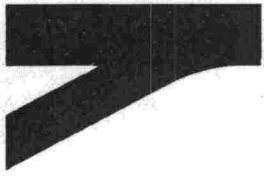


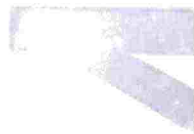
MS



Vägverket

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR 1993

---



Kiäsafo  
Telsito

Dokuro:  
Nibeuro:

Helsingfors 1994

Ledning  
Stab



08 TIEL/VER

84



**Tielaitos**  
**Kirjasto**

Doknro: 940616  
Nidenro: 940853

# Verksamhetsberättelse för 1993

**Vägverket**  
Stab

Helsingfors 1993

Denna publikation kan beställas hos:

Vägverket/Stab  
Semaforbron 12 A  
PB 33  
00521 HELSINGFORS  
FINLAND  
(90) 148 721

---

Innehåll	Sida
<b>1. VERKSAMHETSÖVERSIKT</b>	<b>5</b>
1.1 Verksamhetsstrategi och organisation	
1.2 Förändringar i verksamhetsomgivningen	
1.3 Personal	
1.4 Finansiering av väghållningen och investeringar	
1.5 Internationell verksamhet	
<b>2. MÅL OCH RESULTAT</b>	<b>8</b>
2.1 Vägverkets resultatmål	
2.2 Resultat	
<b>3. BOKSLUTSUPPGIFTER</b>	<b>11</b>
3.1 Budgetutfall	
3.2 Ekonomiskt resultat	
<b>BILAGOR</b>	<b>15</b>

# 1 VERKSAMHETSÖVERSIKT

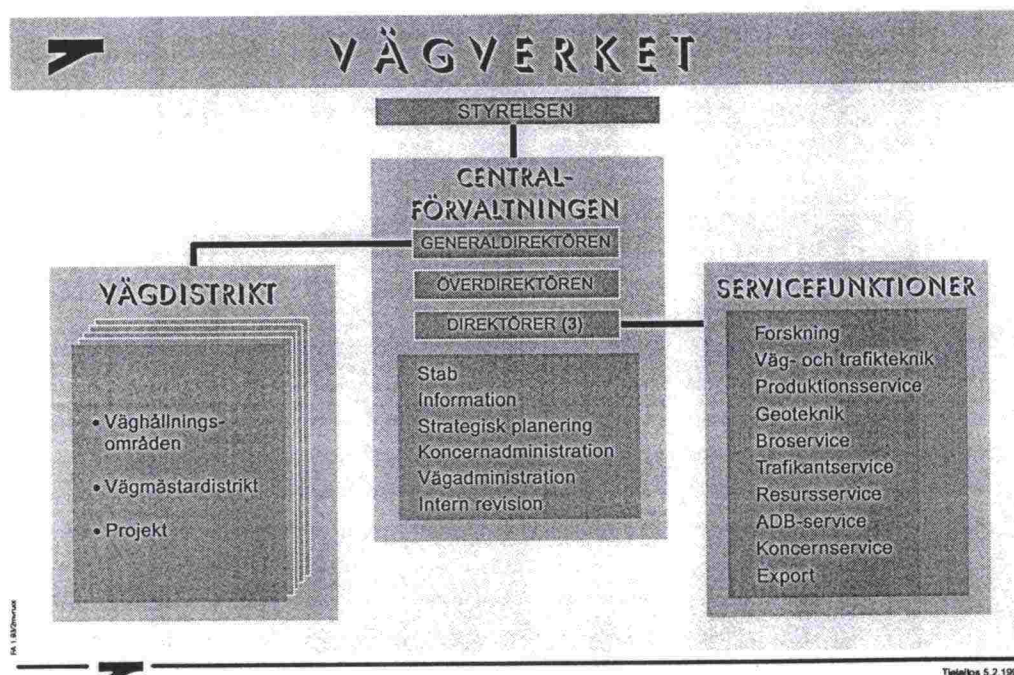
## 1.1 Verksamhetsstrategi och organisation

Vägverket sorterar under trafikministeriet. Det svarar för allmänna vägar och för att trafiken ur trafikanternas synvinkel löper säkert och smidigt genom att sköta och underhålla vägar och genom att se till att vägarna är i trafikerbart skick. I vägverkets uppgifter ingår dessutom att utveckla vägnätet så att det svarar mot de krav som förändringar i trafiken ställer.

Under redogörelseåret företogs en genomgripande omorganisering av vägverket. I början av 1993 drogs den gamla vägstyrelsen in och upphörde därmed att vara det centrala ämbetsverket. Vägstyrelsen ersattes av vägverkets centralförvaltning och tio separata servicefunktioner. Vägverket omorganiserades till större regionala resultatenheter, eller vägdistrikt. I början av 1994 var hela landet indelat i nio vägdistrikt. Omstruktureringen skedde i kostnadsbesparande syfte.

Under 1993 bereddes också en omstrukturering av vägverkets reparationsverkstäder till ett affärsverk. Från och med den 1 juli 1994 kommer verkstäderna tillsammans att bilda affärsverket Statens reparationsverk.

En framställning om bolagisering av exportfunktionen gjordes hos trafikministeriet. Ministeriet har börjat bereda ett aktiebolag som framför allt skall omfatta export av planeringstjänster inom vägbranschen.



