 606
Skatteskuld	20	465
Personalens källskatt	78 299	62 295
Övriga skulder	347 220	252 629
Förskott från kunder	23 164	13 335
Beviljade ej utbetalda bidrag	507 759	541 219
Summa kortfristiga skulder	3 913 451	3 062 520
Periodavgränsningsposter	1 889 376	945 459
Långfristiga skulder		
Skulder till kreditinstitut	-----	1 593 075
Obligationslån	-----	2 000 000
Skuld till Riksgäldskontoret	2 214 349	1 479 154
Övriga långfristiga skulder	5 574 362	710352
Summa långfristiga skulder	7 788 711	5 782 581
Avsättningar		
Avsättningar för skatter	0	1 159
Kapital		
Bundet kapital		
Bundna reserver	0	1 597
Omräkningsdifferens	-----	34
Resultatandelar i intresseföretag	2 414	2 414
Indexavskrivningar	944 283	944 283
Finansiering från driftsanslag på statsbudgeten	51 425	51 425
Väggkapital	66 936 283	68 686 922
Fritt kapital		
Omräkningsdifferens	-----	-----
Balanserad kapitalförändring	-623 844	-5 071 068
Årets kapitalförändring enligt resultaträkning	-2 060 063	-2 567 487
Summa verkskapital	65 250 498	62 048 120
Summa skulder och kapital	78 842 036	71 839 839
STÄLLDA PANTER		
Företagsinteckningar	7 600	7 600
ANSVARSFÖRBINDELSER		
Garantiutfästelser		
Värdepapperscentralen		249
Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB	1 170 000	520 000
Kapitaltäckningsgaranti SVEDAB AB		0

Redovisningen är inte fullständig

Ordinarie ledamöter

MONICA SUNDSTRÖM

Styrelsens ordförande
VD Landstingsförbundet
Ordförande i Delegationen för ekologisk upphandling (EKU-delegationen)
Styrelseledamot i Svenska Spel AB
AP Fonden första fondstyrelsen, suppl

JAN BRANDBORN

Generaldirektör
Styrelseledamot i SVEDAB,
Öresundskonsortiet AB,
Kammarkollegiets Riskhanteringsdelegation
och TFK – Föreningen för transportforskning

LENNART HAGELIN

Styrelsens vice ordförande
Styrelseordförande i Skyllbergs Bruks AB och
Tekniska Museet i Stockholm
Vice ordförande Uppsala Universitet
Styrelseledamot i Axel Johnson AB och
Försäkrings AB Skandia

GUN HÄGGLUND

Översättare
Styrelseledamot i Cykelfrämjandet

NINA JARLBÄCK

Kommunalråd i Eskilstuna kommun
Ledamot i Länsstyrelsens styrelse
i Södermanlands län
Ordförande i Eskilstuna Energi & Miljö AB
och Mellankraft AB
Styrelseledamot i Eskilstuna
kommunföretag AB, Fort V, Folksam och
Kooperativa Förbundet
Ledamot i Energiutvecklingsnämnden

MATS LINDBERG

Riksdagsledamot
Ordförande i Norrlandsfonden
Styrelseledamot i SORBINDUSTRI AB,
KonfTel AB och Småföretagsinvest AB

AGNETA STÅHL

Docent, Institutionen för trafikteknik, Lunds
Tekniska Högskola, Lunds universitet
Ledamot i Forskarutbildningsnämnden,
Lunds Tekniska Högskola
Medlem i ett flertal kommittéer inom
Transport Research Board, National Research
Council, USA

ANDERS OLSSON

Logistikchef, SSAB Tunnsplåt
Styrelseledamot i Oxelösunds Hamn AB,
G Mattsson Frost AB, TFK - Föreningen för
transportforskning, SINO Staal-Industri A/S,
Danmark och Teknikdalen, Borlänge

Personalrepresentanter

TOMMY ALDVIN

ST-VÄGVERK (TCO)

INGVAR RITZÉN

SEKO

BERTIL MAGNUSSON

SACO

Sekreterare

EVA BERNDTSSON

Stabsdirektör, Vägverket

Ansvar i Vägverket: Vägverkets styrelse har s.k. fullständigt verksamhetsansvar. Generaldirektören är under styrelsen chef för verket. Det operativa ansvaret för verkets verksamhet har delegerats dels till vägdirektören för respektive region inom dennes geografiska område, dels till cheferna för resultatenheterna, dels till chefen för enheten för sektors- och myndighetsutövning avseende verksamhetsgrenarna Körkort, Grunddata och Forsknings- och utvecklingsverksamhet inom Sektorsuppgiften samt Föreskrifter och Tillämpning av regler inom myndighetsutövning. Det strategiska ansvaret på nationell nivå inom respektive område har delegerats till miljö- och trafiksäkerhetsdirektörerna, chefen för enheten för planering av vägtransportsystemet, chefen för enheten för sektors- och myndighetsutövning, chefen för enheten för statlig väghållning samt till ekonomichefen vad avser den inre effektiviteten.



