

Kommunikationer

22



Förslag till statsbudget för 2008

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	9
2	Lagförslag.....	13
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation.....	13
3	Kommunikationer	15
3.1	Omfattning.....	15
3.2	Utgiftsutveckling	15
3.3	Skatteutgifter.....	16
4	Transportpolitik.....	17
4.1	Omfattning.....	17
4.2	Utgiftsutveckling	18
4.3	Skatteutgifter.....	19
4.4	Mål	20
4.5	Resultatredovisning	20
4.6	Revisionens iakttagelser.....	22
4.7	Politikens inriktning	22
5	Vägar	25
5.1	Omfattning.....	25
5.2	Utgiftsutveckling	26
5.3	Resultatredovisning	27
5.3.1	Mål	27
5.3.2	Resultat.....	27
5.3.3	Analys och slutsatser	32
5.4	Revisionens iakttagelser.....	33
5.5	Politikens inriktning	34
5.6	Budgetförslag	35
5.6.1	36:1 Vägverket: Administration.....	35
5.6.2	36:2 Vaghållning och statsbidrag	36
5.6.3	36:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m	43
6	Järnvägar.....	45
6.1	Omfattning.....	45

6.2	Utgiftsutveckling.....	46
6.3	Resultatredovisning.....	46
6.3.1	Mål.....	46
6.3.2	Resultat.....	47
6.3.3	Analys och slutsatser.....	54
6.4	Revisionens iakttagelser.....	55
6.5	Politikens inriktning.....	55
6.6	Budgetförslag.....	56
6.6.1	36:3 Banverket: Administration.....	56
6.6.2	36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter.....	57
6.6.3	Bolagsförvaltningen.....	62
6.6.4	36:16 Järnvägsstyrelsen.....	64
6.6.5	Statens järnvägar.....	64
6.7	Transeuropeiska nätverk för transporter.....	66
6.7.1	36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	67
7	Sjöfart.....	69
7.1	Omfattning.....	69
7.2	Utgiftsutveckling.....	69
7.3	Resultatredovisning.....	70
7.3.1	Mål.....	70
7.3.2	Resultat.....	70
7.3.3	Analys och slutsatser.....	74
7.4	Revisionens iakttagelser.....	75
7.5	Politikens inriktning.....	75
7.6	Budgetförslag.....	76
7.6.1	Sjöfartsverkets ekonomiska mål.....	76
7.6.2	Finansiella befogenheter.....	77
7.6.3	Investeringsplan för Sjöfartsverket.....	77
7.6.4	36:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.....	78
7.6.5	36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.....	78
7.6.6	36:8 Sjöfartsregistret.....	79
7.6.7	36:9 Rederinämnden: Administration.....	79
8	Luftfart.....	81
8.1	Omfattning.....	81
8.2	Utgiftsutveckling.....	81
8.3	Resultatredovisning.....	82
8.3.1	Mål.....	82
8.3.2	Resultat.....	82
8.4	Revisionens iakttagelser.....	85
8.5	Politikens inriktning.....	85
8.6	Budgetförslag.....	86
8.6.1	Luftfartsverket.....	86
8.6.2	Luftfartsstyrelsen.....	87
8.6.3	36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser.....	88
9	Interregional kollektiv persontrafik.....	89
9.1	Omfattning.....	89
9.2	Utgiftsutveckling.....	89
9.3	Resultatredovisning.....	90

9.3.1	Mål	90
9.3.2	Resultat	90
9.4	Revisionens iakttagelser.....	93
9.5	Politikens inriktning	93
9.6	Budgetförslag	93
9.6.1	36:11 Rikstrafiken: Administration	93
9.6.2	36:12 Trafikavtal.....	94
10	Forskning och analys.....	97
10.1	Omfattning.....	97
10.2	Utgiftsutveckling	98
10.3	Resultatredovisning	98
10.3.1	Mål	98
10.3.2	Resultat	98
10.3.3	Analys och slutsatser	100
10.4	Revisionens iakttagelser.....	101
10.5	Politikens inriktning	101
10.6	Budgetförslag	101
10.6.1	36:13 Viss internationell verksamhet.....	101
10.6.2	36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	102
10.6.3	36:15 Statens institut för kommunikationsanalys.....	103
10.6.4	Haverikommissionen.....	103
11	Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	105
11.1	Omfattning.....	105
11.2	Utgiftsutveckling	106
11.3	Skatteutgifter.....	107
11.4	Mål	107
11.5	Resultatredovisning	109
11.5.1	Resultat	109
11.5.2	Analys och slutsatser	117
11.6	Revisionens iakttagelser.....	122
11.7	Ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation	122
11.8	Politikens inriktning	124
11.9	Budgetförslag	127
11.9.1	37:1 Post och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsutgifter.....	127
11.9.2	37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	128
11.9.3	37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.	129
11.9.4	37:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.....	130
11.9.5	37:5 Samförläggning och kanalisering m.m.....	130

Tabellförteckning

Anslagsbelopp	11
3.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområdet	15
3.2 Härledning av ramnivån 2008–2010. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	16
3.3 Ramnivå 2008 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	16
3.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22, netto	16
4.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet	18
4.2 Skatteutgifter inom politikområdet Transportpolitik, netto	19
5.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	26
5.2 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Vägverkets regleringsbrev för 2006	27
5.3 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan	30
5.4 Uppföljning av åtgärder i regionala planer	30
5.5 Uppföljning av länsfördelning i regional plan	31
5.6 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2006	32
5.7 Anslagsutveckling	35
5.8 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:1 Vägverket: Administration	36
5.9 Anslagsutveckling	36
5.10 Intäkter som Vägverket disponerar	37
5.11 Intäkter som Vägverket inte disponerar	37
5.12 Investeringsplan	38
5.13 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader	38
5.14 Beräknad nettoupplåning för vägar 2007–2015	40
5.15 Beräknad låneskuld för vägar 2006–2015	40
5.16 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2006–2015	41
5.17 Anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag fördelat på anslagsposter och delposter	42
5.18 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:2 Väghållning och statsbidrag	43
5.19 Anslagsutveckling	43
5.20 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	43
6.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	46
6.2 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Banverkets regleringsbrev för 2006	47
6.3 Säkerhetsstatistik	49
6.4 Uppföljning av investeringar enligt Banhållningsplanen	52
6.5 Uppföljning av objekt som öppnats för trafik under 2006	53
6.6 Statens järnvägars resultat efter finansnetto	54
6.7 Anslagsutveckling	56
6.8 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:3 Banverket: Administration	57
6.9 Anslagsutveckling	57

6.10 Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.....	57
6.11 Investeringsplan.....	58
6.12 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader.....	58
6.13 Beräknad nettoupplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2007– 2015.....	60
6.14 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2006–2015.....	60
6.15 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2006– 2015.....	61
6.16 Fördelning av anslaget på anslagsposter.....	62
6.17 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter.....	62
6.18 Anslagsutveckling.....	64
6.19 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:16 Järnvägsstyrelsen.....	64
6.20 Resultatutveckling.....	65
6.21 Uppdragsverksamhet.....	65
6.22 Offentligrättslig verksamhet.....	65
6.23 Investeringsplan för Statens järnvägar.....	66
6.24 Projekt som Sverige sökt medel för i MIP 2007–2013.....	66
6.25 Bidrag MIP 2006.....	67
6.26 Övriga bidrag 2006.....	67
6.27 Anslagsutveckling.....	67
6.28 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för anslag 36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	67
7.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet.....	70
7.2 Ekonomisk utveckling.....	72
7.3 Investeringsplan.....	77
7.4 Anslagsutveckling.....	78
7.5 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.....	78
7.6 Anslagsutveckling.....	78
7.7 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.....	79
7.8 Anslagsutveckling.....	79
7.9 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:8 Sjöfartsregistret.....	79
7.10 Anslagsutveckling.....	79
7.11 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:9 Rederinämnden: Administration.....	80
8.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet.....	81
8.2 Ekonomisk utveckling.....	85
8.3 Ekonomisk utveckling.....	86
8.4 Investeringsplan.....	87
8.5 Offentligrättslig verksamhet.....	87
8.6 Anslagsutveckling.....	88
8.7 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser.....	88
9.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet.....	89
9.2 Regional fördelning av Rikstrafikens upphandlingskostnader 2006.....	90
9.3 Antal genomförda resor.....	91
9.4 Kostnad per resa.....	91
9.5 Andel kvinnor och män i genomförda resor.....	93

9.6 Anslagsutveckling.....	93
9.7 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:11 Rikstrafiken:	
Administration	94
9.8 Anslagsutveckling.....	94
9.9 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	95
9.10 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:12 Trafikavtal.....	95
10.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	98
10.2 Ekonomisk utveckling för VTI	99
10.3 Anslagsutveckling.....	101
10.4 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:13 Viss internationell verksamhet.....	102
10.5 Anslagsutveckling.....	102
10.6 Uppdragsverksamhet	102
10.7 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	102
10.8 Anslagsutveckling.....	103
10.9 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	103
11.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet.....	106
11.2 Skatteutgifter inom politikområde IT, elektronisk kommunikation och post, netto.....	107
11.3 Utbetalning och kreditering	109
11.4 Sökt, beviljat samt utbetalt stöd	109
11.5 Total finansiering av bredbandsprojekt per finansieringskälla	110
11.6 Fördelning av stödmedel för ortssamman-bindande och lokala nät	110
11.7 Marknadsandelar år 2006	116
11.8 Anslagsutveckling.....	127
11.9 Offentligrättslig verksamhet	127
11.10 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter.....	128
11.11 Anslagsutveckling.....	128
11.12 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	128
11.13 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 37:2 Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade	129
11.14 Anslagsutveckling.....	129
11.15 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	129
11.16 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.	130
11.17 Anslagsutveckling.....	130
11.18 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 37:4 Informationsteknik: telekommunikation m.m.	130
11.19 Anslagsutveckling.....	130
11.20 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 37:5 Samförläggning och kanalisation m.m.	131

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation (avsnitt 2.1 och 11.7),
2. godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 14 000 000 000 kronor för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt och omfinansiering av de s.k. storstadspaketet i Stockholm och Göteborg m.m. (avsnitt 5.6.2),
3. bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 47 800 000 000 kronor efter 2008 (avsnitt 5.6.2),
4. godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 15 400 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 6.6.2),
5. bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 74 000 000 000 kronor efter 2008 (avsnitt 6.6.2),
6. godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 16 000 000 000 kronor till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 6.6.2),
7. bemyndigar regeringen att under 2008 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 25 000 000 000 kronor efter 2008 (avsnitt 6.6.2),
8. godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar, finansieringsmodell och bemyndigar regeringen att för 2008 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.6.5),
9. godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för 2008–2010 (avsnitt 6.6.5),
10. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6.1),
11. bemyndigar regeringen att för 2008 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6.2),
12. godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2008–2010 (avsnitt 7.6.3),

13. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.6.1),
14. bemyndigar regeringen att för 2008 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.6.1),
15. godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2008–2010 (avsnitt 8.6.1),
16. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsstyrelsen (avsnitt 8.6.2),
17. bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslaget 36:12 *Trafikavtal* ge Rikstrafiken befogenheter att ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 150 000 000 kronor under 2009–2018 (avsnitt 9.6.2),
18. godkänner det mål för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post som regeringen föreslår ersätta nuvarande mål för politikområdet (avsnitt 11.4),
19. bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslaget 37:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor under 2009–2012 (avsnitt 11.9.2),
20. bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslaget 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 480 000 000 kronor under 2009–2010 (avsnitt 11.9.3),
21. för budgetåret 2008 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp*Tusental kronor*

Anslag	Anslagstyp	
36:1 Vägverket: Administration	Ramanslag	1 005 895
36:2 Vaghållning och statsbidrag	Ramanslag	17 700 663
36:3 Banverket: Administration	Ramanslag	670 813
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	Ramanslag	13 670 557
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	Ramanslag	248 500
36:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	Ramanslag	211 224
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	Ramanslag	62 284
36:8 Sjöfartsregistret	Ramanslag	5 980
36:9 Rederinämnden: Administration	Ramanslag	1 453
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	Ramanslag	80 613
36:11 Rikstrafiken: Administration	Ramanslag	27 358
36:12 Trafikavtal	Ramanslag	986 000
36:13 Viss internationell verksamhet	Ramanslag	2 985
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	Ramanslag	38 378
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	Ramanslag	54 492
36:16 Järnvägsstyrelsen	Ramanslag	60 859
36:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	Ramanslag	380 000
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	Ramanslag	36 779
37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	Ramanslag	144 749
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.	Ramanslag	280 000
37:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	Ramanslag	15 510
37:5 Samförläggning och kanalisation m.m.	Ramanslag	75 000
Summa		35 760 092

2 Lagförslag

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation

dels att 7 kap. 10 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 7 kap. 3 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

3 a §

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 717/2007 av den 27 juni 2007 om roaming i allmänna mobiltelefonnät i gemenskapen och om ändring av direktiv 2002/21/EG¹ finns regler om prisnivåer och informationsplikt vid tillhandahållande av roamingtjänster för rösttelefoni mellan medlemsstaterna.

Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att de i förordningen angivna reglerna ska följas. Förelägganden och förbud får förenas med vite.

¹ EUT L 171, 29.6.2007, s. 32 (Celex 32007R0717).

10 §

Uppkommer det en tvist mellan dem som tillhandahåller elektroniska kommunikationsnät eller kommunikationstjänster eller tillhörande tjänster i fråga om skyldigheter som följer av denna lag eller av föreskrifter, tillståndsvillkor eller beslut om förpliktelser som meddelats med stöd av lagen, får en part hänskjuta tvisten för avgörande av tillsynsmyndigheten.

Myndigheten *skall* så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet *skall* meddelas senast inom fyra månader från det att begäran kom in till myndigheten, om längre tid inte är nödvändig med hänsyn till tvistens omfattning eller andra särskilda omständigheter

Uppkommer det en tvist mellan dem som tillhandahåller elektroniska kommunikationsnät eller kommunikationstjänster eller tillhörande tjänster i fråga om skyldigheter som följer av denna lag eller av föreskrifter, tillståndsvillkor eller beslut om förpliktelser som meddelats med stöd av lagen *eller som följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 717/2007*, får en part hänskjuta tvisten för avgörande av tillsynsmyndigheten.

Myndigheten *ska* så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet *ska* meddelas senast inom fyra månader från det att begäran kom in till myndigheten, om längre tid inte är nödvändig med hänsyn till tvistens omfattning eller andra särskilda omständigheter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

3 Kommunikationer

3.1 Omfattning

Utgiftsområdet omfattar politikområdet Transportpolitik samt politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post.

3.2 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2006	Budget 2007 ¹	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
Politikområde Transportpolitik	30 026	43 910	43 668	35 208	36 121	36 685
Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	929 ²	590	791	552	502	500
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	30 955	44 500	44 459	35 760	36 622	37 185

¹ Inklusiv tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Utfall för 2006 har minskats med det anslag som i enlighet med riksdagens beslut (bet. 2005/06:KU21, rskr. 2005/06:333) fr.o.m. 2007 ingår i utgiftsområde 6 Försvaret samt beredskap mot sårbarhet.

Utfallet för 2006 uppgick till 30 955 miljoner kronor inom utgiftsområdet 22 Kommunikationer. Utgiftsnivån var därmed 319 miljoner kronor (1,0 procent) lägre än anvisade medel.

Utfallet inom politikområdet Transportpolitik blev 717 miljoner kronor lägre än anvisade medel. Det lägre utfallet beror främst på att utfallet för anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* blev 494 miljoner kronor lägre än anvisade medel. Orsaken till det lägre utfallet var att Vägverket 2005 utnyttjade anslagskrediten för att tidigare lägga återbetalningar av lån för de s.k. storstadspaketerna. Utfallet för anslaget 36:12 *Trafikavtal* blev 184 miljoner kronor lägre än anvisade medel. Orsaken till det lägre utfallet var att en skiljedom i tvist mellan staten och en tra-

fikoperatör inte meddelades under 2006 som beräknat.

Utfallet inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post blev 397 miljoner kronor högre än anvisade medel. Orsaken till det högre utfallet var medel, vilka fanns på anslag myndighet inom politikområdet disponerade, men som inte var uppförda på 2006 års statsbudget. De medel myndigheten förfogade över var därmed högre än de som fanns på statsbudget eller tilläggsbudget till följd av s.k. äldreanslag. Utgifterna under äldreanslaget 37:7 *IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.* från 2004 blev 245 miljoner kronor.

För 2007 föreslår regeringen i tilläggsbudget i samband med denna proposition riktade amorteringar av järnvägslån på 3 000 miljoner kronor

och amorteringar av väglån på 7 000 miljoner kronor i syfte att på kort och lång sikt frigöra medel för att förbättra väg- och järnvägsnäten. För 2007 prognostiseras utgifterna inom utgiftsområdet uppgå till 44 459 miljoner kronor vilket innebär att utgiftsnivån i stort sett ligger på nivå för anvisade medel.

Regeringens förslag till anslag 2008 uppgår till 35 760 miljoner kronor vilket är en högre anslagsnivå jämfört med 2007 exklusive ovan nämnda extraamorteringar. Anslagsökningen förklaras främst av utökade resurser till verksamhetsområdena Järnvägar, Vägar och Sjöfart inom politikområdet Transportpolitik.

Under 2009 och 2010 beräknas anslagsnivån för utgiftsområdet öka till 36 622 miljoner kronor respektive 37 185 miljoner kronor.

I tabell 3.2 redovisas förändringen av anslagsnivån för perioden 2008–2010 jämfört med statsbudgeten för 2007 fördelat på olika komponenter.

Tabell 3.2 Härledning av ramnivån 2008–2010. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor			
	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	33 914	33 914	33 914
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning	583	1 360	2 176
Beslut	1 263	1 344	1 091
Övriga makroekonomiska förutsättningar			
Volymer			
Överföring till/från andra utgiftsområden		4	4
Övrigt			
Ny ramnivå	35 760	36 622	37 185

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

Den pris- och löneomräkning som görs årligen av anslagen för bl.a. förvaltningsändamål för att kompensera myndigheterna för pris- och löneökningar utgör en del av den föreslagna anslagshöjningen.