För utveckling av vägverkets interna resultatstyrning föranstaltades ett försök med produktionsavtal i Åbo och Mellersta Finlands vägdistrikt. Idén med ett produktionsavtal är att centralförvaltningen beställer tjänster av vägdistriktet, som åtar sig att sköta vägarna och hålla dem i överenskommet skick, tillhandahålla myndighetstjänster och ta hand om riksomspännande och regionala projekt för att utveckla vägnätet. I början av 1994 utvidgades försöket med produktionsavtal till samtliga vägdistrikt.

Vägverket började skissa upp scenarier för väghållningen och verksamheten. Under trafikministeriets ledning företogs en utredning om att ombilda vägverket till ett affärsverk och att bolagisera det. Ett antal arbetsgrupper som sysslat med frågan slutförde sitt uppdrag i början av 1994.

## 1.2 Förändringar i verksamhetsomgivningen

År 1993 sjönk Finlands bruttonationalprodukt för tredje året i rad, med 2,6 %. Sedan 1991 har BNP sjunkit med totalt 13 % och den privata konsumtionen med över 14 %. Den ekonomiska lågkonjunkturen har inte haft någon större inverkan på vägtrafiken. Trafiken har minskat med 3,0 % från 1991. Under redogörelseåret minskade trafiken med 1,1 %.

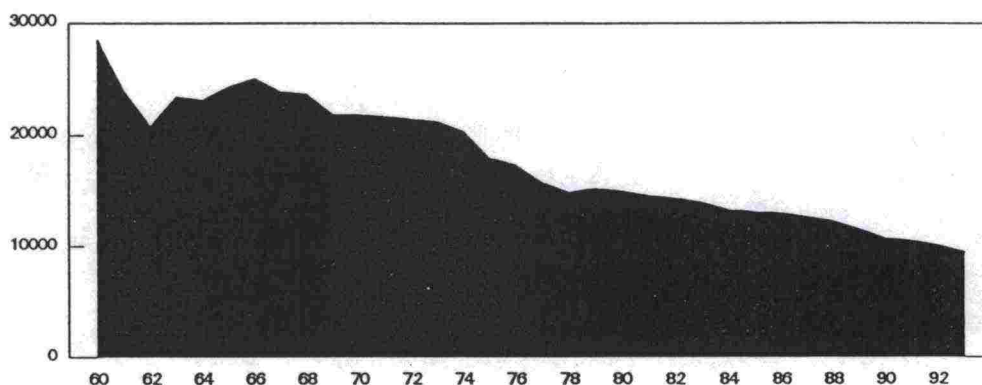
Följande tabell visar hur vissa trafikrelaterade faktorer och transportarbetet har utvecklats (förändring i %/år):

	1991	1992	1993
BNP	-6,4	-3,5	-2,6
Hushållens inkomster	1,8	-3,7	-4,5
Privat konsumtion	-3,7	-5,3	-4,7
Trafikutgifter	-11,2	-7,8	2,0
- förvärv av privata fordon	-33,5	-31,8	-19,0
- användning av privata fordon	-2,1	0,0	9,0
Spargrad	8,2	9,4	9,4
Transportarbete	- 1,6	-0,2	-1,1

## 1.3 Personal

Personalen minskade på alla nivåer inom förvaltningen. I slutet av 1993 hade vägverket 9 500 anställda, dvs. 620 anställda (6 %) färre än året innan. De anställda inom centralförvaltningen, servicefunktionerna och distriktskontoren uppgick totalt till ca 2 000, m.a.o. 130

anställda (6 %) färre än året innan.



#### Vägverkets egen personal 1960-93

Under redogörelseåret sysselsatte vägverket inte bara sin egen personal utan också omkring 3 600 anställda hos entreprenörer o.dyl. på sina arbetsställen. Vidare gav verket arbete åt i genomsnitt 770 personer som enligt sysselsättningslagen klassificeras som långtidsarbetslösa.

#### 1.4 Finansiering av väghållningen och investeringar

År 1993 beviljades sammanlagt 5 853 milj.mk i anslag för väghållning inklusive sysselsättningsarbeten och arbete i arbetskolonier.

Moment	Milj.mk
Basväghållning	3 789
Husbyggnad	29
Utveckling av vägnätet	1 584
Utomstående arbeten	100
Inlösning av markområden	198
Arbete i arbetskolonier	4
Sysselsättningsarbeten	149
<b>Anslag totalt</b>	<b>5 853</b>

Via budgeten överfördes sammanlagt 665 milj.mk i väghållningsanslag från 1992 för att disponeras under 1993. De disponibla anslagen under 1993 uppgick alltså till sammanlagt 6 518 milj.mk.

Sammanlagt 874 milj.mk transfererades för att disponeras under 1994. Det stora mängden transfereringar berodde till en del på att vägbyggnadspriserna hade sjunkit till en exceptionellt låg nivå och på att



vägverket hade blivit mycket effektivare. Vägverket sparade i omkostnader för basväghållningen för att kunna anpassa sig till en snävare finansiell ram under 1994.