VÄGVERKETS DIREKTION

Övre raden f.v.: Hans Rode, Rolf Johansson, Mats Forsgren, Lars Bergfalk, Roland Forsberg, Bengt Jäderholm, Rickard Montgomery.
Nedre raden f.v.: Janeric Reyier, Jan Brandborn, Dick Jonsson, Bengt Wolffram.

HUVUDKONTORET

Generaldirektör Jan Brandborn
Ställföreträdande generaldirektör samt chef för ekonomienheten: Bengt Jäderholm
Chef för enheten för sektors- och myndighetsutövning: Lars Bergfalk
Chef för enheten för ställig våghållning: Rolf Johansson
Chefen för enheten för planering av Vägtransportsystemet: Lena Ericsson
Chef för trafiksäkerhetsenheten: Ulf Björnslig
Chef för miljöenheten: Lars Nilsson

781 87 Borlänge
Telefon 0243-750 00
Telefax 0243-759 80
Texttelefon: 0243-750 90
e-post: vagverket @vv.se

REGIONER

Region Norr

Vägdirektör Janeric Reyier
Box 809
971 25 Luleå
Telefon 0920-24 37 00
Telefax 0920-24 38 30
e-post: vagverket.lul@vv.se

Region Mitt

Vägdirektör Dick Jonsson
Box 186
871 24 Härnösand
Telefon 0611-440 00
Telefax 0611-441 11
e-post: vagverket.har@vv.se

Region Mälardalen

Vägdirektör Roland Forsberg
Box 1140
631 80 Eskilstuna
Telefon 016-15 70 00
Telefax 016-15 70 05
e-post: vagverket.esk@vv.se

Region Stockholm

Vägdirektör Hans Rode
Box 4202
171 04 Solna
Telefon 08-757 66 00
Telefax 08-98 30 30
e-post: vagverket.sto@vv.se

Region Väst

Vägdirektör Bengt Wolffram
405 33 Göteborg
Telefon 031-63 50 00
Telefax 031-63 52 70
e-post: vagverket.got@vv.se

Region Sydöst

Vägdirektör Mats Forsgren
551 91 Jönköping
Telefon 036-19 20 00
Telefax 036-16 16 18
e-post: vagverket.jon@vv.se

Region Skåne

Vägdirektör Richard Montgomery
Box 543
291 25 Kristianstad
Telefon 044-19 50 00
Telefax 044-19 51 95
e-post: vagverket.kri@vv.se

RESULTATENHETER

Vägverket Produktion

Chef Tom Ramstedt
781 87 Borlänge
Telefon 0243-942 00
Telefax 0243-942 10
e-post: vagverket.prod@vv.se

Produktionsområden

Produktionsområde Nord

Produktionsdirektör Rolf Almqvist
Box 1008
901 20 Umeå
Telefon 090-17 26 00
Telefax 090-17 26 10
e-post: vagverket.prod-n@vv.se

Produktionsområde Mitt

Produktionsdirektör Björn Blomqvist
Box 595
721 10 Västerås
Telefon 021-16 40 00
Telefax 021-16 40 90
e-post: vagverket.prod-m@vv.se

Produktionsområde Syd

Produktionsdirektör Jan-Åke Sjöström
Box 6
351 03 Växjö
Telefon 0470-75 55 00
Telefax 0470-75 55 55
e-post: vagverket.prod-s@vv.se

Vägverket Konsult

Chef Ingmar Melin
781 87 Borlänge
Telefon 0243-943 00
Telefax 0243-943 40
e-post: vagverket.kons@vv.se

Vägverket Färjerederiet

Chef Dan Nordberg
781 87 Borlänge
Telefon 0243-750 00
Telefax 0243-757 90
e-post: vagverket.farj@vv.se