Av tabell 3.3 framgår utgiftsområdets ram för 2008 realekonomiskt fördelat på transfereringar, verksamhetskostnader samt investeringar.

Tabell 3.3 Ramnivå 2008 realekonomiskt fördelat. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor	
	2008
Transfereringar	3 481
Verksamhetskostnader	16 637
Investeringar	15 642
Summa ramnivå	35 760

3.3 Skatteutgifter

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas i huvudsak på statsbudgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en likformig beskattning, s.k. skatteutgifter. Avvikelse från en likformig beskattning utgör en skatteförmån om t.ex. en viss grupp av skattskyldiga omfattas av en skattelättnad i förhållande till en likformig beskattning och som en skattesanktion om det rör sig om ett ”överuttag” av skatt. Många av skatteutgifterna har införts, mer eller mindre uttalat, som medel inom specifika politikområden som t.ex. konjunktur-, bostads-, miljö- eller arbetsmarknadspolitik. Dessa skatteutgifter påverkar statsbudgetens saldo och kan därför jämföras med stöd på budgetens utgiftssida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteutgifterna finns i bilaga 2 till 2007 års ekonomiska vårproposition. I de följande redovisas de nettoberäknade skatteutgifterna med politikområdesanknytning som är att hänföra till utgiftsområde 22. I avsnitt 4.3 och avsnitt 11.3 i denna volym redovisas de enskilda skatteutgifter inom politikområde Transportpolitik respektive politikområde IT, elektronisk kommunikation och post.

Tabell 3.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22, netto

Miljoner kronor		
	Prognos 2007	Prognos 2008
Politikområde Transportpolitik	15 630	15 860
Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	80 ¹	*2
Totalt för utgiftsområde 22	15 710	15 860

¹ Skatteutgiften är inte beräkningsbar, 2007 års ekonomiska vårproposition, bilaga 2.

² Skatteutgiften är inte beräkningsbar eller har upphört i 2007 års ekonomiska vårproposition, bilaga 2

4 Transportpolitik

4.1 Omfattning

Politikområdet Transportpolitik omfattar väg- och banhållning, vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart, och luftfart. I politikområdet ingår också viss sektorsforskning och upphandling av interregional kollektivtrafik. Politikområdet består av sex verksamhetsområden: Vägar, Järnvägar, Sjöfart, Luftfart, Interregional kollektiv persontrafik samt Forskning och analys. De myndigheter, affärsverk och större bolag som verkar inom

politikområdet är: Vägverket, Banverket, Statens järnvägar, Sjöfartsverket, Rederinämnden, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Statens haverikommission, Statens institut för kommunikationsanalys, Järnvägsstyrelsen, Verket för innovationssystem, länsstyrelserna, Kustbevakningen, AB Svensk Bilprovning, SJ AB, Jernhusen och SAS Sverige AB. Därtill finns även ett antal mindre bolag inom bl.a. väg- och järnvägsområdena.

4.2 Utgiftsutveckling

Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet
Miljoner kronor

	Utfall 2006	Budget 2007 ¹	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
36:1 Vägverket: Administration	938,7	862,6	857,9	1 005,9	906,1	929,4
36:2 Väghållning och statsbidrag	15 990,8	23 839,1	23 885,2	17 700,7	18 621,7	18 849,7
36:3 Banverket: Administration	734,7	670,5	679,6	670,8	686,4	709,5
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	11 027,1	16 440,4	15 986,2	13 670,6	14 008,4	14 348,4
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk	193,8	248,5	223,1	248,5	248,5	248,5
36:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	70,6	70,6	70,6	211,2	150,6	150,6
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3
36:8 Sjöfartsregistret	5,2	5,9	6,0	6,0	6,2	6,3
36:9 Rederinämnden: Administration	1,2	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80,6	80,6	80,6	80,6	80,6	80,6
36:11 Rikstrafiken: Administration	19,3	27,1	27,2	27,4	27,8	28,5
36:12 Trafikavtal	759,0	986,0	1 182,5	986,0	831,0	831,0
36:13 Viss internationell verksamhet	4,3	2,9	2,7	3,0	2,5	2,5
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	34,7	39,7	40,0	38,4	39,3	40,3
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	54,7	54,5	56,0	54,5	55,7	57,1
36:16 Järnvägsstyrelsen	49,1	56,9	53,9	60,9	62,3	58,9
36:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.		461,0	452,7	380,0	330,0	280,0
2003 22 36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.		-	0,4	-	-	-
Totalt för politikområde Transportpolitik	30 026,0	43 910,0	43 668,4	35 208,1	36 120,7	36 685,0

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

År 2006 uppgick de totala utgifterna inom politikområdet Transportpolitik till 30 026 miljoner kronor. Utgiftsnivån var därmed 717 miljoner kronor lägre än anvisade medel.

Utgifterna var 804 miljoner (2,6 procent) lägre jämfört med 2005. Minskningen kan främst hänföras till anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* som minskade med 963 miljoner kronor (5,7 procent). Orsaken till de minskade utgifterna var att Vägverket 2005 utnyttjade anslagskrediterna för att tidigarelägga återbetalningar av lån för de s.k. storstadspaketet. Utgifterna på anslaget 36:4 *Banhållning och sektorsuppgifter* ökade med 375 miljoner kronor (3,5 procent). Det var i första hand utgifterna för drift och underhåll samt trafikledning som ökade. Utgifterna för anslaget 36:5 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* är kopplade till

EU-beslut om stöd till infrastrukturprojekt. Utgifterna på anslaget minskade med 107 miljoner kronor. Utgifterna på anslaget 36:12 *Trafikavtal* minskade med 90 miljoner kronor. Orsaken till de minskade utgifterna var att en skiljedom i en tvist mellan staten och en trafikoperatör inte meddelades under 2006 som beräknats.

För 2007 föreslår regeringen på tilläggsbudget i samband med denna proposition riktade amorteringar av järnvägslån på 3 000 miljoner kronor och amorteringar av väglån på 7 000 miljoner kronor i syfte att på kort och lång sikt frigöra medel för att förbättra väg- och järnvägsnäten.

Prognosen för 2007 avseende de totala utgifterna uppgår till 43 668 miljoner kronor, vilket innebär en förväntad utgiftsnivå som är något lägre än vad som anvisats för budgetåret. Det

lägre utfallet beror främst på att utgifterna på anslaget 36:4 *Banhållning och sektorsutgifter* förväntas bli 454 miljoner kronor lägre än anvisade medel. Utgifterna på anslaget 36:12 *Trafikavtal* förväntas bli 197 miljoner kronor högre än anvisade medel. Den höga utgiftsprognosen för 2007 består i att skiljenämnden i tvisten mellan Rikstrafiken och operatören av gotlandstrafiken, Destination Gotland, dömt till rederiets fördel. Detta innebär att den av Rikstrafiken innehållna ersättningen för åren 2004–2006, motsvarande drygt 300 miljoner kronor, har utbetalats under innevarande år. Genom anslagssparande från 2006 inryms de beräknade utgifterna innevarande år inom tilldelade medel för 2007.

Regeringens förslag till anslag 2008 för politikområdet Transportpolitik uppgår till sammanlagt 35 208 miljoner kronor, vilket är en högre anslagsnivå jämfört med 2007 exklusive ovan nämnda extraamorteringar. Anslagsökningen förklaras främst av utökade resurser för verksamhetsområdena Järnvägar, Vägar samt Sjöfart.

För 2009 och 2010 beräknas anslagen inom politikområdet öka till 36 121 miljoner kronor respektive 36 685 miljoner kronor.

4.3 Skatteutgifter

Skatteutgifterna inom utgiftsområde 22 Kommunikationer samt en definition av begreppet redovisas i avsnitt 3.3. I tabell 4.2 följer en redovisning av de nettoberäknade skatteutgifter som kan hänföras till politikområde Transportpolitik och i anslutning till tabellen ges en kortfattad beskrivning av respektive skatteutgift.

Tabell 4.2 Skatteutgifter inom politikområdet Transportpolitik, netto

Miljoner kronor

	Prognos 2007	Prognos 2008
Personbefordran	4 620	5 120
Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon	8 230	7 830
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	960	1 010
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	20	20
Koldioxidskattebefrielse för bandrift	10	20
Sjöfartsstöd	1 790	1 860
Totalt för politikområde Transportpolitik	15 630	15 860

Personbefordran

Skattesatsen är nedsatt till 6 procent. Den nedsatta skattesatsen ger upphov till en skatteutgift avseende mervärdesskatt.

Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon

Skattesatsen för dieselolja i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensin i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transportområdet. I praktiken utgörs nästan all bensin- och dieseloljeanvändning av miljöklass 1. År 2008 bedöms skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen bli 32 öre/kWh medan skattesatsen för dieselolja i den främsta miljöklassen bedöms bli 13 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats.

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Befrielsen gäller elförbrukning för järnväg och tunnelbana. Skatteutgiften uppgår till 32 öre/kWh.

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

Bränsle i dieseldrivna järnvägsfordon beskattas inte. Skatteutgiften uppgår till 32 öre/kWh.

Koldioxidskattebefrielse för bandrift

Bränsleförbrukning i dieseldrivna järnvägsfordon är befriad från koldioxidskatt. Normen utgörs av full koldioxidskattesats, som år 2008 bedöms bli 101 öre/kg koldioxid.

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd ges till last- och passagerarfartyg i internationell trafik. Förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd ändrades genom regeringsbeslut den 18 januari 2007. Ändringen innebär att sjöfartsstöd till statligt upphandlad inrikes trafik kommer att kunna medges från och med 2009.

Stödet ges genom att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Krediteringen utgör en skatteutgift.

4.4 Mål

Målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är beslutat av riksdagen (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308).

Delmålen inom transportpolitiken är att inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till följande:

- Ett tillgängligt transportsystem, där transportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet, där transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- En säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
- En god miljö, där transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.

- En positiv regional utveckling, där transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- Ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Resultatbeskrivningen i det följande görs i förhållande till dessa mål.

Regeringen har påbörjat en översyn av de transportpolitiska målen.

4.5 Resultatredovisning

För att möjliggöra en kontinuerlig uppföljning av utvecklingen mot de långsiktiga målen för transportpolitiken har den tidigare regeringen preciserat ett antal etappmål för några av delmålen. Nedan ges en sammanfattning av måluppfyllelsen av dessa och utvecklingen mot de långsiktiga delmålen. En mer detaljerad och analyserande beskrivning av måluppfyllelsen återfinns i avsnitten om de verksamhetsområden som finns inom politikområdet

Ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling

Förbättrad tillgänglighet inom och mellan regioner leder till större valmöjligheter och därmed även tillgång till en större lokal arbetsmarknad.

Restiderna i det nationella vägnätet har förbättrats under året. Tillgängligheten mellan glesbygd och centralorter har svagt förbättrats under 2006. Även tillgängligheten till närmaste regionala centrum och mellan tätortsområden har ökat. Tillgängligheten inom storstadsområden har däremot inte förbättrats.

Transportarbetet på järnväg för såväl person- som godstransporter har ökat. Ökningen av persontransportarbetet kan bl.a. förklaras med en mer flexibel prissättning, där priser och plats-tillgång är anpassad till efterfrågan och belägg-

ning i tågen. En del av uppgången kan också förklaras av ett förbättrat tågutbud.

Tillgängligheten och åtkomligheten för endagsresor i luftfartssystemet har förbättrats något.

Väg- och järnvägstrafiken uppvisar en positiv trend vad gäller tillgängligheten för funktionshindrade. Etappmålet om tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade senast 2010 bedöms dock som svårt att uppnå.

Etappmålet om ökad andel resande med kollektivtrafik har inte uppnåtts. Inte heller målet om ökad andel cykeltrafik har uppnåtts.

Sammanfattningsvis bedöms tillgängligheten i transportsystemet som god och med en fortsatt positiv utveckling.

En hög transportkvalitet

Andelen spåriga vägar har totalt sett ökat något under 2006. Andelen ojämna vägar har dock minskat successivt under senare år. Även bärighetsrestriktionerna har minskat.

Målen för punktligheten och antalet störningstillfällen för järnvägstrafiken har inte uppfyllts. Både gods- och persontrafikens punktlighet har försämrats under det senaste året. Ett problem är att järnvägssystemet (spår, fordon, trafikledning) på de linjedelar som har högt kapacitetsutnyttjande är känsliga för sådana störningar som ofta förekommer. Därtill kommer exempelvis kraftig väderpåverkan och andra s.k. yttre faktorer som tidtabellerna inte är konstruerade för. Det finns ett tydligt samband mellan antal tåg per tidsenhet och punktlighetsutfall på linjedelar med högt kapacitetsutnyttjande. Antalet tågförseningar till följd av brister i infrastrukturen har dock minskat.

Förseningarna fortsatte att öka inom luftfarten under 2006. De vanligaste förseningarna är främst följdförseningar på grund av tidigare försenade flygningar.

Sammanfattningsvis görs bedömningen att transportkvalitet totalt sett är god. Punktligheten inom järnvägs- och flygtrafiken måste dock bli bättre.

En säker trafik

Antalet dödade i trafikolyckor har under året ökat något för samtliga trafikslag. Sammantaget för trafikslagen som helhet bedöms antalet all-

varligt skadade i stort sett ha varit oförändrat. Vägtrafiken svarar fortfarande för den helt dominerande delen av dödade i transportsystemet. Inom vägtrafiken var antalet omkomna i stort sett oförändrat under 2006. Totalt dödades 445 personer, vilket är fem personer fler än året innan. Flera faktorer har motverkat att antalet omkomna i trafiken minskat ytterligare. En orsak är ökningen av trafik som delvis är en effekt av den ekonomiska konjunkturen i samhället. Trafikökningen har dock inte medfört en motsvarande ökning av antalet dödade i vägtrafikolyckor vilket sannolikt bl.a. beror på de insatser som gjorts för ökad trafiksäkerhet. De vägbyggnadsåtgärder som har vidtagits, t.ex. mitträcken, sidoområdesåtgärder och cirkulationsplatser, har haft stor betydelse. Ökad användning av bilbälte, utbyggnad av automatiska fartkameror och fordonens ökade krocktålighet är andra faktorer som har påverkat trafiksäkerheten i positiv riktning.

Sammantaget kan konstateras att etappmålet för 2007 om högst 270 döda i vägtrafiken inte kommer att kunna uppnås.

En god miljö

Transportsektorn svarar för ca 30 procent av de svenska utsläppen av växthusgaser. Under 2006 minskade vägtrafikens utsläpp av koldioxid med en procent jämfört med föregående år. Bränsleförbrukningen i nya personbilar fortsatte att minska något under 2006 och antalet bilar som kan köras på förnybara drivmedel ökade kraftigt. Utsläppen av koldioxid från tunga lastbilar ökade dock på grund av det ökade trafikarbetet med lastbil. Sjöfartens utsläpp av koldioxid bedöms ha ökat något under 2006 medan flygets utsläpp var oförändrat jämfört med 2005.

Sedan 1990 bedöms utsläppen av koldioxid från inrikes transporter ha ökat med cirka 10 procent. För att nå det uppsatta etappmålet krävs kraftfulla åtgärder, bl.a. energieffektivare fordon och en fortsatt introduktion av förnybara drivmedel.

Utsläppen av svavel, kväveoxider och kolväten från transporter i Sverige fortsätter att minska. Huvudorsakerna är dels de successiva skärpningarna av avgaskraven på vägfordon, dels de under 2006 införda kraven på lägre svavelhalt i det sjöfartsbränsle som används i Östersjöområdet. Trots minskade utsläpp är luftkvaliteten, bl.a.

höga partikelhalter, ett fortsatt problem i många tätorter.

Trafikverkens arbete med att åtgärda de värst bullerutsatta bostäderna fortsatte under 2006. Det är osäkert om etappmålet för buller kan nås på grund av den ökande trafiken och att många kommuner saknar nödvändiga åtgärdsprogram.

De angivna transportpolitiska målsättningarna för kretsloppsanpassning och natur- och kulturmiljön är svårbedömda. Trafikverken arbetar med att minska användningen av miljöfarligt avfall och icke förnyelsebart material. Arbetet med kretsloppsanpassning utvecklas positivt. Trafikverken fortsätter sitt arbete med att revidera och utveckla mål och mått för natur- och kulturmiljön.

Sammantaget har transportsystemet under 2006 i huvudsak haft en positiv utveckling i förhållande till miljö kvalitetsmålen.

Ett jämställt transportsystem

Under året har trafikverken fortsatt kartlagt jämställdheten genom att bl.a. undersöka mäns och kvinnors representation i styrelser m.m. Vidare har trafikverken studerat hur män och kvinnor utnyttjar transportsystemet.

Man kan konstatera att skillnaderna mellan mäns och kvinnors resvanor är betydande. Kunskapen om de bakomliggande faktorerna till skillnaderna utvecklas kontinuerligt men är fortfarande bristfällig. Därför är det svårt att avgöra om det uppvisade resmönstret svarar mot mäns respektive kvinnors önskemål eller inte. Följden blir att det heller inte kan avgöras om kvinnors och mäns intressen tillgodoses i lika stor utsträckning. Måluppfyllelsen är därför svår att bedöma

4.6 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelser utan invändningar för myndigheterna inom politikområdet, dvs. Riksrevisionen har bedömt att myndigheternas årsredovisningar för räkenskapsåret 2006 i allt väsentligt är rättvisande.

Riksrevisionen har lämnat en revisionsrapport om inköp och upphandling inom Vägverket Produktion. En kort sammanfattning av rapportens innehåll och regeringens kommentarer redovisas i avsnitt 5.4.

Effektivitetsrevisionen har lämnat en ny granskningsrapport som berör politikområdet, *Vägverkets körprov – lika för alla?* (RiR 2007:6). En kort sammanfattning av rapportens innehåll och regeringens kommentarer redovisas i avsnitt 5.4. Till detta tillkommer ett antal granskningsrapporter som kommenterats i tidigare års budgetpropositioner men som här följs upp med anledning av att rapporterna inte bedömts vara slutbehandlade.