Vägverkets anläggningstillgångar uppgick till 1 473,6 milj.mk, varav 789,8 milj.mk var bundet i byggnader och 578,7 milj.mk i inventarier. År 1993 investerade verket 44,2 milj.mk i byggnader, 148,2 milj.mk i inventarier och 196,7 milj.mk i markområden. År 1992 var investeringarna 33,8 milj.mk, 167,2 milj.mk resp. 233,0 milj.mk.

### 1.5 Internationell verksamhet

Vägverket var aktivt engagerat i utlandet under redogörelseåret. Nordiska kontakter, medverkan i internationella organisationer och biståndssamarbete kompletterades med närområdessamarbete. Verksamheten i olika organisationer och närområdessamarbetet aktiverades inte minst till följd av omvälvningarna i Östeuropa och den västeuropeiska integrationsutvecklingen.

Vägverket ingick samarbetsavtal med motsvarande verk i en rad länder. Utifrån ett avtal mellan vägverket i Finland och den federala vägadministrationen i USA inrättades Finnish Technology Transfer Center FinnT2.

Vägverkets specialenhet för internationell utbildning och träning IHME (Institute for Highway and Maritime Education) arrangerade kurser inom trafikbranschen både i Finland och i utlandet.

## 2 MÅL OCH RESULTAT

### 2.1 Vägverkets resultatmål

Trafikministeriet ställde upp följande mål för vägverket den 1 februari 1993:

- Vägverket skall vidta åtgärder för att minska antalet olyckor som leder till personskador med minst 45. Antalet olyckor av denna typ på allmänna vägar skall hållas under 4 300.
- Målnivån för vinterunderhållet på huvudvägar och andra högtrafikerade vägar som skall hållas snö- och isfria får underskridas med högst 12 %.
- På permanentbelagda vägar (huvud- och stamvägar) får spårbildningen efter beläggningssäsongen inte nå djupare än 20 mm. Det

får finnas högst 8 300 km väg med dålig yta och högst 1 700 km av dessa vägar får ha en svag konstruktion.

- Vägverket skall förebygga skador som vägtrafiken orsakar på grundvattnet och bullerolägenheter och förbättra trafikomgivningen i tätorter. Verksamhetsmålen för vägverkets enheter bestäms utifrån verkets miljöstrategi.
- Vägverkets totala ekonomi skall förbättras med 1,0 %.
- Vägverkets omkostnader får uppgå till högst 608 milj.mk.
- Vägverket skall uppnå ett resultat på minst 5 % och det bundna kapitalets omsättningshastighet skall vara över 1,1.

## 2.2 Resultat

I det stora hela har vägverket klart uppnått de resultatmål trafikministeriet ställt upp.

**Trafiksäkerhetsmålet** uppnåddes med tydlig marginal. Antalet olyckor som leder till personskador uppskattades på förhand till 3 299. Tack vare vägverkets insatser kunde denna typ av olyckor reduceras med 74; 48 av dem inträffade i annytning till basväghållning och 26 i samband med nya utvecklingsprojekt.

**Målnivån för vinterunderhållet** nåddes också i tillfredsställande grad. Målet underskreds i genomsnitt med 12 %, dvs. exakt så mycket som ställts upp som mål.

År 1993 beredde mindre svårigheter än i genomsnitt. Verkets väderindex som beskriver kostnaderna hade talet 87 (indextalet för en genomsnittsvinter är 100). Detta talar inte nödvändigtvis om hur svår vintern har varit med tanke på underhållsstandarden. Ändå kan vädret anses ha hjälpt snarare än hindrat vägverket att uppnå målen.

Den totala väglängd som skulle hållas snö- och isfri under 1993 reducerades med ca 3 000 km jämfört med 1992. I Kuopio och Norra Karelen distrikt föranstaltades försök med saltfria vägar under hösten 1993.

**Målet för vägarnas skick** uppnåddes på det hela taget med bred marginal.

Spårbildningen på permanentbelagda vägar höll sig inom givna gränser under säsongen och det betydde att delmålet uppnåddes för fjärde

året i rad. Beläggningsarbeten utfördes på ca 6 900 km av det totala vägnätet (mot 6 330 km 1992).

Det fanns 7 638 km belagd väg med dålig yta (målet var högst 8 300 km). Ytan förbättrades på 580 km väg, vilket betyder att delmålet uppnåddes med bred marginal. Ytskicket bedöms med hjälp av en mätare för servicestandarden (spårbildning och jämnhet) och genom inventering av skadorna. Över 90 % av vägarna har redan blivit uppmätta. De data som fattas räknas ut med hjälp av olika modeller i början av 1994. I framtiden kommer vägarnas skick att bedömas på alla belagda vägar.

Under 1993 reducerades vägar med svag konstruktion till ca 900 km tack vare effektiva upprustnings- och grundförbättringsarbeten som sattes in på de rätta ställena samt heltäckande, avancerade mätdata. Data om vägarnas bärkraft har en täckning på 97 %. Upp till 92 % av mätningarna har gjorts med fallviktsdeflektometer. Konstruktionsmålet var för pessimistiskt, men nu befinner sig vägarna förmodligen i sådant skick att bärkraften kommer att hålla sig konstant med åtgärder av nuvarande omfattning.

**Miljömålet** uppnåddes i tillfredsställande grad. Åtgärdsålet uppnåddes i stort sett, men vissa distrikt saknar alltså en uttalad miljöstrategi.