Vägverket Trafikdata

Chef Göthe Edlund
781 87 Borlänge
Telefon 0243-750 00
Telefax 0243-832 28

VUC Vägsektorns UtbildningsCentrum

Chef Ann-Therese Albertsson
781 87 Borlänge BÖRLÄNGE
Telefon 0243-750 00
Telefax 0243-758 76

BOLAG

SweRoad AB

Swedish National Road Consulting AB
Verkställande direktör Roberto Bauducco
Box 4021
171 04 Solna
Telefon 08-799 79 80
Telefax 08-29 46 89
e-post: sweroad@sweroad.se

RÅDGIVANDE DELEGATIONEN

FÖR YRKESTRAFIKFRÅGOR

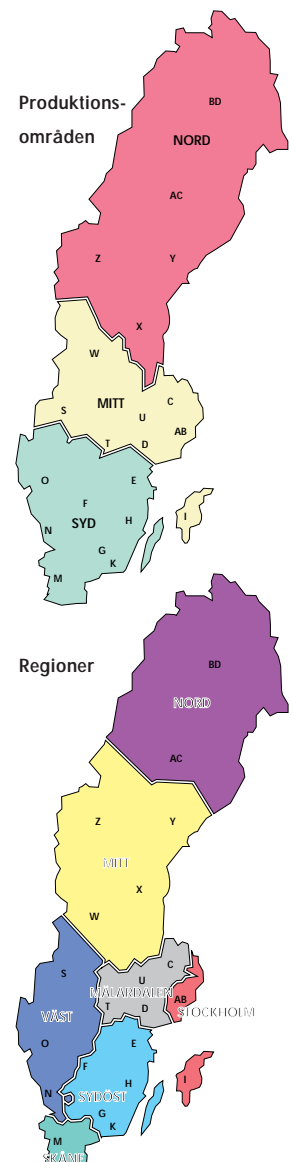
Ordförande:
Chefen för Enheten för sektors- och myndighetsuppgifter, Vägverket
Företrädare för Rikspolisstyrelsen

Riksskatteverket
Länsstyrelserna
Svenska bussbranschens riksförbund
Svenska taxiförbundet
Svenska transportarbetarförbundet
Svenska åkeriförbundet
Billtrafikens arbetsgivarförbund
Svenska kommunförbundet
Industriförbundet
Konsumentverket
Konkurrensverket

RÅDGIVANDE DELEGATIONEN

FÖR HANDIKAPPFRÅGOR

Ordförande
Vägverkets generaldirektör
Företrädare för Statens järnvägar
Banverket
Sjöfartsverket
Luffartsverket
Boverket
Svenska kommunförbundet
Svenska lokaltrafikföreningen
Handikappinstitutet
Handikappförbundens samarbetsorgan
De handikappades riksförbund
Synskadades riksförbund
Sveriges dövas riksförbund



Kontaktpersoner för årsredovisningen:
Johan Hallin telefon 0243-755 47, Katarina Norén telefon 0243-751 85.

Publikation 1999:33 ISSN 1401-9612

Produktion: Ventill reklambyrå AB i samarbete med Vägverket.

Foto: Sid. 1: Hasse Eriksson. Sid 4: Håkan Nordlöf. Sid. 8: Kerstin Ericsson. Sid. 9: Hans Wrelling. Sid. 13: Öresundskonsortiets bildarkiv. Sid. 16: Håkan Nordlöf. Sid. 18: EURO-NCAP. Sid. 24: Ulf Bolinder. Sid. 26: Per Hasselberg. Sid. 28 (t.h.): Peter Lindström. Sid. 29 (t.v.) Fredrik Herrlander: (t.h.) Peter Lindström. Sid. 30: Peter Lindström. Sid. 31: Åke Källgård. Sid. 33 (t.v.): Leif Jäderberg. Sid. 35: Håkan Wennerström. Sid. 36: Ove Jonsson. Sid. 39: Ingvar Gustafsson. Sid. 40: Mats Eriksson. Sid. 41: Steve Jenströmer. Sid. 44: Kurt Jonsson. Sid. 46: Fredrik Herrlander. Sid. 60 Hasse Eriksson (Styrelsen), Bengt af Geijerstam (Inkopierade styrelsemedlemmar). Sid. 65: Hasse Eriksson (Direktionen). Illustration: Sid 18: VT1 Ateljé



Vägverket

781 87 Borlänge. Telefon 0243-750 00. Telefax 0243-758 25. Texttelefon 0243-750 90
e-post: vagverket@vv.se / Internet: www.vv.se