Granskningsrapporten rörande Sjöfartsverkets interna styrning och kontroll av informationssäkerheten (RiR 2005:27) redovisas i avsnitt 7.4.

De ärenden som föranletts av Riksrevisionens granskningsrapporter *Länsplanerna för regional infrastruktur – vad har styrt prioriteringarna?* (RiR 2004:1), *Marklösen – Finns förutsättningar för rätt ersättning* (RiR 2005:15) samt *Skydd mot mutor – Banverket* (RiR 2005:30) är att anse som slutbehandlade, se även kapitel 9.3.1 i volym 1. Riksrevisionen har granskat Arlandabanan och 2004 avlämnat sin rapport. I rapporten framgår att såväl styrningen och uppföljningen av samfinansieringsprojektet som redovisningen av projektets utveckling till regeringen och riksdag varit otillräcklig.

4.7 Politikens inriktning

Regeringen har initierat en översyn av de transportpolitiska målen. Statens institut för kommunikationsanalys har fått i uppdrag att se över och lämna förslag till reviderade transportpolitiska mål. Uppdraget ska bl.a. utgå ifrån att transportsystemet bidrar till Sveriges internationella konkurrenskraft och ses som en helhet där trafikslagen samverkar och kompletterar varandra. Särskild uppmärksamhet ska ägnas åt hur transportsystemet kan bidra till förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande för kvinnor och män på lika villkor samt att transportsystemets negativa miljöpåverkan minimeras. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 27 juni 2008. Översynen kommer att präglas av ett öppet arbetssätt och ske i nära samarbete med transportsystemets aktörer.

Regeringen har under sommaren mottagit förslag från Vägverket och Banverket på reviderade planer för väg- och banhållningen för perio-

den 2004-2015. Av förslagen framgår att en rad väg- och järnvägsprojekt behöver senareläggas. Orsaken till det är främst kostnadsökningar i enskilda projekt och obalans mellan nu gällande väg- och banhållningsplaner och anslagen. Regeringens prioritet är att sköta befintliga anläggningar, och föreslår därför att ytterligare 815 miljoner kronor används till detta. På investeringar i väginfrastrukturen satsar regeringen dock också 385 miljoner kronor extra. Regeringen vill föra en ansvarsfull ekonomisk politik och gör bedömningen att reformutrymmet kraftigt begränsar möjligheten till ytterligare satsningar på investeringar. Konsekvensen av detta är att regeringens kommande beslut om de nationella väg- respektive banhållningsplanerna för 2004-2015 kommer att innebära att angelägena projekt behöver senareläggas. Regeringen kommer i sitt beredningsarbete att göra en noggrann prövning av de projekt som finns i planerna för att minimera de samhällsekonomiska konsekvenserna av senareläggningarna. Regeringen har inlett arbetet med en ny planeringsomgång för transportinfrastrukturen. Som ett första steg har ett antal centrala myndigheter, haft i uppdrag att utarbeta underlag för en kommande infrastrukturproposition, som regeringen planerar att lägga under första halvåret 2008. Underlaget remissbehandlas för närvarande. Efter riksdagens beslut med anledning av förslagen i propositionen kommer ett mer konkret arbete med prioritering av olika åtgärder att genomföras. Regeringen avser att sedan fatta beslut om nya långsiktiga infrastrukturplaner för perioden 2010-2019 och åiterrapportera resultatet av planeringen till riksdagen. En utgångspunkt för den nya planeringsomgången är att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar och att det, jämfört med de planer som den tidigare regeringen fastställt, innebär att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn.

Regeringen har ett par viktiga utgångspunkter för det kommande infrastrukturarbetet. Samverkan mellan transportslagen är betydelsefull för att uppnå högre effektivitet och lägre transportkostnader samt för att minska negativ miljöpåverkan. Utvecklingen av infrastrukturen ska underlätta en sådan samverkan. Vad gäller påverkan på miljön bör även beaktas de möjligheter som en väl utbyggd IT-infrastruktur kan ge. Vidare är uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vä-

gar och järnvägar prioriterad. Eftersatt underhåll leder till driftstörningar och försämrad transportkvalitet och kan på sikt betraktas som kapitalförstöring.

Regeringen beslutade den 9 november 2006 att tillsätta en förhandlingsman om Stockholms infrastruktur, Förhandlingsmannens uppdrag är att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en samlad trafiklösning för förbättrade förutsättningar att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen. Resultatet av förhandlingen ska redovisas senast den 1 december 2007.

Transportsektorn måste bli mer miljövänlig. För att förändra beteenden och skapa en vilja att investera i ny teknik behövs ekonomiska styrmedel som ger incitament att agera miljövänligt. Miljö- och energibeskattningen ska utformas så att det lönar sig att ta miljöansvar. Regeringen bedömer att den generella koldioxidskattenivån bör höjas med 6 öre per kg koldioxid samt att energiskatten på diesel bör höjas med 20 öre per liter. Samtidigt fortsätter skattelättnaderna för koldioxidneutrala drivmedel. Regeringen ser möjligheter att genom utvecklade upphandlings- och kontraktsformer skapa samhällsekonomiska och driftsekonomiska effektivitetsvinster och överväger därför såväl alternativa former för upphandling som nya metoder att organisera finansieringslösningar för infrastruktur, däribland sk. OPS. Sådana alternativa former kan inkludera nya verktyg för att möjliggöra medfinansiering och ökad delaktighet från offentliga och privata intressenter, såsom t.ex. kommuner, regioner och näringsliv, i form av exempelvis brukaravgifter och investeringsmedel. Vid valet av metoder, verktyg och organisationsformer för upphandling och finansiering kommer regeringen endast att föreslå alternativa tillvägagångssätt i de fall där sådana metoder kan antas bidra till en ökad samhällsekonomisk och driftsekonomisk effektivitet vid en noggrann bedömning.

I november 2006 tillsatte regeringen en utredning med uppgift att bl.a. granska och ompröva omfattningen och inriktningen av den konkurrensutsatta verksamheten vid samtliga statliga myndigheter. På transportområdet genomförs en särskild genomlysning av några myndigheter för att skapa en effektivare organisation och uppfylla de krav som medborgare och företag ställer. De myndigheter inom alla transportslag som berörs är Statens väg- och transportforsk-

ningsinstitut, (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Vägverket, Banverket, Luftfartsverket, Järnvägsstyrelsen, Statens järnvägar, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket.

För att skapa en gemensam trafikinspektionsorganisation har regeringen beslutat tillsätta en utredning som ska förbereda och genomföra bildandet av en ny myndighet, Transportstyrelsen. Utredaren ska bl.a. föreslå vilka verksamheter som ska föras över till den nya myndigheten, dess ansvarsområden, finansieringsformer och lokalisering. Utgångspunkten ska vara att Transportstyrelsens verksamhet ska omfatta all norm- och tillståndsgivning samt tillsynsregler avseende de fyra transportslagen med beaktande av deras skilda förutsättningar. Den nya myndigheten beräknas kunna inleda sin verksamhet den 1 januari 2009.

Utredningen om förutsättningarna för att ombilda VTI samt vissa funktioner inom SIKA till aktiebolagsform redovisades till regeringen (Näringsdepartementet) den 15 juni 2007. Efter remittering och beredning kommer regeringen att ta ställning till utredningens förslag.

Under våren 2007 tillsatte regeringen en särskild utredare som ska utreda förutsättningarna för att ombilda verksamheterna vid Vägverket Produktion, Vägverket Konsult, Banverket Produktion och Banverket Projektering till aktiebolagsform samt bedöma lämpligheten i detta. Om utredaren bedömer att det finns förutsättningar att bolagisera verksamheten ska utredaren föreslå bolagsstruktur och på vilket sätt överförandet av verksamheterna till bolag ska ske. Uppdraget ska redovisas till regeringen (Näringsdepartementet) senast den 26 oktober 2007. Utredarens förslag kommer att remissbehandlas under hösten 2007 och en proposition beräknas kunna lämnas till riksdagen under våren 2008.

En översyn av det samlade svenska flygplats-systemet görs för närvarande av en särskild utredare. Uppdraget ska redovisas till regeringen (Näringsdepartementet) senast den 1 oktober 2007. Utredaren ska bland annat analysera Luftfartsverkets roll som statlig infrastrukturförvaltare och i anslutning till detta redovisa de ekonomiska och transportpolitiska förutsättningarna för och konsekvenserna av alternativa verksamhetsformer för Luftfartsverket.

Under våren 2007 gav regeringen även i ett uppdrag till en särskild utredare att genomföra en översyn av Sjöfartsverkets roll och verksamheter. Utredaren ska bland annat analysera Sjöfartsverkets verksamhet och överväga om det finns skäl att omvandla delar av verksamheten till bolagsform samt pröva om det är lämpligt att föra över delar av verksamheten till annan huvudman.

Statens järnvägar är ett affärsverk som bildades vid bolagiseringen av Statens järnvägar år 2001. Regeringen har även för avsikt att inleda en översyn av affärsverket Statens järnvägar i syfte att utreda alternativ för organisation av de verksamheter som bedrivs inom affärsverket.

Vägverket och Banverket har ett regeringsuppdrag att, i samverkan med berörda myndigheter och aktörer, ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Programmet ska utgå från en helhetssyn på kollektivtrafiken och behandla alla väsentliga faktorer för utvecklingen av en mer attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Målsättningen med uppdraget är att skapa förutsättningar för ett ökat kollektivt resande och öka kollektivtrafikens andel av transportererna. Ett viktigt led i arbetet med uppdraget har varit att samlas aktörerna kring vision, mål och insatsområden för kollektivtrafikens utveckling. Det lokala och regionala engagemanget i uppdraget är viktigt då kollektivtrafikens utveckling inte minst handlar om regional utveckling, tillgänglighet och tillväxt. En attraktiv kollektivtrafik utgår också från kundens behov och det som resenären värderar högt. Uppdraget om ett nationellt handlingsprogram ska redovisas senast den 31 december 2007 och kommer att bli en viktig utgångspunkt för den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken.

Regeringen har inrättat ett rådgivande organ – Logistikforum – för utbyte av erfarenheter, synpunkter och råd mellan olika företrädare för intressenter inom logistikområdet. Med en organisation som Logistikforum kan viktig information erhållas som kan vara till nytta vid behandling av olika frågeställningar inom logistikområdet.

5 Vägar

5.1 Omfattning

Verksamhetsområdet omfattar väghållning och vägtrafik. Verksamheten syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Statens företrädare på central nivå för frågor inom vägområdet är Vägverket.

Vägverket förvaltar statens vägar. Vägverket har dessutom ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportsystemet. Sektorsansvaret omfattar miljöpåverkan, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och effektivitet samt väg-informatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, färdtjänst, yrkestrafik och tillämpad samhällsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransport-systemet.

Den sammanlagda verksamhetsvolymen inklusive externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 2006 till 22 miljarder kronor för Vägverket.

Vägverket förvaltade 2006 aktier i två bolag som ägs av staten: Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB) och SweRoad.

SVEDAB förvaltades 2006 till vardera 50 procent av Vägverket och Banverket. Bolagets uppgift är att förvalta de svenska intressena i det hälftenägda Øresundsbro Konsortiet. Verksamheten består av ekonomisk koncern- och bolagsförvaltning samt att svara för drift- och underhållsförvaltningen av de svenska väg- och järnvägsanslutningarna till Øresundsbron. Ägare till Øresundsbro Konsortiet är den svenska och danska staten.

SweRoad exporterar konsulttjänster inom områdena vägar och transporter, trafiksäkerhet och institutionsuppbyggnad. Under 2006 har verksamhet bedrivits i ett tjugotal länder i Afrika, Mellanöstern, Syd- och Östasien, Centralamerika samt Östeuropa. Konsulttjänsterna kundfinansieras eller finansieras genom internationellt bistånd.

5.2 Utgiftsutveckling

Vid utgången av 2006 uppgick utgiftsnivån inom verksamhetsområdet Vägar till 16 975 miljoner kronor. Det innebär att anvisade medel underskreds med 530 miljoner kronor.

Utgiftsprognosen för verksamhetsområdet Vägar 2007 är 25 272 miljoner kronor, vilket är 34 miljoner kronor högre än anvisade medel.

Riksdagen har på tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (prop. 2006/07:100) beslutat att ett nytt anslag 36:17 *Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.* förs upp på statsbudgeten med 461

miljoner kronor. Regeringen föreslår på tilläggsbudget i samband med denna proposition att anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* tillförs 7 000 miljoner kronor för att möjliggöra amorteringar på upptagna lån.

Regeringens förslag till anslag 2008 för verksamhetsområdet Vägar uppgår till 19 162 miljoner kronor. För 2009 och 2010 beräknas anslagen inom verksamhetsområdet öka till 19 933 respektive 20 135 miljoner kronor.

Tabell 5.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2006	Budget 2007 ¹	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
36:1 Vägverket: Administration	938,7	862,6	857,9	1 005,9	906,1	929,4
36:2 Väghållning och statsbidrag	15 990,8	23 839,1	23 885,2	17 700,7	18 621,7	18 849,7
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk ²	45,4	75,6	76,5	75,6	75,6	75,6
36:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.		461,0	452,7	380,0	330,0	280,0
Totalt för verksamhetsområde vägar	16 974,9	25 238,3	25 272,3	19 162,2	19 933,4	20 134,7

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Avser den del av anslaget som finansierar vägar.

5.3 Resultatredovisning

5.3.2 Resultat

5.3.1 Mål

I avsnitt 4.4 redogörs för de transportpolitiska delmålen. I regleringsbrevet till Vägverket bryts dessa ned till verksamhetsmål med resultatindikatorer för verksamhetsområdet Väg.

Vid bedömning av måluppfyllelsen granskas, förutom själva måluppfyllelsen, även de återrapporteringskrav som angavs i regleringsbrevet.

Tabell 5.2 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Vägverkets regleringsbrev för 2006

	Uppfyllt	Delvis uppfyllt	Ej uppfyllt
Tillgängligt transportsystem			
Tillgängligheten för medborgare och näringsliv ska successivt förbättras mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden	x		
Tillgänglighet inom storstadsområden och mellan tätortsområden ska öka		x	
Andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportsystemet, inklusive kollektivtrafik, ska öka fortlöpande. Senast 2010 bör kollektivtrafiken kunna användas av de flesta funktionshindrade		x	
Andelen barn som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet ska öka	x		
Andelen gående, cyklister och bussresenärer ska öka jämfört med det totala kortväga resandet.	x		
Hög transportkvalitet			
Vägverket ska genom sina samlade åtgärder under 2006 förbättra tillståndet på det statliga vägnätet, jämfört med 2005		x	
Restriktionerna på det statliga vägnätet ska minska	x		
Säker trafik			
Kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder ska genomföras på det statliga vägnätet så att antalet dödade i trafikolyckor minskar med minst 20 personer.	x		
Åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet ska prioriteras		x	
God miljö			
Vägverkets samlade åtgärder ska leda till en minskning av utsläppen av koldioxid från vägtransportsektorn med minst 20000 ton.	x		
Vägverket ska under 2006 åtgärda vägtrafikbullret för boende som utsätts för ljudnivåer överstigande 65 dBA utomhus. Antalet bullerstörda boende ska minska såväl längs det statliga vägnätet som utmed kommunernas vägnät där åtgärder utförs med hjälp av statliga bidrag	x		
Antalet stora vattentäkter som påverkas av vägsalt ska minska		x	
Jämställt transportsystem			
Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter att påverka vägtransportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt		x	
Inom vägtransportsystemet ska makt och inflytande vara jämnt fördelat mellan kvinnor och män	x		
Övriga mål och återrapportering			
<i>Verksamhetsgren Myndighetsutövning</i>			
Avgifterna inom den offentligrättsliga verksamheten ska ej öka i förhållande till KPI.	x		
<i>Verksamhetsgren Statlig våghållning</i>			
Produktiviteten för drift- och underhållsverksamheten ska öka	x		
<i>Verksamhetsgren Produktion</i>			
Vägverket ska bedriva en egenregiverksamhet med en lönsamhet som är jämförbar med branschen i övrigt		x	

Vägverket har som statens företrädare på central nivå ett samlat ansvar, s.k. sektorsansvar, för hela vägtransportsystemets utveckling.

Ett tillgängligt transportsystem

Målet är ett tillgängligt transportsystem, där vägtransportsystemet utformas så att medborgarna och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. Regeringen bedömer sammanfattningsvis att de insatser som gjorts har lett i riktning mot målet.

Bland storstäderna bedöms tillgängligheten med bil i Stockholm ha försämrats något under 2006. Under tiden med trängselskatteförsöket skedde en förbättring tack vare att trafiken minskade, men efter försökets slut har biltrafiken återgått till tidigare nivåer. I Göteborg och Malmö bedöms tillgängligheten vara oförändrad.

Generellt har tillgängligheten mellan tätortsområden förbättrats under året.

Ett antal kollektivtrafikstråk har åtgärdats för funktionshindrade. Antalet åtgärdade bytestpunkter och busshållplatser är färre 2006 än 2005 och 2004. Detta beror på att större investeringar har prioriterats framför mindre åtgärder. Sammantaget bedöms målen för funktionshindrade delvis ha uppfyllts under 2006.

50 procent av föräldrarna till barn mellan 6 och 15 år anser att skolvägen är säker, enligt Vägverkets enkät. Var tionde förälder anser att skolvägen är mycket otrygg. För många barn har situationen förbättrats genom de 368 trafiksäkerhetsåtgärder som har genomförts längs det statliga vägnätet. Barnkonsekvensanalyser har genomförts i ett antal projekt där barn lämnat information om de risker de uppfattar i ett visst område.

Andelen cyklisterna av det totala kortväga resandet bedöms ha minskat under 2006.

En hög transportkvalitet

Målet är att vägtransportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

Andelen spåriga vägar har totalt sett ökat något under 2006. Andelen ojämna vägar har dock minskat successivt under senare år. Även bärighetsrestriktionerna har minskat.