Målet för hela verket uppnåddes inte fullt ut, eftersom vägdistriktens egna resultatmål inte bidrog till verkets resultatmål i tillräcklig grad.

De affärsekonomiska målen uppnåddes med mycket bred marginal, trots att alla delmål inte uppnåddes. **Resultatet av vägverkets verksamhet** var 8,4 % av intäkterna. **Det bundna kapitalets omsättningshastighet** var 1,12. Lönekostnaderna gick ner med 7,2 %. Målet för omsättningstillgångarna uppnåddes inte, trots att de pressades ner med 9,4 %. Anläggningstillgångarna minskade med bara 0,7 %.

**Målet för den totala ekonomin** uppnåddes också med bred marginal. Det var 1,0 % men steg till 3,6 %. Under 1992 förbättrades den totala ekonomin med 9,8 %. Enligt mätaren för den totala ekonomin förbättrades byggandets lönsamhet med 9,3 %, medan underhållets lönsamhet gick ner med 4,7 %. Organisationskostnaderna minskade med 4,6 % i proportion till totala kostnaderna.

**Omkostningsmålet** uppnåddes också mycket klart. Resultatet var 556,9 milj.mk jämfört med målet 608 milj.mk. De minskade alltså med 51,1 milj.mk (8,4 %). Omkostnaderna minskade reellt sett 62,3 milj.mk (10 %) mot 1992.

**För trafikens smidighet** ställdes inget resultatmål på årsnivå. Enligt målet för en smidig trafik skall de huvudvägar där trafikstockningar förekommer ha reducerats till mindre än 1 600 km fram till 1996. Trafiken har blivit något smidigare sedan 1992. Tack vare vissa nya projekt för utveckling av trafiken har stockningarna reducerats med ca 30-40 km. Vidare har trafiken minskat med omkring 1 %. På det hela taget har huvudvägar där trafiken stockar sig minskat med omkring 80 km.

Det generella sparmålet för personalkostnaderna var 4 %, vilket vägverket lyckades uppnå.

Tack vare vägverkets goda totalresultat kan en resultatpremie på 2,1 % av vägverkets lönesumma delas ut. Personliga resultatpremier bestäms dessutom utifrån hur väl hela enheter har lyckats.

### 3 BOKSLUTSUPPGIFTER

#### 3.1 Budgetutfallet

I statsbudgeten för 1993 beviljades vägverket sammanlagt 5 585,1 milj.mk i anslag under huvudtitel 31.24 (Vägverket). Tillsammans med de anslag som fördes över från tidigare år uppgick de disponibla anslagen under huvudtitel 31.24 totalt till 6 376,3 milj.mk, vilket är 252,4 milj.mk mindre än 1992.

År 1993 infördes nettobudgetering i begränsad omfattning. Moment 31.24.21 Basväghållning av allmänna vägar nettobudgeterades vad gäller avgiftsbelagd service och diverse inkomster av blandad natur. I samband med den nya budgeteringsmetoden flyttades export av offentliga tjänster och biståndsprojekt över till momentet för basväghållning. Förut hade kostnaderna för biståndsprojekt debiterats i form av interna transfereringar mellan olika verk.

Det disponibla anslaget för basväghållning var totalt 4 146,8 milj.mk, varav 358,8 milj.mk bestod av transfereringar från tidigare år. Till 1994 transfererades 435,9 milj.mk eller 10,5 %.

Under momentet för basväghållning nettobokfördes 95,1 milj.mk i intäkter, varav den avgiftsbelagda verksamheten utgjorde 67,2 milj.mk. Denna summa bestod i sin tur till över 50 % av debiteringar för biståndsprojekt och exporttjänster. Till följd av nedskurna biståndsanslag var intäkterna av denna verksamhet mindre än beräknat.

Anslaget för utveckling av vägnätet uppgick till 1 889,9 milj.mk, varav 305,9 milj.mk var transfereringar från tidigare år. Till 1994 överfördes 438,5 milj.mk eller 23,2 %. Att saldot är större än normalt förklaras till

en del av att det anslag om 80,0 milj.mk som vägverket beviljats i den femte tilläggsbudgeten inte blev tillgängligt förrän i december.

Vägverket anvisades sammanlagt 174,5 milj.mk i sysselsättningsanslag för väghållning. I denna summa ingick 25,2 milj.mk i anslag från tidigare år. Av detta anslag fördes 37,3 milj.mk över till 1994. För sysselsättningsfrämjande ändamål fanns dessutom sammanlagt 70,9 milj.mk.

Anslagen under huvudtitel 31.25 (statsunderstöd), alla transfereringsposter medräknade, betydde att vägverket hade sammanlagt 205,1 milj.mk till sin disposition. Verket använde 172,6 milj.mk eller 87,1 % av denna summa. Inemot hälften av anslaget för byggande av enskilda vägar flyttades över till 1994, eftersom anslaget fördubblades under behandlingen i riksdagen. För vägverket anvisades dessutom 8,6 milj.mk i statsunderstöd för investeringar i sysselsättningsfrämjande syfte.