Tjällossningsperioden 2006 var något svårare än 2005, främst i södra Sverige. Antalet kilometer avstängd väg var 14 008 km (13 888), vilket är något över genomsnittet de fem senaste åren. För de vägar som pekats ut som särskilt viktiga

för näringslivet har avstängningarna pga. tjällossning minskat under 2006.

En säker trafik

Målet är en säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Vägtransportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

Antalet dödade 2006 beräknas vara 445 (440) personer. Etappmålet 2007 om högst 270 dödade kommer inte att uppnås. Jämfört med 2005 beräknas antalet dödade ha minskat bland bilpassagerare och cyklister. Antalet dödade på motorcykel och moped har däremot ökat. Ungefär 25 procent av de trafikdödade är kvinnor. Antalet dödade barn var 40 (29). Under 2006 har det skett en ökning av antalet barn som dödas när de har varit passagerare i personbilar eller gående.

Under 2006 beräknas 4 010 (3 915) personer ha skadats svårt.

De verksamhetsmål regeringen beslutade för Vägverket i regleringsbrevet för 2007 inom trafiksäkerhetsområdet var att kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder skulle genomföras på det statliga vägnätet så att antalet dödade i trafikolyckor minskar med minst 20 personer under året samt att åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet skulle prioriteras. Målet om kostnadseffektiva åtgärder bedöms vara uppfyllt medan målet om barns trafiksäkerhet bedöms vara delvis uppfyllt.

En god miljö

Målet är en god miljö, där vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador samt en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas. Vägtransportsystemets utformning ska bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen nås.

Under 2006 minskade utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med ca 1 procent. Orsaken är främst att personbilarna blivit mer bränslesnåla samt använder alternativa drivmedel i större utsträckning. Trots denna positiva utveckling ut-

görs stora delar av bilparken fortfarande av relativt stora bilar av äldre årsmodell med hög bränsleförbrukning. Sedan 1990 har koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökat med ca 10 procent. För att nå etappmålet för koldioxidutsläpp krävs att utsläppen fortsättningsvis minskar med 2,5 procent per år.

Utsläppen av kväveoxider och kolväten har minskat under 2006. Detta beror på att fordon med bättre miljöegenskaper står för en allt större del av trafikarbetet. Dessa utsläpp förväntas fortsätta att minska, beroende på dels hårdare avgaskrav för såväl lätta som tunga fordon, dels skrotning av gamla fordon med höga utsläpp.

Luftkvaliteten har inte förbättrats lika mycket de senaste åren som tidigare. I flera tätorter sker fortfarande överskridanden av miljökvalitetsnormer, främst för kvävedioxid och partiklar. För att minska partikelhalterna har Vägverket bl.a. genomfört informationsinsatser om hälsoeffekter av partiklar och de negativa effekterna av dubbdäckanvändning i tätorter. I flera städer pågår också försök med alternativa väghållningsåtgärder för att minska halterna av partiklar.

Som en följd av försöket med trängselskatt i Stockholm beräknas utsläppen ha minskat med 8-14 procent i innerstaden och med 2-3 procent i länet. Under 2006 var cirka 38 000 boende längs det statliga vägnätet utsatta för vägtrafikbuller överskridande det gällande riktvärdet 65 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad. De flesta av dessa har fått en bullernivå inomhus under riktvärdet 30 dBA ekvivalentnivå. Cirka 3 200 personer längs det statliga vägnätet var dock utsatta för vägtrafikbuller med en bullernivå som överstiger riktvärdet inomhus.

En positiv regional utveckling

Målet är en positiv regional utveckling, där vägtransportssystemet utformning och funktion ska bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd. Resultat som påverkat den regionala utvecklingen redovisas i avsnitten om tillgänglighet och transportkvalitet.

Ett jämställt transportsystem

Målet är ett jämställt vägtransportssystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och

mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Under året har Vägverket bl.a. analyserat skillnader i kvinnors och mäns utnyttjande av vägtransportssystemet och deras möjligheter att påverka dess utveckling och förvaltning samt andelen kvinnor och män som medverkar i arbetsgrupper eller andra samarbetsforum i myndighetens externa verksamhet.

Analyserna visar bl.a. att kvinnor i större utsträckning än män arbetar deltid och tar på sig större ansvar för hushållsarbete och omsorg om barn och gamla. Det har troligen påverkat de transporter som kvinnor och män efterfrågar.

Analyserna visar bl.a. att kvinnor generellt rör sig över mindre geografiska områden än män. Män reser längre sträckor till sitt arbete än kvinnor och har också i genomsnitt en geografiskt större arbetsmarknad än kvinnor.

När det gäller makt och inflytande har Vägverket bl.a. följt upp i vilken omfattning kvinnor medverkar i arbetsgrupper eller andra samarbetsforum i Vägverkets externa verksamhet. På de cirka 250 (200) möten som följts upp var andelen kvinnliga deltagare cirka 32 procent (30). Bland dem som representerat Vägverket på mötena var 30 procent kvinnor (26).

Mål kopplade till flera verksamhetsområden

Förutom de sex delmålen har myndigheten mål som är kopplade till flera verksamhetsområden.

Avgifterna inom den offentligrettsliga verksamheten har inte ökat mer än KPI.

Produktiviteten för drift- och underhållsverksamheten bedöms ha ökat under 2006.

Lönsamheten för produktionsverksamheten ska vara jämförbar med branschen i övrigt. En översiktlig jämförelse visar att Vägverket Produktion har en rörelsemarginal som är jämförbar med konkurrenterna. Vägverket Konsult har en rörelsemarginal som är sämre än jämförbara bolag i konsultbranschen.

Uppföljning av investeringar

År 2006 är det tredje året i den nationella väghållningsplanen för 2004–2015 och redovisningen visar att genomförandet av den nationella

väghållningsplanen har hunnit olika långt för olika typer av åtgärder (se tabell 5.3). För mötesseparering och mindre trafiksäkerhetsåtgärder har nära hälften av planen redan genomförts, medan motsvarande siffra för väginvesteringar är 19 procent. För den nationella väghållningspla-

nen i helhet visar redovisningen att 23 procent av investeringsåtgärderna har genomförts efter tre år av de totalt 12 år som planen avser.

Tabell 5.3 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2004

	Väg-invester- ingar	Bärighet och tjålsäkring	Mötesseparering och mindre trafik- säkerhetsåtgärder	Miljö	Övriga åtgärder ¹	Summa
Volym verksamhet 2006, mnkr	1 692	1 285	742	177	63	3 960
Volym verksamhet 2004–2006, mnkr	5 888	3 964	2 260	532	243	12 888
Plan 2004–2015 ²	30 600	17 000	4 900	3 000	800	56 300
Andel av plan (%) som genomförts 2004–2006	19	23	46	18	30	23

¹Innefattar handikappanpassningar, kollektivtrafikåtgärder, rast- och informationsplatser samt fysiska anordningar för trafikövervakning.

²Exklusive FUD (forskning, utveckling och demonstration) samt återbetalning av lån.

I de regionala planerna framgår fördelningen av det ackumulerade utfallet per åtgärdskategori av tabell 5.4.

Tabell 5.4 Uppföljning av åtgärder i regionala planer

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2004

	Väg-inves- ter-ingar	Mötes- separering och mindre trafiksäker- hets-åtgär- der	Övriga åtgärder inkl.väg-infor- matik	Bidrag trafik-sä- kerhet och miljö	Bidrag kollek- tiv-trafik	Enskilda vä- gar	Summa
Volym verksamhet 2006, mnkr	1 734	192	41	98	109	5	2 180
Volym verksamhet 2004–2006, mnkr	4 449	1 141	224	322	378	23	6 538
Plan 2004–2009 ¹	10 228	1 739	538	692	1 254		14 451 ²
Andel i procent av total	44	66	42	47	30		45

¹Uppföljningen avser perioden fram till 2009 eftersom den tidigare regeringen beslutat att samtliga regionala planer ska vara lika långt genomförda år 2009.

²De beslutade planerna för perioden 2004–2009 avviker något från den tidigare regeringens direktiv. Därför är summan inte 14 250.

Enligt den tidigare regeringens beslut 2004 om definitiva ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur för 2004–2015 ska genomförandet av länsplanerna ske på sådant sätt att efter halva planperioden (vid utgången av 2009) ska samtliga länsplaner vara lika långt genomförda. Redovisningen av det ackumulerade utfallet i tabell 5.5 jämförs därför med länsplanernas innehåll 2004–2009. Redovisningen visar att av det totala innehållet i de sex första åren av länsplanerna har 45 procent genomförts under de första tre åren.

Tabell 5.5 Uppföljning av länsfördelning i regional plan*Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2004*

	Utfall 2006	Utfall 2004–2006	Plan 2004–2009	Andel utfall 2004–2006 av plan 2004–2009 %
Stockholm	1 159	2 743	5 007	55
Uppsala	104	298	575	52
Södermanland	117	229	516	44
Östergötland	104	203	544	37
Jönköping	21	133	493	27
Kronoberg	35	143	234	61
Kalmar	33	101	258	39
Gotland	3	30	69	44
Blekinge	8	73	200	36
Skåne	169	561	1 618	35
Halland	48	135	444	30
Västra Götaland	134	568	1 778	32
Värmland	31	147	261	56
Örebro	28	130	378	34
Västmanland	18	94	295	32
Dalarna	83	477	495	96
Gävleborg	13	79	283	28
Västernorrland	19	68	206	33
Jämtland	7	168	151	111
Västerbotten	26	79	239	33
Norrbotten	21	80	206	39
Summa	2 180	6 538	14 250	46

Under året har nio större objekt, överstigande 50 miljoner kronor vardera, öppnats för trafik. De representerar tillsammans en investeringsvolym på 5 099 miljoner kronor. Jämfört med budgeterad kostnad vid byggstart var kostnadsfördyringen 4 procent. För sju av de stora projekten finns samhällsekonomiska kalkyler och fyra av dessa uppvisar en positiv samhällsekonomisk lönsamhet. Av de tre olönsamma objekten står Götaleden i Göteborg för merparten av investerat kapital. Utfallet för respektive objekt redovisas i nedanstående tabell.

Tabell 5.6 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2006

Miljoner kronor i prisnivå 2005

Väg	Vägtyp	Sträcka	Längd km	Kostnad slutlig	Budget inför byggstart	Plan	NNK ¹	Restid ²	Dödade ³ och svårt skadade
E 4	Motorväg	Markaryd–Strömsnäsbruk	18	808	818	806	0,1	124	3,5
Rv 44	Motorväg	Väne Ryr–Båberg	6	284	281	306	1,5	113	1,8
Rv 45	Motorväg	Götaleden i Göteborg ⁶	3	3 490	3 305	-	-0,8	490	0,6
E 4	MFV/4-fält tätort ⁴	Torsboda–Kittjärn	21	95	96	-	0,6	18	0,9
Rv 23	MFV/4-fält tätort ⁴	Örnsköldsvik–Arnäsfall	4	112	100	102	0,3	-4	1,4
Rv 26	MFV/4-fält tätort ⁴	Genom Sandsbro	2	94	95	96	-0,4	20	0,3
Rv 26	MFV/4-fält tätort ⁴	Karlstorp–Karleby	28	55	53				
Rv 26	LVmötande trafik ⁵	Remmen–W länsgräns	7	76	78	81			
Rv 68	bärighetsförbättr.	Horndal–X länsgräns	9	85	79		-0,7	6	0,1

¹Nettonvärdeskvot, mått på samhällsekonomisk lönsamhet.²Minskad restid i tusental timmar/år.³Minskat antal dödade och svårt skadade per år.⁴Mötesfri väg och flerfältsväg i tätort.⁵Landsväg med mötande trafik.⁶Götaleden ingår i Göteborgsöverenskommelsen och inte i nationell väghållningsplan.

Under året har 60 objekt med investeringskostnad mellan 5 och 49 miljoner kronor färdigställt. De representerar en investeringsvolym på ca 990 miljoner kronor. Fördyringen jämfört med budgeterad kostnad vid byggstart var i genomsnitt 1 procent.

5.3.3 Analys och slutsatser

Vägtrafiken förväntas öka under den kommande tioårsperioden och kommer även fortsättningsvis ha en helt dominerande ställning. Under de senaste 10 åren har vägtrafiken ökat med 13 procent. Ökade inkomster leder till ett ökat bilnehav och strukturomvandlingen i näringslivet leder till att allt mer högförädlad gods produceras och konsumeras, vilket ökar efterfrågan på lastbilstransporter. Trafikutvecklingen fram till 2020 prognostiseras till 1,8 procent per år för lastbilar och 0,8 procent per år för personbilar.

Under 2006 färdigställdes ett flertal viktiga vägprojekt, som har bidragit till en förbättrad tillgänglighet i vägtransportsystemet. Den nya förbifarten vid Markaryd innebär att E 4 blev mötesfri hela vägen från Helsingborg till Uppsala. I slutet av året förlängdes denna sträcka genom öppnandet av Uppsala–Björklinge, som innebär att genomfartstrafiken på E 4 nu går utanför Uppsala. I Göteborg invigdes Götaleden, inklusive den 1,5 km långa Götatunneln under stadens centrala delar.

Året präglades också av ett par dramatiska vägras: E 14 vid Enafors i Jämtland i juli och E 6 vid Munkedal i Bohuslän i december. Vägverket har på regeringens uppdrag arbetat med att bedöma och förebygga risk för erosion, ras och skred.

Ett försök med trängselskatt i Stockholm genomfördes under första halvåret 2006. Under försökstiden minskade trafiken i Stockholms innerstad med 14 procent, vilket innebar en förbättrad luftkvalitet. Restiderna minskade i innerstaden och på vissa infartsleder. Efter försökstidens slut återgick trafiken i stort till tidigare års mönster och nivåer. Riksdagen har under 2007 beslutat att införa trängselskatt i Stockholm från den 1 augusti 2007.

Över 700 trafiksäkerhetskameror sattes upp under 2006. Mätningar visar att hastighetsöverträdelserna har minskat med drygt 10 procent på de sträckor där kameror satts upp.

Antalet dödade i vägtrafiken 2006 beräknas vara 445 personer, vilket är något fler än 2005. Etappmålet 2007 om högst 270 dödade kommer inte att uppnås. Jämfört med 2005 beräknas antalet dödade ha minskat bland bilpassagerare och cyklister. Antalet dödade på motorcykel och moped har däremot ökat.

Regeringen gav i november 2006 Vägverket i uppdrag att revidera den nu gällande nationella väghållningsplanen för perioden 2004–2015 eftersom det fanns brister i den plan som den tidigare regeringen fastställt. Bristerna gäller främst

tidsplaner och kostnadsberäkningar för olika projekt. Regeringen kommer senare under 2007 att fastställa en reviderad väghållningsplan för 2004–2015.

5.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelse utan invändning för Vägverket, dvs. Riksrevisionen har bedömt att myndighetens årsredovisning för räkenskapsåret 2006 i allt väsentligt är rättvisande.

Vägverkets körprov – lika för alla?

Riksrevisionen har lämnat en granskningsrapport som berör verksamhetsområdet: *Vägverkets körprov – lika för alla?* (RiR 2007:6)

Riksrevisionen konstaterar i rapporten att andelen godkända körprov varierar mellan Vägverkets förarprovkontor, mellan olika delar av landet och även mellan trafikinspektörer inom samma kontor. På vissa kontor finns stora variationer och eftersom körkortsaspiranterna fördelas slumpmässigt mellan inspektörerna är det svårt att finna någon förklaring till skillnaderna.

Vägverket anser att skillnaderna mellan olika kontor och olika delar av landet till viss del kan förklaras med skillnader i trafikmiljön, körkortsaspiranternas motivation och andelen privatansölda. Riksrevisionen anser att granskningen tyder på att vissa variationer kvarstår även efter att man tagit hänsyn till dessa faktorer. Riksrevisionen konstaterar att vissa provorter är för små för att trafikinspektörerna ska kunna kontrollera allt som ska ingå i det standardiserade provet och att det alltså finns en diskrepans mellan regelverket och mottagningsorternas förutsättningar att genomföra körprovet.

Förarprovkontor med små variationer mellan inspektörerna har enligt revisionen bland annat följt upp Vägverkets interna kvalitetssäkringsprogram i högre utsträckning och medvetet prioriterat kvalitetssäkringsarbetet. Vägverket har ett internt kvalitetssäkringsprogram KUSK (Kvalitet, Uppföljning, Standardiserat Körprov) samt övergripande policydokument, men enligt Riksrevisionens bedömning varierar kvalitetssäkringsarbetet vid de granskade förarprovkontoren. Vägverket har länge arbetat med kvalitetssäkring för att få till stånd en enhetlig bedömning. Verket är medvetet om att det finns

variationer i andelen godkända körprov mellan förarprovkontor och mellan trafikinspektörer och har för avsikt att arbeta för en mer enhetlig bedömning.

Riksrevisionen rekommenderar att regeringen följer upp och säkerställer att Vägverket prioriterar arbetet med att åstadkomma en mer enhetlig bedömning av förarproven, framför allt vad gäller de kontor som uppvisar stora variationer i bedömningarna. Riksrevisionen föreslår en rad åtgärder som Vägverket kan göra för att uppnå detta. Huvudsakligen går dessa ut på en intensifierad och enhetlig kvalitetssäkring och tillsyn, djupanalyser och utvärdering av KUSK-arbetet samt användande av ”best practice”. Nedan redovisas Riksrevisionens rekommendationer.

Regeringen bör:

- följa upp och säkerställa att Vägverket prioriterar arbetet med att åstadkomma en mer enhetlig bedömning av förarproven, framför allt vad gäller de kontor som uppvisar stora variationer i bedömningarna.

Det är därvid viktigt att Vägverket:

- intensifierar kvalitetssäkringen och tillsynen av körproven och noggrant följer utvecklingen av skillnaderna i andelen godkända körprov mellan avdelningar, kontor och inspektörer,
- gör fördjupade analyser av vad som kan förklara dessa skillnader. De analyser som Riksrevisionen gjort och som presenteras i rapporten visar att det går att komma längre än vad Vägverket hittills gjort,
- utvecklar lämpligare mått för att mäta icke enhetlig bedömning av körproven än det som för närvarande används, dvs. avvikelser från kontorets medelvärde,
- ger mer stöd åt förarprovskontorens kvalitetssäkringsarbete, ingriper mot kontor som uppvisar stora variationer i bedömningarna och sprider goda erfarenheter från förarprovskontorens kvalitetssäkring och KUSK-arbetet,
- utvärderar KUSK-systemet för att kunna bedöma om det har bidragit till en mer enhetlig förarprovning,
- överväger åtgärder för att göra det praktiskt möjligt att följa provföreskrifterna för det standardiserade körprovet. Det kan ske genom att t.ex. ändra föreskrifterna, lägga re-

striktionser på var uppkörning får ske eller genom att pröva vissa moment på annat sätt än vid körprovet.

Inom ramen för regeringens styrning av myndigheter har regeringen för avsikt att följa de åtgärder Vägverket planerar för att, med utgångspunkt i Riksrevisionens granskning och verkets egen bedömning, få till stånd en mer enhetlig bedömning av körproven.

Löpande granskning av Vägverket Produktion

Riksrevisionen har som ett led i den årliga revisionen av Vägverket granskat inköp och upphandling inom Vägverket Produktion (VVP), affärsområde anläggning. Riksrevisionen har lämnat följande rekommendationer till Vägverket:

- VVP bör vidta kraftfulla åtgärder för att förbättra efterlevnaden av LOU (lagen om offentlig upphandling). Direktupphandling bör endast tillämpas om upphandlingens värde är lågt eller om det finns synnerliga skäl enligt 6 kap. 2§ LOU.
- VVP bör förbättra inköpsplaneringen för att undvika att komma i tidsnöd, vilket ökar förutsättningarna att följa LOU vid inköp. En förbättrad inköpsplanering ger också möjlighet till en förbättrad inköpssamordning och därmed effektivare inköp, vilket leder till ökad lönsamhet för organisationen.
- VVP bör utföra strukturerad uppföljning av att inköp och upphandlingar utförs i enlighet med LOU och de internt fastställda rutinerna.
- VVP bör tillse att skriftliga avtal alltid upprätts vid anlitanande av leverantörer.

Vägverket har till Riksrevisionen redovisat ett antal åtgärder man vidtar med anledning av rekommendationerna från revisionen. Det handlar bl.a. om nya rutiner, förbättrad interninformation och införande av ett nytt inköpssystem.

5.5 Politikens inriktning

Vägtransportssystemet har stor betydelse för att stärka förutsättningarna för hållbar tillväxt, samsättning och välfärd i hela landet. Vägtransportssystemet måste därför kontinuerligt anpas-

sas till de samhälls- och omvärldsförändringar som sker för att därmed också svara upp mot nya behov. Det innebär att transportsystemet måste anpassas för att bidra till att samhällsutvecklingen blir långsiktigt hållbar såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt.

I alla delar av landet spelar möjligheterna till goda transporter och transporterernas utformning en avgörande roll, både för enskilda individer och för företagens utveckling. De har också betydelse för jämställdheten. För en fortsatt hållbar tillväxt i hela landet måste trafikslagen komplettera varandra och fungera effektivt ihop över kommun-, läns- och nationsgränser. För en hållbar tillväxt är även möjligheten att använda elektroniska kommunikationer betydelsefull.

Anslagen till drift och underhåll av vägnätet har under en rad år varit otillräckliga i förhållande till vad som krävs för att upprätthålla en samhällsekonomiskt effektiv standard. Samtidigt har trafiken ökat varje år. Detta sammantaget har lett till att standarden på många vägar är bristfällig. Att låta denna utveckling fortsätta innebär i princip en form av kapitalförstörelse, samtidigt som näringslivets transportförutsättningar försämras, liksom förutsättningarna för persontransporter. Regeringen satsar därför 385 miljoner kronor extra på drift och underhåll av vägar.

För att möjliggöra prioriterade investeringar föreslår regeringen att ytterligare 385 miljoner kronor tillförs till investeringar i nationell plan.

Trots detta tillskott kommer regeringens kommande beslut om den nationella väghållningsplanen för 2004–2015 att innebära att angelägna projekt behöver senareläggas. Regeringen kommer i sitt beredningsarbete att göra en noggrann prövning av de projekt som finns i planerna för att minimera de samhällsekonomiska konsekvenserna av senareläggningarna.

Statsbidraget till enskild väghållning innebär ökade möjligheter att bo och idka näringsliv på landsbygden. Det förbättrar förutsättningarna att ta tillvara landsbygdens traditionella resurser: skogen, malmen och andra råvaror. Det ger dessutom stora delar av befolkningen bättre tillgång till en bra miljö för rekreation samt service- och tjänsteproduktion. Situationen för bidragsgivning till enskild väghållning har blivit alltmer ansträngd genom att kostnaderna för den årliga driften har ökat snabbare än anslagen. Regeringen satsar därför 100 miljoner kronor extra på statsbidrag till enskild väghållning.

En utgångspunkt för den nya planeringsomgång som regeringen har tagit initiativ till är att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar och att det, jämfört med de planer som den tidigare regeringen fastställt, innebär att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn

Inom ramen för konkurrenskraftpaketet för jordbruksnäringen avser regeringen att ta bort registerhållningsavgiften för traktorer. Den besparing som görs till följd av uteblivna utskick av inbetalningskort kommer att disponeras av Vägverket.

Trafiksäkerhetsarbetet i enlighet med nollvisionen innebär ett delat ansvar mellan de som utformar vägtransportsystemet och trafikanterna. Det är därför viktigt att med ett uthålligt och systematiskt arbete förmå trafikanterna att ta sitt ansvar att följa det regelverk som gäller för användningen av vägarna. Helt avgörande för att nå trafiksäkerhetsmålen är att trafikanterna bättre följer reglerna avseende nykterhet, hastighetsbegränsningar och användning av skyddsutrustning. Här är det av vikt att utveckla och använda effektiva metoder för att verkligen åstadkomma förändrade normer och därmed förändrat beteende hos de olika grupperna trafikanter. Vad gäller hastigheterna så förväntas de nya hastighetsgränserna medge bättre möjligheter att sätta rätt hastighet på rätt väg. Regeringen avser återkomma till riksdagen avseende trafiksäkerhetsarbetets fortsatta inriktning baserat på en utvärdering av trafiksäkerhetsarbetet sedan beslutet om nollvisionen.

Försöken med alkohol utvärderas och reglerna för körkort efter rattfylleri ska ses över. Utgångspunkten är att rattfylleridömda bara ska få tillbaka sitt körkort om de använder fordon med alkohol. Regeringen överväger också åtgärder för införande av alkohol och annan teknik som förhindrar påverkade förare i såväl yrkesmässig trafik som privata bilar.

Regeringen avser utreda förutsättningar, lämplig utformning samt konsekvenser av att använda en gemensam miljöbilsdefinition vid upphandling, skattelagstiftning samt i andra regelverk som avser att främja introduktionen av miljöanpassade bilar.

För närvarande ansvarar Vägverket för anordnande av teori- och körprov för körkort. Antalet körkortsaspiranter och antalet provtillfällen varierar kraftigt över året och mellan olika år.

För att klara de stora variationerna krävs en flexibel organisation. Regeringen avser att se över möjligheterna att lämna över hela eller en del av provverksamheten till privata intressenter.

Trängselskatt infördes i Stockholm den 1 augusti i år. Förhandlingsmannen för Stockholms infrastruktur har bl.a. i uppdrag att utvärdera hur intäkterna från trängselskatten kan vara en del av finansieringen av väginfrastrukturen i Stockholmsregionen. Förhandlingsmannen ska även föreslå en ordning för hur förhandlingens resultat ska säkerställas och genomföras. I avvaktan på en sådan organisatorisk lösning som ska ingå i förhandlingsuppgörelsen som redovisas den 1 december i år har Vägverket Region Stockholm, Stockholms stad och AB Storstockholms lokaltrafik (SL) avseende trängselskatten utarbetat dels ett förslag till uppföljnings- och informationsprogram för perioden 2007 och 2008, dels ett förslag till investeringsprogram för åtgärder i vägnätet.

5.6 Budgetförslag

5.6.1 36:1 Vägverket: Administration

Tabell 5.7 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2006	Utfall	938 697	Anslags- sparande	25 223
2007	Anslag	862 572 ¹	Utgifts- prognos	857 894
2008	Förslag	1 005 895		
2009	Beräknat	906 077 ²		
2010	Beräknat	929 438 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 885 895 tkr i 2008 års prisnivå.

³ Motsvarar 885 895 tkr i 2008 års prisnivå.

Anslaget används för Vägverkets förvaltningskostnader. Från anslaget finansieras kostnader för ledning, vägtrafikinspektion, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrig stödverksamhet och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster/prestationer. Anslaget får användas för att balansera underskottet som uppstått på grund av den tekniska omläggningen av körkortsavgifter 2001. Anslaget får även användas till att täcka kostnaderna för registerhållningen för traktorer.

Kostnader för Vägtrafikinspektionen beräknas i stort vara oförändrade jämfört med 2007, dvs. ca 20 miljoner kronor. Vidare finansieras transportpolitiska utredningar och bolagsförvaltning som inte är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster från anslaget.

Regeringens överväganden

Från 2001 övergick stora delar av Vägverkets myndighetsutövning och Vägverkets offentlig-rättsligt avgiftsbelagda verksamhet till att bli avgiftsfinansierad från att tidigare ha varit anslagsfinansierad. I den ändrade finansieringsmodellen ingick verksamheten inom körkortsområdet. Samtidigt ändrades hanteringen vid debitering av körkortsavgifter. Denna omläggning innebar sammantaget att ett underskott uppstod i den avgiftsfinansierade verksamheten.

Inom ramen för konkurrenskraftpaketet för jordbruksnäringen avser regeringen att ta bort registerhållningsavgiften för traktorer. De utblivna avgiftsintäkterna innebär att det uppstår ett underskott i den avgiftsfinansierade verksamheten. För att balansera de ovan beskrivna underskotten inom den avgiftsfinansierade verksamheten bör anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* ökas med 135 000 000 kronor.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 1 005 895 000 kronor anvisas under anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 906 077 000 kronor respektive 929 438 000 kronor.

Tabell 5.8 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:1 Vägverket: Administration

Tusental kronor			
	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	862 572	862 572	862 572
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	6 749	26 554	49 477
Beslut	136 574	16 951	17 388
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 005 895	906 077	929 438

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2007 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

5.6.2 36:2 Väghållning och statsbidrag

Tabell 5.9 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2006	Utfall	15 990 803	Anslags-sparande	-87 091
2007	Anslag	23 839 080 ¹	Utgifts-prognos	23 885 197
2008	Förslag	17 700 663		
2009	Beräknat	18 621 709 ²		
2010	Beräknat	18 849 661 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 18 196 440 tkr i 2008 års prisnivå.

³ Motsvarar 17 977 210 tkr i 2008 års prisnivå.

Anslaget finansierar

- sektorsuppgifter, vilket innefattar samlande, stödjande och pådrivande insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, färdtjänst, fordon, yrkesmässig trafik, väginformatik, sektors-FoU samt bidrag till ideella organisationer som utför sektorsuppgifter,
- myndighetsutövning, vilket innefattar trafikregister, utarbetande och tillämpning av föreskrifter, m.m.,
- statlig väghållning, vilket innefattar vägplanering, byggande, drift, underhåll och fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet, ränta och amortering på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor, tidigare lagda väginvesteringar och anläggningstillgångar samt kostnader för ränta och amorteringar av upptagna lån,
- bidrag, vilket innefattar de statsbidrag som Vägverket administrerar till kollektivtrafik inklusive handikappanpassningsbidrag och särskilda bidrag till storstädernas trafiksystem, enskilda vägar, bidrag till gång- och cykelbehov, planskilda passager m.m. för att minska konfliktpunkter mellan skyddade och oskyddade trafikanter, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar samt kompensation till kommunerna för lokal och regional buss- trafik.
- Investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som görs med överskott från trängselskatten.

Anslaget får användas för att finansiellt stödja utvecklings- och demonstrationsprojekt som är av principiell eller strategisk betydelse för väg-

transportsystemets långsiktigt hållbara utveckling, för informationsverksamhet inom ramen för Vägverkets sektorsansvar samt för åtgärder som är av betydande samhällsintresse även då annan huvudman finns.

Vägverket ingår i samverkansområdet Transporter inom Civilt Totalförsvaret. Samverkansområdet redovisas under utgiftsområde 6 Försvaret samt beredskap mot sårbarhet.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Verksamheten omfattar uppdragsverksamhet, offentligrättsliga avgifter och avgift för färd på Svinesundsförbindelsen. I uppdragsverksamheten ingår tre affärsenheter; Produktion, Konsult och Färjerederi. Utgångspunkten för affärsenheterna är att uppnå en lönsamhet i nivå med branschen i övrigt, skild från Vägverkets övriga delar. I uppdragsverksamheten ingår även att administrera stödsystem för andra aktörer inom sektorn. Huvudregeln för denna verksamhet är att full kostnadstäckning ska uppnås. Vägverket beslutar själv (efter samråd med Ekonomistyrningsverket) om prissättningen för uppdragsverksamheten. Vägverkets uppdragsverksamhet omfattar följande tjänster.

- Försäljning av informationsuttag ur vägtrafikregistret.
- Administration av felparkeringsavgifter.
- Försäljning av personliga skyltar.
- Försäljning av informationsuttag ur den nationella vägdatabasen.
- Försäljning av bygg- och anläggningsarbeten (Vägverket Produktion).
- Försäljning av konsulttjänster (Vägverket Konsult).
- Försäljning av vägfärjetjänster (Vägverket Färjerederiet).
- Tillhandahållande av fordon vid förarprov.
- Försäljning av utbildning (Vägsektorns utbildningscentrum VUC).
- Försäljning av trafikdata.
- Reservbromateriel.
- Fordonsstöd till försäkringskassan.
- Certifikat till digitala färdskrivare.

I tabellen nedan framgår kostnader och intäkter för den avgiftsbelagda verksamheten i Vägverket.

Tabell 5.10 Intäkter som Vägverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2008	2009
Vägverket Produktion, Konsult, Färjerederi och VUC (Vägsektorns utbildningscentrum)		
Intäkter	2 517 000	2 622 000
Kostnader efter finansnetto	2 446 000	2 555 000
Resultat efter finansnetto	71 000	67 000
Kostnadstäckning i procent	103	103
Övriga avgifter		
Intäkter	152 000	142 000
Kostnader	83 000	82 000
Resultat	69 000	60 000
Kostnadstäckning i procent	183	173
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	756 000	873 000
Kostnader	837 000	845 000
Resultat	-81 000	28 000
Kostnadstäckning i procent	90	103
Avgift Svinesundsförbindelse		
Intäkter	64 000	66 000
Kostnader	64 000	66 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

Stora delar av myndighetsutövningen finansieras via avgifter för registerhållning, registrerings skyltar, körkortstillverkning och prov inom yrkestrafik- och körkortsområdet. En ny form av avgift är införd och avser Svinesundsförbindelsen. Avgiftsintäkterna ska täcka bl.a. investeringskostnaderna för den nya Svinesundsförbindelsen.

De offentligrättsliga avgifter som Vägverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser samt kontrollavgift enligt lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. De redovisas i tabell 5.11.

Tabell 5.11 Intäkter som Vägverket inte disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2008	2009
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	38 000	38 000
Kostnader	38 000	38 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

Investeringsplan

Vägverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Vägverket tar upp och de tillskott som erhålls via externa bidrag. Investeringarna omfattar i princip de investeringar som fastställts av den tidigare regeringen i nationell väg-hållningsplan och av länen i de regionala pla-

nera. Därutöver omfattar Vägverkets investeringar broar som ersätter färjor, tidigare lagda vägprojekt och andra särskilt godkända vägprojekt som helt eller delvis finansieras med lån och/eller externa bidrag. Regeringen föreslår att investeringsplanen för Vägverket godkänns.

Tabell 5.12 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2006	Prognos 2007	Budget 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
Investering i nationell plan	3 843	5 611	6 132	4 609	3 958
Investering i regional plan	2 078	2 420	2 157	1 818	1 746
Bärighetshöjande åtgärder	1 284	1 249	1 294	1 334	1 361
Stockholms- och Göteborgsprojekten	287	67	0	0	0
Investeringar i anläggningstillgångar	680	500	300	300	300
Summa investeringar	8 172	9 847	9 883	8 061	7 365
Anslag (inklusive anslagskredit)	5 946	6 505	7 456	6 671	6 797
Lån	1 912	1 965	2 290	1 757	964
Extern bidrag och förskottering	314	1 377	137	-367	-396
Summa finansiering	8 172	9 847	9 883	8 061	7 365

Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

Den verksamhet som Vägverket bedriver innebär ofta att Vägverket ingår långsiktiga avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll av vägnätet. Vägverket sluter fleråriga FoU-avtal och har i uppdrag att lämna bidrag till olika ändamål. Med hänsyn till det anförda bör regeringen ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska förpliktelser. Detta bemyndigande bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där

fleråriga avtal sluts, som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, oavsett om avtalen avser Vägverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. Bemyndigandet för 2008 föreslås till 47 800 miljoner kronor i enlighet med tabell 5.13.

I beräkningarna av bemyndigandets storlek inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vid beräkningen av bemyndiganderamen har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna.

Tabell 5.13 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader

Tusental kronor

	Utfall 2006	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010–
Ingående åtaganden	44 649 421	46 426 309	46 800 000		
Nya åtaganden	13 234 128	19 412 000	10 840 000		
Infriade åtaganden	-11 457 241	-19 038 000	-9 840 000	-10 500 000	-37 300 000
Utestående åtaganden	46 426 309	46 800 000	47 800 000		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	54 000 000	59 000 000	47 800 000		

Lån som tas upp av Vägverket

Vägverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor och vissa specifika vägprojekt. När det gäller anläggningstillgångar ska dessa enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Vägverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 5.14 innebär.

Vägverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för broinvesteringar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Vägverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna för sådana objekt ska Vägverket använda inbesparade driftmedel från färjetrafiken.

Riksdagen beslutade 1987 att utbyggnaden av motorvägen mellan Stenungsund och Ljungskile på väg E 6 skulle finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Lånet beräknas vara slutamorterat 2031.

Den tidigare regeringen undertecknade 2002 ett avtal med den norska regeringen om bygget av Svinesundsförbindelsen. Investeringsutgifterna är lånefinansierade i både Sverige och Norge. De svenska lånen för Svinesundsförbindelsen ska vara slutamorterade till 2022.

Den tidigare regeringen föreslog 2001 (prop. 2001/02:20) att en ökad satsning på infrastrukturen under perioden 2002–2004 skulle göras. Sammantaget 12 000 miljoner kronor skulle avsättas för ökade resurser i infrastrukturen. Av dessa ökade resurser avsattes 18 procent till bä

righet, tjälsäkring och rekonstruktion och 36 procent till investeringar i vägar. Resterande delar avsåg järnvägsåtgärder. Lån avseende denna s.k. närtidssatsning slutamorterades under 2007.

Riksdagen beslutade med anledning av tillägsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E 6 delen Rabbalshede–Hogdal, E 20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 40 delen Haga–Ljungarum, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen, Rv 44 delen Båberg–Väne Ryr samt Rv 49 Skara–Varnhem. Dessa prioriterade vägprojekt beräknas kosta sammantaget 8 500 miljoner kronor i 2004 års prisnivå. Vägprojekten ska amorteras i 25 år efter färdigställande.

Inom ramen för de s.k. storstadspaketen har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg lånefinansierats. För Stockholmsprojektens del beräknas lånen vara slutamorterade 2026 och för Göteborgsprojekten gäller 2025 som slutår.

För samtliga ovanstående nämnda objekt föreslås en sammanlagd låneram på högst 14 000 miljoner kronor i Riksgäldskontoret.

I tabell 5.14 redovisas nettoupplåningen med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering.

I tabell 5.15 redovisas Vägverkets ackumulerade skuld 2006–2015, vilken är en konsekvens av den nettoupplåning som anges i tabell 5.14.

Tabell 5.14 Beräknad nettoupplåning för vägar 2007-2015

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2006-12- 31	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Skuld 2015-12-31
Broinvesteringar	152	-13	-13	-12	-13	-13	-13	-12	-8	-8	47
Väg E 6 Ljungskile	725	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	464
E6 Svinesundsförbindelsen	792	-26	-25	-24	-26	-27	-28	-30	-31	-32	543
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	71	-71									0
Investering i närtid	3 113	-3 113									0
Prioriterade projekt	1 403	1 323	2 044	1 435	643	648	623	242	104	-223	8 242
Södra länken	5 819	-2 393	-88	-97	-91	-101	-111	-122	-134	-146	2 534
Övriga Stockholmsprojekt	1 656	-73	-81	-77	-78	-86	-93	-102	-110	-118	837
Göteborgspaketet, vägar	2 342	-1 512	-2	-27	-7	-45	-36	-43	-50	-58	561
Göteborgspaketet, bidrag	1 716	-330	57	-44	-15	-76	-46	-47	-48	-49	1 117
Totalt	17 789	-6 237	1 862	1 125	384	271	266	-144	-307	-663	14 346

Tabell 5.15 Beräknad låneskuld för vägar 2006-2015

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012	Skuld 2013	Skuld 2014	Skuld 2015
Broinvesteringar	152	139	126	114	101	88	75	63	55	47
Väg E 6	725	696	667	638	609	580	551	522	493	464
E6 Svinesundsförbindelsen (exkl Hogdal-Nordby)	792	766	741	717	691	664	636	606	575	543
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	71	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investering i närtid	3 113	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prioriterade projekt	1 403	2 726	4 770	6 205	6 848	7 496	8 119	8 361	8 465	8 242
Södra länken	5 819	3 426	3 338	3 240	3 149	3 048	2 937	2 814	2 681	2 534
Övriga Stockholmsprojekt	1 656	1 583	1 502	1 425	1 347	1 261	1 168	1 066	956	837
Göteborgspaketet, vägar	2 342	830	828	801	794	749	713	670	620	561
Göteborgspaketet, bidrag	1 716	1 386	1 442	1 398	1 383	1 307	1 261	1 214	1 166	1 117
Totalt	17 789	11 552	13 414	14 538	14 923	15 194	15 460	15 316	15 010	14 346

Merparten av de lån som Vägverket har ska återbetalas genom att Vägverkets anslag belastas med kostnader för räntor och amorteringar. Ett undantag utgörs av lånen för nya Svinesundsförbindelsen som återbetalas med avgifter. I tabell 5.16 redovisas det beräknade årliga anslagsbehovet 2006–2015 för räntor och amortering av dessa lån vid en kalkylränta på 4,5 procent.

Byggandet av Öresundsbron finansierades med statligt garanterade lån. Den nya modellen för hantering av statliga garantier innebär att alla garantier som staten ställer ut ska prissättas utifrån statens ekonomiska risk och övriga kostnader för åtagandet. Riskavgiften finansieras med hälften vardera från anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* respektive 36:4 *Banverket: Ban-*

hållning och sektorsuppgifter. För Södra länken, övriga Stockholmsprojekt och Göteborgspaketet redovisas den anslagsbelastning som krävs för att räntor och amortering i form av annuitet för projekten ska vara återbetalda 25 år efter det att de tas i bruk. Återbetalningstiden är i enlighet med riksdagens beslut (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:TU1, rskr. 2000/01:80). För övriga lån i tabell 5.16 redovisade den tidigare regeringen i

1998 års ekonomiska vårproposition (prop. 1997/98:150) sin avsikt att beträffande anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* samt 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* inom utgiftsområde 22 redovisa i vilken utsträckning som anslagsutrymmet in-tecknas fram t.o.m. 2015 av redan fattade beslut. För Vägverkets verksamhet görs det i tabell 5.16.

Tabell 5.16 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2006-2015

Miljoner kronor

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Lån i RGK										
Räntor	566	728	507	576	644	659	673	676	666	644
Amorteringar	863	7 720	289	296	288	447	472	500	634	729
Summa räntor och amorteringar	1 430	8 448	796	872	932	1 106	1 145	1 176	1 300	1 373
Riskavgift Öresundsbron	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Totalt anslagsbelastning	1 515	8 532	881	958	1 017	1 190	1 230	1 260	1 384	1 458

Regeringens överväganden

Överväganden för 2008

Riksdagen har beslutat om utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 (prop. 2003/04:95, bet. 2003/04:TU10, rskr. 2003/04:266). Beslutet innebär att den ekonomiska planeringsramen för investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 ska vara 42,1 miljarder kronor. Sedan tidigare har riksdagen beslutat att den ekonomiska planeringsramen för regional transportinfrastruktur ska vara 30 miljarder kronor (varav 1,5 miljarder kronor avser bidrag till investeringar i spårfor-don för regional spårtrafik) (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

Den tidigare regeringen har fastställt den nationella väghållningsplanen för perioden 2004–2015 och beslutat om definitiva ekonomiska ramar till länsplanerna för regional transportinfrastruktur för samma period. Respektive län har därefter fastställt länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

Den amortering av låneskulden på 7 miljarder kronor som görs 2007 i enlighet med förslag på tilläggsbudget i denna proposition, innebär att anslagsbehovet för räntor och återbetalning av lån för vägar 2008 blir ca 870 miljoner kronor lägre än vad som tidigare beräknats. Dessa medel fördelas så att 385 miljoner kronor tillförs drift och underhåll, 385 miljoner kronor tillförs inve-

steringar i nationell plan och 100 miljoner kronor tillförs bidrag för drift och byggande av enskilda vägar.

Trängselskatt infördes i Stockholm den 1 augusti i år. Intäkterna ska användas till investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen, såsom förbifart Stockholm och andra angelägna insatser för att öka framkomligheten i vägnätet. Förhandlingsmannen för Stockholms infrastruktur har till uppdrag att till den 1 december i år genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur. Intäkterna från trängselskatten redovisas mot inkomsttitel på statsbudgetens inkomstsida. För redovisning av utgifterna upprättades i 2007 års ekonomiska vårproposition ett nytt anslag 36:17 *Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.* Anslaget är avsett för de system- och administrationskostnader som Vägverket, Skatteverket, Sveriges Domstolar och Kronofogdemyndigheten har till följd av trängselskatten. Vad gäller investeringar som genomförs på regionens vägnät har regeringen för avsikt att upprätta en anslagspost under anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* som utgör skillnaden mellan inkomster av trängselskatten och system- och administrationskostnader. Under 2008 beräknas det överskott som kan användas för investeringar uppgå till 202 miljoner kronor. Under 2009 och 2010 beräknas överskottet uppgå till 410 respektive 460 miljoner kronor. Under 2007 kommer intäkterna att vara lägre än

system- och administrationskostnaderna. Detta underskott reducerar anslagsposten för investeringar 2008, vilket förklarar det lägre beloppet för 2008 jämfört med beloppen för 2009 och 2010.

Förslag och beräkningar 2008–2010

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan föreslår regeringen att 17 700 663 000 kronor anvisas under anslaget 36:2 *Väghållning*

och statsbidrag för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 18 621 709 000 kronor respektive 18 849 661 000 kronor.

Av tabell 5.17 framgår en preliminär beräkning av olika anslagsposter och delposter för 2008–2010. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 5.17 Anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag fördelat på anslagsposter och delposter

Miljoner kronor

	Utfall 2006	Anslag 2007	Prognos 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
Sektorsuppgifter	515	517	517	539	559	563
Myndighetsutövning	299	300	306	313	325	327
Investeringar i nationell plan	2 693	2 806	3 028	3 248	3 373	3 396
Investeringar i regional plan	1 969	1 925	2 088	2 005	2 082	2 097
Bärrighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 284	1 249	1 172	1 301	1 351	1 360
Drift och underhåll	7 116	7 434	7 313	8 070	8 379	8 437
Räntor och återbetalning av lån för vägar	1 184	8 608	8 484	881	958	1 017
Bidrag för drift och byggande av enskilda vägar	687	702	695	831	863	869
Storstadsöverenskommelsen	7	35	0	36	38	38
Bidrag i regionala planer	229	256	273	267	277	279
Trängselskatt i Stockholm				202	410	460
Till Regeringskansliets disposition	2	2	2	2	2	2
Till Verket för innovationssystem	5	5	5	5	5	5
Summa	15 991	23 839	23 885	17 701	18 622	18 850

Anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* för perioden 2008–2010 har beräknats enligt nedanstående tabell.

Tabell 5.18 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:2 Väghållning och statsbidrag

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	16 839 080	16 839 080	16 839 080
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	319 943	720 966	1 152 687
Beslut	541 640	1 061 663	857 894
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	17 700 663	18 621 709	18 849 661

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2007 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning 36:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.

5.6.3 36:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m

Tabell 5.19 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2006	Utfall	Anslags-sparande	0
2007	Anslag	461 000 ¹	Utgifts-prognos 452 736
2008	Förslag	380 000	
2009	Beräknat	330 000	
2010	Beräknat	280 000	

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Från anslaget finansieras system- och administrationskostnader för trängselskatten samt kostnader för uppföljning.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 380 000 000 kronor anvisas under anslaget för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 330 000 000 kronor respektive 280 000 000 kronor.

Tabell 5.20 Härledning av anslagsnivån 2008-2010, för 36:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	0	0	0
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	380 000	330 000	280 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	380 000	330 000	280 000

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

6 Järnvägar

6.1 Omfattning

Verksamhetsområdet Järnvägar omfattar järnvägsinfrastruktur och järnvägstrafik. Verksamheten syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Järnvägsstyrelsen är central förvaltningsmyndighet och utövar tillsyn över järnvägs-, tunnelbane- och spårvägssystemen. Järnvägsstyrelsen ska verka för säkerheten inom systemen och för en effektiv järnvägsmarknad med sund konkurrens. Myndighetens uppgifter omfattar bl.a. att utfärda föreskrifter och pröva tvister enligt järnvägslagen. Vidare beslutar Järnvägsstyrelsen om tillstånd för bl.a. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, godkänner att fordon och infrastruktur får tas i bruk samt övervakar kapacitetsfördelning, avgiftssättning och tillhandahållande av tjänster. Järnvägsstyrelsen bevakar också standardiseringen inom järnvägsområdet.

Banverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemet i Sverige. Sektorsansvaret omfattar även tunnelbane- och spårvägssystemen. Verket ska inom ramen för sitt sektorsansvar vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter. Banverket ska verka för att järnvägstransportsystemet är tillgängligt, trafiksäkert, framkomligt, effektivt och miljöpåpassat, att den lokala, regionala, interregionala och internationella järnvägstrafiken samordnas samt att hänsyn tas till de behov personer med funktionshinder har inom järnvägstransportsystemet. Banverket ansvarar för banhållningen, vilket innefattar att

driva, underhålla och utveckla den statliga järnvägsinfrastrukturen samt att svara för den operativa trafikledningen. Banverket ansvarar också för fördelning av bidrag till trafikhuvudmän. Verket ska också främja en miljöanpassad järnvägstrafik samt initiera, planera och stödja samhällsmotiverad forskning och utveckling inom sitt område. Banverket får bedriva uppdragsverksamhet.

Banverket ingår i samverkansområdena Transporter respektive Skydd, undsättning och vård. Samverkansområdena redovisas under utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

Statens järnvägar är ett affärsverk som förvaltar den egendom och ansvarar för den verksamhet som före utgången av 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet och som inte överfördes till aktiebolag vid årsskiftet 2000/2001 eller som därefter inte utvecklats alternativt förts över till myndigheter eller aktiebolag. Vidare förvaltar Statens järnvägar ca 100 järnvägsfordon som hyrs ut till av staten upphandlad trafik.

Till verksamhetsområdet är kopplat flera bolag, bl.a. de av staten helägda aktiebolagen Svensk-Danska Broförbindelsen AB, A-Banan Projekt AB, Tunnelpersonalen i Malmö AB samt det delägda bolaget Botniabanan AB. Aktierna i Svensk-Danska Broförbindelsen AB förvaltades under 2006 av Banverket och Vägverket med 50 procent vardera. Bolagets uppgift är att förvalta de svenska intressena i det hälftenägda Öresundsbro Konsortiet som svarar för kust- till kustförbindelsen samt att förvalta väg- och järnvägsanslutningarna på den svenska sidan av Öresundsförbindelsen. Finansieringen av kust- till kustförbindelsen sker med lån som garanteras av

både den svenska och danska staten. För byggande av Citytunneln i Malmö svarar Banverket, som också äger samtliga aktier i Tunnelpersonalen i Malmö AB.

A-Banan Projekt AB är ett helstatligt bolag. Bolaget har till uppgift att bevaka statens rättigheter och skyldigheter enligt de s.k. Arlandabaneavtalen som reglerar byggande och drift av järnvägen från Stockholms central till Arlanda flygplats.

A-Banan Projekt AB ska vidare övervaka driften av Arlandabanan och den del av anläggningen som byggts för intercitytrafik samt följa återbetalningen av det statliga villkorslånet. Ar-

landabanan har anlagts av ett konsortium bestående av Alstom, John Mowlem Construction och NCC. Konsortiet bildade ett särskilt bolag, A-Train AB, för att genomföra och driva anläggningen. Efter färdigställandet överlämnades anläggningen till A-Banan Projekt AB som i sin tur hyr ut den till A-Train AB. A-Train AB har som ersättning fått ensamrätt att fram till 2040 bedriva flygpendeltrafik mellan Stockholms central och Arlanda flygplats. A-Train AB bedriver trafiken under namnet Arlanda Express. Den australiensiska banken Macquarie Bank Limited förvärvade A-Train AB vid årsskiftet 2003/2004.

6.2 Utgiftsutveckling

Tabell 6.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2006	Budget 2007 ¹	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
36:3 Banverket: Administration	734,7	670,5	679,6	670,8	686,4	709,5
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	11 027,1	16 440,4	15 986,2	13 670,6	14 008,4	14 348,4
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk ²	135,6	123,5	122,1	123,5	123,5	123,5
36:16 Järnvägsstyrelsen	49,1	56,9	53,9	60,9	62,3	58,9
2003 22 36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swed-carrier m.m.	-	-	0,4	-	-	-
Totalt för verksamhetsområde Järnvägar	11 946,5	17 291,3	16 842,2	14 525,8	14 880,6	15 240,3

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU 21) och förslag på tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Avser den del som finansierar järnvägar.

Vid utgången av 2006 uppgick utgiftsnivån inom verksamhetsområde Järnvägar till 11 947 miljoner kronor. Anvisade medel uppgick till 11 910 miljoner kronor. Det innebär att årets anvisade medel överskreds med 37 miljoner kronor.

Riksdagen har på tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (prop. 2006/07:100) beslutat att anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ska ökas med 125 miljoner kronor, att anslaget 36:16 *Järnvägsstyrelsen* ska ökas med 3,6 miljoner kronor och att anslaget 36:3 *Banverket: Administration* ska minskas med 3,6 miljoner kronor. Regeringen föreslår på tilläggsbudget för 2007 i samband med denna proposition att anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ökas med 3 000 miljoner kronor för amorteringar av upptagna lån. Vidare föreslår regeringen att anslag 36:4 *Banverket: Banhållning och*

sektorsuppgifter minskas med 420 000 kronor och att dessa medel tillförs anslag 36:13 *Viss internationell verksamhet*.

Regeringens förslag till anslag 2008 för verksamhetsområde Järnvägar är 14 526 miljoner kronor. För 2009 och 2010 beräknas anslagen inom verksamhetsområdet till 14 881 miljoner kronor respektive 15 240 miljoner kronor.