### 3.2 Ekonomiskt resultat

**Resultaträkningen och balansen bygger på vägverkets interna redovisning och uppfyller inte helt villkoren för extern bokföring.** En anpassning av dem till resultatstyrning har pågått sedan 1991 och det har ändrats i dem årligen. När den administrativa bokföringen läggs om kommer en resultaträkning och balans enligt officiell modell att läggas fram i verksamhetsberättelsen.

**Verksamhetsresultatet** var 568,8 Milj.mk 1993. Enligt uppskattning beror 300 milj.mk på att prisnivån gått ner och 270 milj.mk på att verksamheten i egen regi blivit effektivare. Priskonkurrensen mellan entreprenörerna sänkte entreprenadkostnaderna. Ökningen var 108,9 milj.mk (23,7 %) mot 1992. Resultatet ökade med ungefär lika mycket som erhöles genom besparingar i löner och socialkostnader (121,2 miljmk). Den relativa lönsamheten, dvs. resultatprocenten, steg från 7,1 till 8,4 %.

**Intäkterna** uppgick till sammanlagt 6 740,3 milj.mk. Ökningen (3,6 %) berodde nästan helt på de nya vägar som öppnades för trafik (217 milj.mk). De tre största färdigställda projekten inom trafiksektorn (Dickursby-Håkansböle, Valkoisenlähteentie-Hyrylä och Vierumäki-Lusi) utgjorde ca 1 000 milj.mk eller en tredjedel av intäkterna av nyanlagda vägar inom trafiksektorn.

**Intäkterna av trafiktjänster och andra väghållningsfunktioner** minskade med 78 milj.mk, dvs. 2 %. Intäkterna av affärsverksamhet, dvs. den nettobudgeterade avgiftsbelagda verksamheten, var

46,5 milj. mk större än 1992. Detta berodde på att även intäkterna av biståndsprojekt räknades med enligt nettobudgeteringsprincipen.

**Omkostnaderna** ökade med 2,1 % från 1992 och uppgick därmed till 6 018,5 milj.mk. I omkostnaderna inräknades utöver egentliga omkostnader även förändringar i värdet av produkter under arbete, som höjde omkostnaderna. Utan förändringsposterna minskade omkostnaderna.

Löner och sociala kostnader uppgick till 1 545,2 milj.mk, dvs. 121,2 milj.mk mindre än 1992. De minskade alltså med 7,3 %, beroende på att den ordinarie personalen minskade med 3,1 % antalet visstidsanställda med 1,5 %. Rese- och inkvarteringskostnader gick ner med 8,5 milj.mk (6,3 %).

Entreprenaderna minskade med 175 milj.mk (8,2 %). De utgjorde därmed 1 967,6 milj.mk år 1993. Till en del berodde nedgången på att leveransentreprenader på väghållningsmaterial lyftes ut från kostnadsslaget entreprenader och över till material och förnödenheter. Därigenom ökade den sistnämnda gruppen med 78,8 milj.mk.

I proportion till årskostnaderna minskade entreprenader (34,6 %) och främmande arbete (51,3 %) med en procentenhet vardera mot året innan.

Förvärven av småinventarier minskade med hälften (60,8 milj.mk) jämfört med 1991.

Konsulttjänsterna minskade med ca 40 milj.mk, dvs. ca 15 %, mot 1992.

**Driftsbidraget** ökade med 17,8 %. År 1993 var driftsbidraget 10,7 % av intäkterna mot 9,4 % året innan.

**Årskostnaderna** gick ner med 265,2 milj.mk till 5 690,6 milj.mk. De minskade alltså med 4,5 %. Årskostnaderna minskade till stor del på grund av att det ekonomiska resultatet blivit bättre (ca 110 milj.mk) och att produktionsvolymen gått ner (ca 85 milj.mk).

Årskostnaderna är omkostnader som uppkommit under det aktuella året, dvs. de omfattar inte korrektivposter som beror av lagerförändringar (t.ex. vägprojekt) eller tillverkning för eget bruk (husbyggande).

Vad gäller konjunkturutvecklingen generellt sett upphörde recessionen hösten 1993, men något tydligt omslag skedde ännu inte under 1993.

**Produktiviteten och det ekonomiska resultatet** utvecklades gynnsamt. Förädlingsvärdet per capita ökade med 5,8 % tack vare det ökade driftsbidraget och det minskade antalet anställda. Det ekonomiska

resultatet förbättrades med 3,6 % år 1993. Inom byggande var förändringen 9,3 %, inom underhåll -4,7 % och inom organisationen 4,6 %. En orsak till byggsektorns förbättrade lönsamhet var att brobyggnadens lönsamhet förbättrades avsevärt (19,5 %).

**Kapitalavkastningen**, dvs. avkastningen av det bundna kapitalet ökade från 7,3 till 9,5 %. Förbättringen berodde både på att den relativa lönsamheten eller resultatprocenten steg och på att kapitalomsättningen blev snabbare.

Det bundna kapitalets omsättningshastighet steg från 1,04 till 1,12, dvs. med 7,7 %. Omsättningshastigheten för omsättningstillgångar ökade med 12,7 %, från 1,42 till 1,60. Orsaken var att omsättningshastigheten för vägprojekt under arbete och material- och förnödenhetslager steg med omkring 25 %. Slutförda vägprojekt hade dock den största effekten, 308,7 milj.mk eller 79 % av förändringen i omsättningstillgångar. Omsättningshastigheten för marksubstanslagret sjönk.