6.3 Resultatredovisning

6.3.1 Mål

I avsnitt 4.4 redogörs för det övergripande transportpolitiska målet och delmålen. I regleringsbrevet till Banverket, Järnvägsstyrelsen och Statens järnvägar bryts dessa ned till verksam-

hetsmål för verksamhetsområdet Järnväg med resultatindikatorer.

6.3.2 Resultat

Av tabell 6.2 nedan framgår regeringens bedömning av måluppfyllelsen för Banverkets verksamhet.

Tabell 6.2 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Banverkets regleringsbrev för 2006

TILLGÄNGLIGT TRANSPORTSYSTEM	Måluppfyllelse
Tillgängligheten för medborgarna och näringslivet ska successivt förbättras mellan regioner och omvärlden.	Uppfyllt
Utnyttjandet av Banverkets spåranläggningar ska öka.	Uppfyllt
Andelen personer med funktionshinder och andra grupper med särskilda behov som kan utnyttja järnvägstransportsystemet ska öka. Senast 2010 bör kollektivtrafiken på järnväg vara tillgänglig för personer med funktionshinder.	Uppfyllt
Barn och unga som kan utnyttja järnvägstransportsystemet ska öka.	Uppfyllt
HÖG TRANSPORTKVALITET	
Kvaliteten i järnvägstransportsystemet ska förbättras.	Ej uppfyllt
Punktligheten ska öka på järnvägsnätet.	Ej uppfyllt
Antalet störningstillfällen för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna ska minst halveras till 2007 jämfört med 1998.	Ej uppfyllt
Till 2007 ska högsta tillåtna axellast ökas från 22,5 ton till 25 ton på järnvägssträckor med omfattande inrikes systemtransporter.	Uppfyllt
Effektiviteten avseende underhållet av det statliga järnvägsnätet ska öka. Banans tillstånd ska motiveras av aktuell trafik.	Uppfyllt
SÄKER TRAFIK	
Antalet dödade och skadade inom järnvägstransportsystemet ska minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till barns och ungas säkerhet prioriteras.	Ej uppfyllt
GOD MILJÖ	
Energianvändningen per utförd transportarbete på statens spåranläggningar ska minska.	Delvis uppfyllt
Det ska inte finnas några bostadslägenheter som utsätts för buller, orsakat av järnvägstrafik, överstigande 55 dBA (mätt som maxvärde i sovrum nattetid) vid fler än fem tillfällen per natt.	Ej uppfyllt
Materialanvändningen i järnvägstransportsystemet ska vara energi- och resurseffektiv.	Delvis uppfyllt
Antalet förorenade områden som har negativa effekter på människors hälsa eller den biologiska mångfalden ska minska.	Uppfyllt
Järnvägstransportsystemets påverkan på	Delvis uppfyllt

landskapets ekologiska funktioner och kulturhistoriska karaktär och innehåll ska minimeras.	
EN POSITIV REGIONAL UTVECKLING	
Mål återfinns under rubrikerna Tillgängligt transportsystem och Hög transportkvalitet ovan.	-
ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM	
Ett jämställt järnvägstransportsystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter att påverka järnvägstransportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.	Delvis uppfyllt
Målet är en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män inom järnvägstransportområdet.	Delvis uppfyllt

Ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling

Nedan redovisas utvecklingen mot två delmål. Målet är ett tillgängligt transportsystem, där järnvägstransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. Målet är en positiv regional utveckling, där järnvägstransportsystemets utformning och funktion bidrar till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.

De verksamhetsmål som satts upp för Banverket fokuserar dels på att utnyttjandet av hela järnvägstransportsystemet ska öka, dels på att andelen personer med funktionshinder och med särskilda behov som kan nyttja järnvägen ska öka. Regeringen bedömer att gjorda insatser bidragit till att transportarbetet på järnväg ökat vilket är positivt. Det innebär samtidigt att kapacitetsbegränsningar uppstått på vissa sträckor. Insatser har gjorts för att förbättra tillgängligheten till järnvägen, men ytterligare åtgärder krävs. Sammanfattningsvis bedömer regeringen att vidtagna åtgärder har verkat i positiv riktning för att nå målen.

Persontransportarbetet totalt ökade med 0,7 miljarder personkilometer till 9,6 miljarder personkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin. Det långväga transportarbetet (mer än 10 mil) ökade till 5,7 (5,2) miljarder personkilometer. Ökningen förklaras bl.a. av en lägre och mer flexibel prissättning samt ett högre bränslepris som påverkar vägtransporter. Det kortväga transportarbetet ökade till 3,9 (3,7) miljarder personkilometer. Denna ökning förklaras av ett

förbättrat utbud för Öresundstrafiken samt troligen även bränslepris, trängselskatten i Stockholm samt ökade arbetsresor till följd av ökad sysselsättning. Persontrafikens andel av transportarbetet ökade.

Godstransportarbetet ökade åter och uppgick till 22,0 (21,7) miljarder tonkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin. Malmtrafiken svarade för hälften av ökningen, som huvudsakligen förklaras av den internationella högkonjunkturen. Ökningen blir avsevärt större om nivån för 2005 korrigeras för de omfattande transporterna av virke som skedde till följd av stormen Gudrun.

Kapacitetsutnyttjandet har ökat något bl.a. till följd av att ökningen av person- och godstrafiken tagit större kapacitet i anspråk än vad färdigställande av infrastrukturprojekt tillfört. Kapacitetshöjande åtgärder som gjorts är dubbelspår (1 km) samt fjärr- och radioblockering (119 km). Största tillåtna axellast 25 ton finns nu på 34 procent av nätet jämfört med 32 procent 2005. Allvarliga kapacitetsbegränsningar förekommer i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö, samt på Västra stambanan, Södra stambanan, Gävle-Sundsvall, Göteborg-Trollhättan och Örebro-Mjölby samt delar av Väst kustbanan och Bergslagsbanan.

Tillgängligheten vid järnvägsstationer har fortsatt uppmärksammas. På flera stationer har ombyggnader skett som innebär förbättrad plattformsmiljö och förbättrade informationssystem.

Kunskapen om *barns resande* är begränsad men kartläggningar visar att barn i hög grad reser med spårbunden trafik och i kollektivtrafiken. Banverket bedriver ett arbete med att sprida information till skolelever om riskerna med järnvägen samt nyttan av att åka tåg. Satsningen på skolinformatörer har fortsatt.

Inom ramen för Banverket och Vägverkets gemensamma uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling har en rad aktiviteter som syftar till en tillgänglig kollektivtrafik för *personer med funktionshinder* genomförts. Under 2006 har Banverket tillsammans med Vägverket arbetat med att samla sektorn kring gemensamma mål och problembilder samt tagit fram ett förslag till ett prioriterat nät, inom vilket kollektivtrafiken bör vara helt tillgänglig 2010. En sammanställning av tillgängligheten vid stationerna som är föreslagna att ingå i det priorite-

rade nätet har tagits fram. Ett antal parametrar har identifierats som kan användas för att bedöma om en station kan anses vara anpassad för personer med funktionshinder eller inte. Möjligheter till framtida mätningar av hur funktionshindrade resenärer upplever effekten av genomförda åtgärder ska studeras inom ramen för det nationella handlingsprogrammet. Standard för uppföljning, mätning och värdering av åtgärder ska tas fram.

Funktionshindrade personers synpunkter har tagits tillvara genom Banverkets tillgänglighetsråd. Banverket har också deltagit i SJ AB:s handikappråd och Rikstrafikens rådgivande delegation för handikappfrågor. Tillsammans med myndigheten för handikappolitisk samordning, Handisam, och övriga sektorsmyndigheter arbetar Banverket med projektet ”Design för alla”.

Järnvägsstyrelsen och Banverket har deltagit i det europeiska samarbetet med att utarbeta *tekniska specifikationer för driftskompatibilitet*, s.k. TSD. Dessa specifikationer är tvingande och möjliggör en successiv utveckling mot ett tekniskt mer enhetligt järnvägssystem i EU. Syftet är att minska kostnaderna för tillverkning av järnvägsmateriel och att underlätta bedrivande av effektiv internationell tågtrafik. TSD gällande tillgänglighet för personer med funktionshinder och TSD för säkerhet i järnvägstunnlar träder i kraft under 2008. Arbeta pågår med att ta fram TSD för telematikapplikationer för passagerare i syfte att underlätta information om tågtider, förseningar och gemensamma biljettsystem. TSD för det konventionella järnvägssystemet för fordon, infrastruktur och energiförsörjning är också under framtagande.

En sammantagen bedömning är att målet i denna del har uppfyllts.

En hög transportkvalitet

Målet är en hög transportkvalitet, där järnvägs-transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

Punktligheten har försämrats något. Antalet tågförseningstimmar har ökat. Regeringen bedömer att målet inte har uppnåtts.

Punktligheten minskade till 89,9 (90,3) procent för hela tågtrafiken. Punktighet minskade både för persontrafiken 90,9 (92,3) procent och för godstrafiken 78,1 (78,6) procent. Snabb-

tågens punktlighet minskade till 74 (77) procent. Antalet inställda tåg har minskat med nio procent.

Antalet *tågförseningstimmar* orsakade av infrastrukturfel och banarbeten minskade med ungefär fem procent. Förseningar orsakade av trafikledning ökade något. Förseningar p.g.a. fordon och operatörer (terminaltid) ökade. Vädret är en förklaring. Under perioden januari till mars var punktligheten låg och förseningsnivån hög för många trafiksystem, i synnerhet Svealandsbanan, Mälarbanan och pendeltågen i Stockholm och Göteborg. På grund av det höga kapacitetsutnyttjandet i dessa områden fortplantas ofta en enskild tågförsening till övriga tåg. Utöver kraftig kyla och återkommande snöfall vilket ledde till förseningar har is på växlar orsakat problem. Den 21 december 2006 stängdes Bohusbanan av efter ett omfattande ras, järnvägen öppnade åter för trafik i februari 2007.

På linjedelar med ett högt kapacitetsutnyttjande finns ett tydligt samband mellan antal tåg per tidsenhet och punktlighetsutfallet. På vissa delar av statens järnvägsinfrastruktur är kapacitetsuttaget mycket ansträngt med ökad störningskänslighet som följd.

Med anledning av försämrad punktlighet inom Stockholms pendeltrafikområde har Banverket tagit fram en plan med ett antal åtgärder i syfte att förstärka kapaciteten med en genomförandetid på 1-3 år.

Utbyggnaden för ökad tillåten axellast 25 ton har skett i så stor omfattning att målet bedöms nås 2007. Nettolasten per vagn ökar med 15 procent om axellasten höjs från 22,5 ton till 25 ton. Främst sker uppgraderingen genom bro- och banförstärkningar. Under året har åtgärder genomförts på bl.a. sträckan Umeå – Holmsund. I det närmaste har 100 (94) procent av de utpekade sträckorna nu 25 tons axellast.

Den totala trafikvolymen har ökat. Kostnaderna för underhållet har ökat med 1 kr/spårmeter till 158 kronor/spårmeter. Tågförseningstimmar beroende på fel i infrastrukturen och hastighetsnedsättningar har minskat. Spår-lägeskvaliteten har försämrats. Banverkets strategi är att prioritera de mest trafikerade banorna som har drygt 50 procent av trafiken. Underhållskostnaderna för dessa banor, som motsvarar 41 procent av spårlängden, är 175 kronor/spårmeter.

En säker trafik

Målet är en säker trafik, där ingen dödas eller allvarligt skadas inom systemet för spårbunden trafik. Den spårbundna trafikens utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

I hela spårtrafiken (järnväg, spårväg och tunnelbana) dödades eller skadades allvarligt ca 129 personer jämfört med 135 personer 2005. Antalet dödade i *järnvägstransportsystemet* (inkl. självmord) var 93 personer och antalet allvarligt skadade var 36 jämfört med 80 respektive 55 2005. En klar majoritet av de dödade och allvarligt skadade var män. Av dödsfallen rapporterades 2006 57 vara män och 33 kvinnor. Av de allvarligt skadade var 29 män och 6 kvinnor. Antalet självmord 2006 var 63, varav 38 män och 25 kvinnor. Antalet barn som dödades var 7 (8) och 1 (4) skadades allvarligt. Av dessa var 7 pojkar och 4 flickor.

En jämförelse över tiden, av andelen dödade och allvarligt skadade i promille per 1 000 tågkilometer, visar preliminärt ett sjunkande värde 2006. Resultatet av Järnvägsstyrelsens tillsyn visar att varje insats har resulterat i färre påpekanden, förbud och förelägganden jämfört med 2005 (tabell 6.3 nedan). Resultaten visar att utvecklingen på järnvägsområdet är i linje med målet om en säker trafik.

Tabell 6.3 Säkerhetsstatistik

	2006	2005
Olyckor	310	336
Dödade	93	80
Allvarligt skadade	36	55
Tillbud	72	67
Tillsynsinsatser	214	195
Rapporter till olycksjouren	444	485
Begärda olyckutredningar	67	91
Olycksutredningar som följs	1	5
Egna utredningar	0	1
Avslutade olyckärenden	393	215

Plankorsningsolyckorna minskade till 28 (30), men innebär att 9(7) personer dödades och 4(12) personer skadades allvarligt. Liksom föregående år har inte någon resande omkommit. Ingen har heller dödats till följd av urspärning, påkörning, kollision eller brand. Under året har skyddet ökat vid 24 plankorsningar och 138 plankorsningar har byggts bort. Banverket sam-

arbetar med andra inom sektorn för att förbättra säkerheten vid plankorsningar. Under 2006 har de inblandade lämnat avsiktsförklaringar på vad var och en avser att göra för att förbättra säkerheten.

Inga olyckor med *farligt gods*, dvs. utsläpp i samband med järnvägsfordon i rörelse har rapporterats.

Under året har arbetet med att upprätta nödlägesplaner för sju större rangerbangårdar fortsatt. Nödlägesplaner har upprättats för rangerbangårdarna i Gävle, Borlänge, Sävenäs, Helsingborg, Malmö och Trelleborg. Arbeta med nödlägesplan pågår för Hallsberg.

I augusti orsakade ett *jordskred* skador på järnvägsbanken i Ånn i Jämtland. Ett tåg spårade ur men inga människor skadades. I december inträffade ett skred i Bohuslän och Bohusbanan fick stängas av för trafik under en tid. Banverket och Vägverket fick under 2006 i uppdrag att redovisa vilka åtgärder man vidtagit och planerar att vidta med anledning av risk för ras och skred.

Regeringen konstaterar att säkerheten har hög prioritet i järnvägssektorn vilket resulterar i en god trafiksäkerhet. Samtidigt finns det utrymme för fortsatta förbättringar.

En god miljö

Målet är en god miljö, där järnvägstransport-systemets utformning och funktion anpassas till krav på 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. Järnvägstransport-systemets utformning ska bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås.

Järnvägssystemets huvudsakliga miljöpåverkan utgörs av energianvändning, buller från trafiken och påverkan på landskapet samt uttag och användning av material för banhållningen.

Energianvändningen har ökat något, bl.a. till följd av den ökade trafiken. Banverket har under 2006 genomfört en förstudie om energieffektivisering och energistyrning i syfte att rekommendera förbättringar inom sektorn. Enligt studien finns en årlig besparingspotential för hela sektorn på 100 miljoner kronor. Den totala kostnaden för elenergianvändningen för hela järnvägssektorn var 2006 cirka 1 miljard kronor.

En (1) bostadslägenhet var utsatt för höga *vibrationsnivåer*. Antalet *bullerutsatta* bostads-

lägenheter ökade beroende på förändrad trafikerings till 1 197 (423). Antalet åtgärdade bostadslägenheter var 153 (308). Bullermålet har inte uppnåtts.

De *material* som används i störst mängd vid drift och byggande är makadamsten (ballast) och betong (fundament och sliprar). Även stål, trä och koppar går åt i stora mängder. Användningen varierar med investeringsvolymen. Utfasning av kvicksilver i signalsystemet vid plankorsningar påskyndas. Cirka 100 kilogram kvicksilver tas bort från järnvägsanläggningarna vilket är drygt 60 procent av den totala mängden i järnvägsinfrastrukturen.

Förorenade områden har inventerats mellan åren 2004 och 2006. Vid årets utgång har huvuddelen av de fastigheter där föroreningar till följd av punktkällor misstänks inventerats. Avsättningen för sanering av anläggningar ökade med 38 miljoner kronor och uppgick 2006 till 267 miljoner kronor.

Gestaltningssystem har genomförts för hälften av nybyggnadsprojekten och för samtliga genomförda ombyggnadsprojekt.

Ett åtgärdsprogram för barriäreffekter av vägar och järnvägar har arbetats fram i samarbete med Vägverket. Cirka 70 väsentliga barriärer har identifierats varav 25 procent är järnvägsobjekt.

Regeringen bedömer att vidtagna åtgärder bidragit till att målet om en god miljö delvis har uppnåtts.

Ett jämställt transportsystem

Målet är ett jämställt transportsystem, där järnvägstransport-systemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Studier visar att kvinnor och män har olika resvanor, även om jämförelse görs mellan personer i samma ålder, med samma inkomst, förvärvsgrad och bostadstyp. Banverket har bl.a. inom Östra Banregionen genomfört så kallade plattformräkningar för att undersöka hur kvinnor och män reser i regionen. Dessa räkningar visar att män är överrepresenterade vid de största pendlingsstråken, men i stort är fördelningen mellan män och kvinnor som reser jämn.

När det gäller makt och inflytande över transportsystemets utveckling är medverkan vid planering av ny infrastruktur viktig. Mätningar av representationen vid samrådsmöten för allmänheten i planeringsprocessen visar att männen var fler vid samtliga möten med extern representation under 2006. Totalt har 2 709 personer deltagit varav 28 procent var kvinnor och 72 procent var män. Banverket arbetar med att skapa olika typer av samrådsformer för att på det sättet nå en mer jämställd representation i det aktiva deltagandet i planeringsprocessen.