Vad gäller **avgiftsbelagda tjänster** infördes nettobudgetering 1993. Den nya lagen om grunderna för avgifter till staten krävde affärsekonomisk prissättning på andra än offentligrättsliga prestationer. Det betydde att prissättning till självkostnadsvärde slopades. Av dessa orsaker var 1993 i många avseenden ett försöks- och läroår. Dessutom gjorde den rådande lågkonjunkturen det mycket svårare att förutspå efterfrågan.

Efterfrågan på offentligrättsliga prestationer minskade och gav bara 3,4 milj.mk (uppskattning 4,5 milj.mk) i intäkter. Kostnaderna uppgick till 6,1 milj.mk, vilket betyder att verksamheten gick med en förlust på 2,7 milj.mk. I kostnaderna ingår 0,2 milj.mk kostnader för utveckling av specialtransporttillstånd. Systemet väntas sänka kostnaderna för behandling av tillstånd i framtiden.

Försäljningen av affärsekonomiska prestationer låg något under det som budgeterats, men lönsamheten blev bättre än väntat. Försäljningsvolymen hade uppskattats till 72 milj.mk och överskottet till 0,8 milj.mk. Den uppgick till 64 milj.mk respektive 3,2 milj.mk. Detta gav en resultatprocent på 5,1, vilket kunde anses vara ett gott resultat under försöksåret.

- BILAGOR
- 1 Budgetutfallet 1993
  - 2 Resultaträkning
  - 3 Balans
  - 4 Nyckeltal

## BUDGETUTFALLET 1993

## BILAGA 1

BUDGETKONTO		BUDGET	INFLUTNA MEDEL	FÖRÄNDRING MOT ÅRET INNAN	JÄMFÖRELSE MED BUDGETEN
		mk	mk	%	mk
123122	Kommunernas andel i underhållet av bygdevägar	65 000 000	70 915 105	0,3	5 915 105 (+)
123123	Kommunernas andel i byggandet av bygdevägar	41 000 000	58 056 255	32,9	17 056 255 (+)
123124	Vägverkets inkomster av blandad natur	6 000 000	3 198 467	-74,6	-2 801 533 (-)
123125	Andelar av sådana kostnader för vägarbeten vilka uppbärs hos utomstående	100 000 000	99 630 915	0,5	- 369 085 (-)
123904	Indragning av utgiftsrester och reserverade anslag		232 093	-44,6	
123905	Inkomst vid föryttring av statsjord och inkomstbringande rättigheter		3 609 978	37,6	
123909	Dag- och moderskapspenningar samt socialskyddsavgifter som skall erläggas till staten		3 826 642 *)	-81,0	
123910	Övriga inkomster av blandad natur (ersättningar från Fpa för kostnader för företagshälsovård)		4 772 303 *)	11,0	
INKOMSTER TOTALT			244 241 758	-13,5	

\*) till den del de hänför sig till 1992 eller något annat moment än 31.24.21

BUDGETKONTO		ANSLAG FRÅN 93 / FÖREGÅENDE ÅR	STÅTT TILL FÖRFOGANDE	ANVÄNT	FÖR- ÄNDRING JÄMFÖRT MED ÅRET INNAN	JÄMFÖRLSE MED BUDGETEN ELLER ÖVERFÖRDA TILL 1994
			mk	mk	%	mk %
245061	Närområdessamarbetet och samarbetet med Baltikum (ra)	ra 48 356	48 356	43 250		*)
255077	Arbeten för arbetskolonier (ra 3 år)	Bud. 4 500 000 ra 1 353 335	5 853 335	5 401 437	22,8	451 898 7,7
280705	Verksamhet som baserar sig på statens pensionslag och enligt direktiven för tidigrehabilitering (fa)		597 748	539 241	235,9	
291901	Praktik för högskolestuderande (fa)			250 219	24,8	
*) 5 106 indraget						
312421	Basvaghållning av allmänna vägar (ra 2 år)	Bud. 3 811 600 000 -684 884 LTA -22 990 000 ra 358 825 238	4 146 750 354	3 710 896 321*)	-1,9	435 854 033 10,5
312474	Husbyggen (ra 3 år)	Bud. 29 000 000 ra 12 605 650**)	41 605 650	33 656 706	29,5	7 947 695 19,1
312477	Utvecklande av vägnätet (ra 2 år)	Bud. 1 409 000 000 LTA 175 000 000 ra 305 920 586	1 889 920 586	1 451 445 715	-18,6	438 474 871 23,2
312478	Vägarbeten som utförs åt utomstående (fa)	Bud. 100 000 000	100 000 000	97 844 014	-17,0	2 155 986 (+)
312487	Anskaffning av jordområden samt ersättningar enligt lagen om allmänna vägar (fa)	Bud. 198 000 000	198 000 000	197 981 317	-15,0	18 683 (+)
3124	Totalt		6 376 276 590	5 491 824 073		
*) Utgifter		3 805 954 240	**) 1 249 mk indraget			
Inkomster som skall nettobokföras		95 057 919				
		3 710 896 321				



BUDGETKONTO		ANSLAG FRÅN 93 / FÖREGÅENDE ÅR	STÄTT TILL FÖRFOGANDE	ANVÄNT	FÖR- ÄNDRING JÄMFÖRT MED ÅRET INNAN	JÄMFÖRELSE MED BUDGETEN ELLER ÖVERFÖRDA TILL 1994
			mk	mk	%	mk %
312531	Statsunderstöd till kommuner för bygdevägsutgifter (d)	4 290 000	4 290 000	4 290 000	22,9	
312550	Statsunderstöd för underhåll av enskilda vägar (fa)	Bud. 142 000 000	142 000 000	138 857 213	2,9	3 142 787 (+)
312551	Statsunderstöd för byggande av enskilda vägar (ra 3 år)	Bud. 50 000 000 ra 8 856 380	58 856 380	29 462 108	24,7	29 394 272 49,9
3125	Totalt		205 146 380	172 609 321		
340602	Verkställighet av arbetskrafts- politiken, löner (fa)			61 827 936	-21,9	
3406025	Övriga utgifter (fa)	16 545 000	16 545 000	9 070 774	-38,6	7 474 226 (+)
340662	Statsunderstöd för investeringar i sysselsättningsfrämjande syfte (fa)	8 598 324	8 598 324	8 598 324	11,5	0
340677	Investeringsutgifter för tryggnad av sysselsättningen (ra 3 år)	149 240 000 ra 25 249 958 *)	174 489 958	137 147 102	4,1	37 337 222 21,4
3406	Totalt		199 633 282	216 644 136		
UTGIFTER TOTALT			6 849 633 846	5 887 311 677	-7,2	
*) 5 634 mk indraget						

ra = reservationsanslag

fa = förslagsanslag

## VÄGVERKET TOTALT

RESULTATRÄKNING

	1991	1992	1993
<b>INTÄKTER</b>			
Vägar som öppnas för trafik	2 381,4	2 705,2	2 922,2
Trafikservice och väghållning i övrigt	3 778,2	3 695,2	3 617,0
Intäkter av affärsverksamhet	24,2	26,5	73,0
Intäkter från andra distrikt	7,0	12,0	59,0
Korrektivposter för intäkterna	- 18,7	68,0	69,1
<b>INTÄKTER TOTALT</b>	<b>6 172,1</b>	<b>6 506,9</b>	<b>6 740,3</b>
<b>OMKOSTNADER</b>			
Löner och socialkostnader	1 696,4	1 666,4	1 545,2
Rese- och inkvarteringskostnader	135,9	134,4	125,9
Hyror	78,5	84,4	82,4
Material och förnödenheter	533,1	597,0	675,8
Marks substanser	15,4	16,1	8,8
Småinventarier	120,3	77,1	60,8
Vägområden	216,4	212,8	189,3
Entreprenader	2 131,2	2 142,9	1 967,6
Konsulttjänster	298,1	268,5	228,6
Maskin- och transporttjänster o.a. tjänster för utomstående	778,5	718,8	722,3
Tjänster från andra distrikt	4,3	15,9	55,5
Färförvärv	0,0	21,5	28,5
Tillverkning för eget bruk (husbyggande)	- 39,5	- 46,3	- 41,4
Förändring i materiallager (-/+)	- 4,4	21,9	32,1
Förändring i marks substanslager (-/+)	3,8	1,9	7,1
Förändring i planlager (-/+)	- 20,0	42,7	26,3
Värdeförändring av vägprojekt under arbete (-/+)	- 320,7	- 72,5	299,6
Värdeförändring av arbeten i slutfasen (-/+)	32,7	- 9,1	4,2
<b>OMKOSTNADER TOTALT</b>	<b>5 660,0</b>	<b>5 894,4</b>	<b>6 018,5</b>
<b>DRIFTSBIDRAG</b>			
Avskrivningar på inventarier	512,1	612,5	721,8
Avskrivningar på byggnader	115,5	115,6	116,2
	41,8	37,0	36,7
<b>VERKSAMHETSRESULTAT</b>	<b>354,8</b>	<b>459,9</b>	<b>568,8</b>
Övriga intäkter (+)	33,5	34,3	41,1
Övriga utgifter (+)	7,7	3,8	11,4
<b>RÄKENSKAPSPERIODENS RESULTAT</b>	<b>380,6</b>	<b>490,4</b>	<b>598,5</b>
Årskostnader	6008,0	5955,8	5690,6
Antal anställda	10608	10171	9552

## BALANS

<b>AKTIVA</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>
<b>FINANSIERINGSTILLGÅNGAR</b>	<b>642,8</b>	<b>918,5</b>	<b>1 080,2</b>
Försäljningsfordringar	31,9	27,5	27,5
Resultatregleringar	0,0	0,0	0,0
Förskott (betalda)	16,7	16,2	8,3
Fordringar hos staten			
Fordringar på väginvesteringar	142,8	368,4	542,8
Fordringar på väginvesteringar i slutfasen	41,9	33,4	34,6
Fordringar på trafiktjänster o.dyl.	230,4	272,9	269,7
Andra kontofordringar	174,6	193,7	182,9
Fordringar på affärsverksamhet	4,5	6,4	14,5
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>	<b>4 211,6</b>	<b>4 143,5</b>	<b>3 752,8</b>
Förnödenhetslager	102,1	103,6	105,2
Materiallager	333,3	303,2	257,7
Marks substanslager	248,9	249,7	241,0
Planlager	1 291,5	1 229,6	1 200,3
Vägprojekt under arbete	2 235,8	2 257,4	1 948,7
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>	<b>1 503,4</b>	<b>1 484,2</b>	<b>1 473,6</b>
Jord- och vattenområden	77,2	80,4	86,0
Byggnader	839,7	777,0	789,8
Inventarier och maskiner	567,7	585,4	578,7
Aktier och andelar	5,7	5,0	5,8
Övriga anläggningstillgångar med lång verkningstid	13,1	36,4	13,3
<b>AKTIVA TOTALT</b>	<b>6 357,8</b>	<b>6 546,2</b>	<b>6 306,6</b>
<b>PASSIVA</b>			
<b>KORTFRISTIGT FRÄMMADE KAPITAL</b>	<b>273,8</b>	<b>288,0</b>	<b>291,3</b>
Kontoskulder	115,3	137,4	135,2
Övriga kontoskulder	90,9	92,3	97,1
Förskott (erhållna)	0,9	0,8	3,8
Resultatregleringar			
Periodiseringar	7,6	14,4	12,0
Arbeten i slutfasen	41,8	33,7	34,7
Övriga resultatregleringar	17,3	9,4	8,6
<b>LÅNGFRISTIGT FRÄMMADE OCH EGET KAPITAL</b>	<b>6 084,1</b>	<b>6 258,1</b>	<b>6 015,3</b>
Lagerkontoskuld	100,9	101,7	95,7
Långfristiga förskott	2 320,4	2 457,7	2 201,1
Övrigt bundet kapital	3 282,0	3 208,3	3 120,0
Balanserad vinst/förlust från föregående år	0,0	0,0	0,0
Räkenskapsperiodens resultat	380,8	490,4	598,5
<b>PASSIVA TOTALT</b>	<b>6 357,9</b>	<b>6 546,1</b>	<b>6 306,6</b>

NYCKELTAL	VÄGVERKET TOTALT			
	1991	1992	1993	
1	DET BUNDNA KAPITALET AVKASTNINGSPROCENT	5,8	7,3	9,5
2	VERKSAMHETEN I PROCENT AV RESULTATET	5,8	7,1	8,4
3	DET BUNDNA KAPITALET OMSÄTTNINGSHASTIGHET	1,01	1,04	1,12
4	FÖRÄDLINGSVÄRDE / PERSON	215,6	232,4	246,0
5	LÖNE- OCH SOCIALKOSTNADER / PERSON	159,9	163,8	161,8
6	FÖRÄDLINGSVÄRDE / PERSON - LÖNER + SOC.KOSTN. / PERSON	55,7	68,5	84,2
7	DRIFTSBIDRAGET I PROCENT AV INTÄKTERNA	8,3	9,4	10,7
8	ORDINARIE OMKOSTNADER I PROCENT AV INTÄKTERNA	91,7	90,6	89,3
7B	DRIFTSBIDRAGET I PROCENT AV ÅRSKOSTNADERNA	8,53	10,28	12,68
8B	ÅRSUTGIFTER / ÅRSKOSTNADER	0,94	0,99	1,06
9B	ENTREPRENADER I PROCENT AV ÅRSKOSTNADERNA	35,47	35,98	34,58
10B	FRÄMMANDE ARBETE I PROCENT AV ÅRSKOSTNADERNA	53,39	52,56	51,28
11	OMSÄTTNINGSTILLGÅNGARNAS OMSÄTTNINGSHASTIGHET	1,34	1,42	1,60
11B	OMSÄTTNINGSTILLGÅNGARNAS OMSÄTTNINGSHASTIGHET MED ÅRSKOSTNADERNA	1,43	1,44	1,52
12	MATERIAL- OCH FÖRNÖDENHETSLAGRETS OMSÄTTNINGSHASTIGHET	1,22	1,47	1,86
13	MARKSUBSTANSLAGRETS OMSÄTTNINGSHASTIGHET	0,06	0,06	0,04
14	MATERIAL-, FÖRNÖDENHETS- OCH MARKSUBSTANSLAGRETS OMSÄTTNINGSHASTIGHET	0,80	0,93	1,13
15	OMSÄTTNINGSHASTIGHETEN FÖR VÄGPROJEKT UNDER ARBETE	1,07	1,20	1,50
16	VÄGPROJEKT UNDER ARBETE I PROCENT AV DE TOTALA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGARNA	53,1	54,5	51,9
17	VÄGPROJEKT UNDER ARBETE I PROCENT AV HELA KAPITALET	35,2	34,5	30,9
18	VÄGPROJEKT UNDER ARBETE I PROCENT AV DET BUNDNA KAPITALET	36,7	36,1	32,4
19	PLANLAGRET I PROCENT AV DE TOTALA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGARNA	30,7	29,7	32,0
20	ANLÄGGNINGSTILLGÅNGARNA I PROCENT AV DET BUNDNA KAPITALET	24,7	23,7	24,5
21	ANLÄGGNINGSTILLGÅNGARNA I PROCENT AV TRAFIKSERVICEN OCH VÄGHÅLLNINGEN I ÖVRIGT	39,8	40,2	40,7