En förutsättning för ett jämställt transportsystem är att det finns kompetens och medvetenhet kring genus- och jämställdhetsfrågor hos dem som arbetar med att utveckla transportsystemet. Under året har Banverket medverkat i framtagandet av en utbildning kring jämställdhet som alla anställda vid Banverket ska genomgå med början under 2008. Sammantaget bedömer regeringen att målet delvis har uppnåtts.

Uppföljning av investeringar

Under 2006, som är det tredje året i den nationella banhållningsplanen för perioden 2004–2015, uppgick Banverkets investeringar till 7,8 miljarder kronor att jämföra med 7,4 respektive 6,2 miljarder kronor för åren 2005 och 2004 (exkl. Botniabanan). Investeringarna finansieras med anslag och med lån. Av tabell 6.4 framgår att 23 procent av banhållningsplanen är genomförd efter tre år av planperioden. Till detta kommer investeringar i Botniabanan om ca 9,3 miljarder kronor.

El- och teleinvesteringarna uppgick till 749 miljoner kronor, dessa finansieras med lån.

Statsbidrag om 354 miljoner kronor för investeringar eller hyra av spårfordon har fördelats.

Under 2006 har tre objekt öppnats för trafik (se tabell 6.5). Den totala beräknade kostnaden i plan för dessa objekt var 1 255 miljoner kronor. Vid byggstart var total beräknad kostnad 1 475 miljoner kronor. Det verkliga utfallet blev 1 734 miljoner kronor. Det är nära en 18-procentig fördyring i förhållande till beräknad kostnad vid byggstart. Samtliga kostnader är beräknade i samma prisnivå. Till stor del har avvikelserna sitt ursprung i projektens tidiga planeringsskeden. Ett projekt utökades i omfattning och för de andra två innebar förändringar av utförandemetod kostnadsändringar. Ökade kostnader

mellan byggstart och efter genomförande beror bl.a. på oförutsedda kostnader i byggfasen. Metodutveckling pågår inom Banverket.

Uppföljning har även gjorts för sex objekt som öppnades för trafik 2001. Här har även effekterna av åtgärden följts upp. För tre av objekten har de planerade effekterna uppfyllts helt eller överstigs och för tre av objekten har de planerade effekterna uppfyllts delvis. Effekter som bedöms är bland annat minskade kostnader för trafikledning, kortare restider, kortare res- och transporttider, utökad person- och godstrafik samt minskad störningskänslighet.

Tabell 6.4 Uppföljning av investeringar enligt Banhållningsplanen

Miljoner kronor

	Kostnader enligt plan	Utfall 2006	Utfall 2004-2006	Utfall 2004-2006 (%)
Västra stambanan	1 186	44	80	7
Södra stambanan	4 719	36	235	5
Väst kustbanan	8 660	957	2 519	29
Kust till kustbanan	2 158	93	181	8
Ostkustbanan	2 909	179	708	24
Dalabanan	257	0	19	7
Stambanan genom övre Norrland	2 001	204	869	43
Norra stambanan	407	50	325	80
Godsstråket genom Bergslagen	4 365	240	1 008	23
Bergslagsbanan	963	1	89	9
Norge/Vänerbanan	6 229	792	1 865	30
Värmlandsbanan	376	1	15	4
Skånebanan	157	3	30	19
Jönköpingsbanan	437	9	76	17
Älvsborgsbanan	499	2	38	8
Mälarbanan	1 932	181	293	15
Svealandsbanan	1 475	8	52	4
Sala-Oxelösund	47	0	23	50
Nynäsbanan	533	17	31	6
Mittbanan	148	4	74	50
Malmbanan	227	28	132	58
Stockholm	10 159	495	2 162	21
Göteborg	1 894	24	166	9
Malmö	8 208	1 749	3 524	43
Godsstråket genom Skåne	1 066	6	16	2
Haparandabanan	2 670	143	213	8
Ådalsbanan	4 353	529	1 163	27
Blekinge kustbana	710	362	632	89
Övriga stråk	5 659	130	512	9
Statsbidrag till regionala spårfordon	4 500	354	1 096	24
Övrigt	12 407	1 159	3 184	26
Totalt	91 733	7 799	21 333	23
Botniabanan ¹	13 200	1 676	9 256	70

¹ Totalt utfall t.o.m. 2006.

Tabell 6.5 Uppföljning av objekt som öppnats för trafik under 2006

Miljoner kronor

Stråk	Objekt	Beräknad kostnad i plan	Beräknad kostnad vid byggstart	Uppföljd kostnad
Godsstråket genom Bergslagen	Mjölby, Bangårdsombyggnad, exklusive ställverk	286	423	550
Stockholm	Stockholm, plattformsanpassning (SL-området)	297	126	136
Norge/Vänerbanan	Öxnered-Trollhättan, dubbelspår	672	926	1 048
Totalt		1 255	1 475	1 734

Marknadsövervakning

Järnvägsstyrelsen ska verka för en effektiv järnvägsmarknad med likvärdiga villkor och en sund konkurrens.

Järnvägsstyrelsen har redovisat att det finns 140 (131) järnvägsföretag och 518 (497) infrastrukturförvaltare. Av dessa företag är 96 (93) både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Den stora mängden företag beror på att innehavare av t.ex. industrispår även anses vara företag i denna statistik.

Den svenska järnvägsmarknaden, som kan delas upp i en persontrafikdel och en godstrafikdel, domineras av några få aktörer. Persontrafikmarknaden präglas av SJ AB:s ensamrätt att trafikera den interregionala persontrafiken. De övriga järnvägstrafikföretagen har att konkurrera om trafikuppdrag genom de upphandlingar som görs av trafik huvudmännen och Rikstrafiken. Godstrafikmarknaden har öppnats och den långsiktiga trenden är att koncentrationen till några få bolag minskar.

Statens järnvägars avveckling av verksamhet

Affärsverket Statens järnvägar ska avveckla den verksamhet (personal, arkiv m.m.) som före utgången av 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet och som inte fördes över till:

- aktiebolag vid årsskiftet 2000/2001, eller
- myndigheter eller aktiebolag vid ett senare tillfälle.

Under året avvecklades ytterligare personal som formellt finns kvar i affärsverket efter bolagiseringen. Vid ingången av 2001 uppgick personalen till 1 211 personer och vid slutet av 2006 till 44 (56) personer. Det finns reserverade medel för att täcka framtida betalningar med nu kända förutsättningar.

Två miljöärenden har föranlett utbetalning från anslag. Ansvar för de miljöskador som

uppstått under Statens järnvägars verksamhetsutövning före 2000 kommer att ta statliga resurser i anspråk för en lång tid framöver.

I övrigt fortsätter avvecklingen av denna verksamhet.

Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden

Statens järnvägar ska förvalta leasing- och leaseholdavtal kostnadseffektivt och med en låg risk-exponering. Statens järnvägar ska inte ingå några nya åtaganden annat än vad som är nödvändigt för förvaltningen av existerande leasing- och leaseholdåtaganden. Verksamheten ska inriktas mot en avveckling av dessa åtaganden på ett affärsmässigt och effektivt sätt under beaktande av gällande reglering på respektive område.

Verksamheten består i att förvalta de leasing- och leaseholdåtaganden avseende rullande materiel och färjor, som fanns i Statens järnvägar vid bolagiseringen i början av 2001 och som inte kunde överföras till SJ AB eller Green Cargo AB. Åtagandena per den 1 januari 2007 avser 43 snabbtåg, 425 personvagnar, 23 motorvagnar, 345 (351) ellok, 89 diesellok och cirka 6 000 godsvagnar samt två färjor. Leasingavtalen förfaller till slutbetalning under perioden 2007–2021. Kostnaderna för dessa åtaganden täcks genom avtal med SJ AB och Green Cargo AB samt externt rederi.

Leasingadministrationen av järnvägsfordonen gav upphov till ett resultat på -0,7 (-7,5) miljoner kronor. Genom riksdagens beslut med anledning av budgetproposition 2006 har Statens järnvägar rätt att ta ut en ersättning i form av en offentlig-rättslig avgift enligt principen om full kostnads-täckning från de bolag som tillhandahåller leasingadministration av järnvägsfordon. Statens järnvägar ska ta ut riskavspeglande avgifter för leasing- och leaseholdåtaganden. Riskavspeglande avgifter innebär en förändring av det förhållande

som beskrivits för riksdagen i budgetpropositionen för 2002.

Trots underskottet avseende leasing-administrationen av järnvägsfordonen visade verksamhetsgrenen ett totalt överskott om 44,2 (44,8) miljoner kronor. Överskottet är hänförligt till uthyrningen av färjor och till omstrukturering av leaseholdtransaktioner.

Förvaltning av järnvägsfordon som används i statligt upphandlad trafik

Statens järnvägar ska på ett affärsmässigt och effektivt sätt förvalta och hyra ut järnvägsfordon till de av Rikstrafiken upphandlade operatörerna.

Den verksamhet som tillhandahåller järnvägsfordon för den av staten upphandlade trafiken ska över en konjunkturcykel visa en räntabilitet på sysselsatt kapital som motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet.

Som en del i åtgärds paketet i samband med kapitaltillskottet till SJ AB övertog Statens järnvägar i januari 2004 en fordonsflotta om 121 fordon. Denna flotta används i den av Rikstrafiken upphandlade trafiken och myndigheten garanterar hyran t.o.m. 2010, med undantag för de vagnar som genomgår upprustning för vilka den garanterade hyrestiden är förlängd till juni 2013. Under åren 2005 och 2006 såldes 15 fordon, var efter det återstår 106 fordon, varav 16 lok, 9 motorvagnssätt och 81 personvagnar.

Fordonsflottan var i stora delar mycket sliten och i akut behov av upprustning. Efter bemyndigade från riksdagen i budgetpropositionen för 2006 med en investeringsram om totalt 110 miljoner kronor under perioden 2006–2008 har det inletts ett upprustningsprogram som beräknas vara slutfört 2008. Investeringarna, inklusive viss anskaffning av ersättningsfordon för skrotade fordon, ska ske på affärsmässiga grunder och följa det avkastningskrav som finns för verksamheten.

Renoveringsplanen innebär en renovering till modern standard där bl.a. eluttag ska finnas för varje plats i sov- och liggvagn. Planen har tagits fram i samråd med operatören Veolia Transport och Rikstrafiken. Som en första åtgärd beslutades om upprustning av 20 liggvagnar och fem sovvagnar. Dessa vagnar har levererats under 2005 och 2006. Ytterligare 20 sovvagnar kommer att upprustas och slutligen upprustas sittvagnar.

Detta innebär att förbättringen först kommer att märkas i nattågstrafiken och först i ett senare skede i dagtrafiken Kiruna – Luleå.

Avkastningen, på i fordonen bundet kapital, har under året varit 12,5 (12,7) procent. Resultatet efter finansnettot var 16,3 (18,7) miljoner kronor. Genomsnittligt för åren 2004–2006 har avkastningen uppgått till 11,4 procent. För perioden 2004–2005 var den genomsnittliga avkastningen 10,8 procent. Under åren 2004–2006 var den genomsnittliga räntan på femåriga statsobligationer 3,4 procent, vilket innebär ett krav på 4,4 procents avkastning. Upprustningsprogrammet som påbörjats innebär att avkastningen kommer att minska över tiden för att närma sig avkastningskravet.

Statens järnvägars ekonomiska resultat

Statens järnvägars ekonomiska resultat var lägre 2006 jämfört med 2005. Affärsverket hade ett positivt rörelseresultat på 41,1 (110,7) miljoner kronor och ett positivt resultat efter finansiella poster på 58,1 (95,8) miljoner kronor.

Resultatet från 2006 uppdelat på verksamhetsgrenar ger följande bild.

Tabell 6.6 Statens järnvägars resultat efter finansnetto

Tusental kronor

	2006	2005
VG Avveckling av verksamhet	-2 400	32 300
VG Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden	44 200	44 800
VG Förvaltning av järnvägsfordon	16 300	18 700
Resultat efter finansnetto	58 100	95 800

Regeringen bedömer att uppgiften att avveckla gamla åtaganden sker ordnat och detsamma gäller förvaltningen av leasing- och leaseholdåtaganden. Fordonsplaner har upprättats för de fordon som Statens järnvägar övertog den 15 januari 2004 och en systematiserad förvaltning inklusive underhållsplan finns för dessa fordon. Sammantaget anser regeringen att Statens järnvägar har uppfyllt målen för verksamheten under 2006.

6.3.3 Analys och slutsatser

Takten i järnvägsinvesteringarna är hög. Fördyringar i förhållande till plan har uppstått i flera

projekt, bl.a. till följd av att marknadspriserna för byggarbeten och material ökat. Svårigheter att korrekt uppskatta kostnaden för ett projekt kan få effekter för infrastrukturplaneringen och styrningen på både lång och kort sikt. Det pågår förbättringsarbete med avseende på styrning av större investeringsprojekt inom både Näringsdepartementet och Banverket. Inom Banverket pågår en omorganisering där bl.a. en renodlad investeringsdivision tillskapats. Målet är bl.a. att nå en större säkerhet i kostnadskalkylerna.

Transportarbetet för såväl persontransporter som godstransporter på järnväg har ökat och nått rekordnivåer under 2006. Den ökade konkurrensen innebär att flera tågoperatörer är verksamma på järnvägsmarknaden. Trots investeringarna har kapacitetsbrist uppstått framför allt i storstäderna. Detta bidrar till att störningarna i trafiken har ökat och punktligheten har försämrats.

Trafiksäkerheten är i huvudsak god, men fortsatta insatser behövs för att förhindra att obehöriga tar sig in på spårområden, för att förebygga självmord och för att minska plankorsningsolyckorna.

Regeringen gav i november 2006 Banverket i uppdrag att revidera den nu gällande nationella banhållningsplanen för perioden 2004–2015 eftersom det fanns brister i den plan som den tidigare regeringen fastställt. Bristerna gäller främst tidsplaner och kostnadsberäkningar för olika projekt. Regeringen kommer senare under 2007 att fastställa en reviderad banhållningsplan för 2004–2015.

6.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelser utan invändningar för Banverket, Järnvägsstyrelsen och Statens järnvägar, d.v.s. Riksrevisionen har bedömt att myndigheternas årsredovisningar för räkenskapsåret 2006 i allt väsentligt är rättvisande.

6.5 Politikens inriktning

Järnvägen möjliggör säkra och energisnåla transporter på medellånga och långa avstånd. En väl fungerande tågtrafik ger möjlighet till en bekväm

och effektiv arbetspendling och ger därmed förutsättningar för regionförstoring. Utifrån hur kvinnors och mäns resmönster ser ut idag, är det ur ett jämställdhetsperspektiv särskilt viktigt med en effektiv och tillförlitlig tågtrafik för kvinnors möjligheter att ta del av de fördelar som regionförstoring erbjuder.

Järnvägen är framförallt konkurrenskraftig för godstransporter i stora volymer på långa sträckor. För att transporter av gods ska vara ett alternativ för näringslivet måste transporterna vara tillförlitliga. Bristande punktlighet och förseningar medför höga kostnader för företag som har järnvägstransporter som en del av produktionsprocessen. Förbättrade omlastningsmöjligheter bidrar till att godstransporterna på järnväg blir ännu effektivare i ett integrerat transportsystem.

Förutsättningarna för internationella godstransporter på järnväg behöver också förbättras. En svagt utvecklad konkurrens i den internationella järnvägstrafiken och brist på enhetlig teknisk standard gör det svårt att effektivt genomföra transporter som sträcker sig över flera nationella järnvägsnät. Regeringen avser att inom ramen för det europeiska samarbetet fortsatt driva på bättre villkor för den internationella godstrafiken.

Godstrafiken på järnväg har avreglerats och därmed har fler tågoperatörer kommit in på marknaden. På persontrafiksidan har marknadsöppningen skett stegvis och i takt med utvecklingen inom EU. Även inom persontrafiken sker en utveckling mot fler operatörer i den upphandlade trafiken. Regeringen ser positivt på detta och anser att det långsiktiga målet bör vara en avreglerad persontrafikmarknad inom järnvägsområdet. Regeringen kommer tillsätta en utredning som ska klargöra hur detta mål ska kunna uppnås. Ambitionen är att återkomma till riksdagen med förslag till ny lagstiftning under nästa riksmöte.

För att öka järnvägens konkurrenskraft är det nödvändigt att höja kvaliteten på transporterna och tillgängligheten till systemet. Samordning av system för biljettbokning och information är ett sätt att förenkla för resenärerna. Attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter är viktiga i det samlade persontransportsystemet. På samma sätt är utvecklingen av logistiknoder och terminaler viktiga för främjandet av intermodala transporter, där järnvägen ofta utgör en del i transportkedjan.

Trots investeringarna har kapacitetsbrist uppstått framför allt i storstäderna. Störningarna i trafiken har ökat och punktligheten har försämrats. Det finns ett stort behov av att förbättra tillförlitligheten i järnvägstrafiken och det bör bl.a. ske genom fokusering på underhåll av spår och fordon samt samordning mellan aktörerna i sektorn. Anslagen till drift och underhåll av järnvägsnätet har under en rad år varit otillräckliga i förhållande till vad som krävs för att upprätthålla en samhällsekonomiskt effektiv standard. Samtidigt har trafiken ökat varje år. Detta sammantaget har lett till bristfällig standard på stor del av järnvägsnätet med kapacitets- och punktlighetsproblem som följd. Att låta denna utveckling fortsätta innebär i princip en form av kapitalförstoring, samtidigt som förutsättningarna för person och godstransporter försämras. Den amortering av låneskulden på 3 miljarder kronor, som görs 2007 i enlighet med förslag på tilläggsbudget i denna proposition, innebär att regeringen kan satsa drygt 330 miljoner kronor extra på drift och underhåll av järnvägar under 2008. Genom tillskottet kan staten bl.a. fortsätta arbetet med att komma till rätta med de infrastrukturrelaterade problem som identifierats av SJ AB, SL AB och Banverket i den gemensamma åtgärdsplanen för järnvägstrafiken i Stockholm/Mälardalen.

Med en ansvarsfull ekonomisk politik gör regeringen bedömningen att det inte finns utrymme att trots kostnadsfördyringar i planerade projekt förändra planeringsramen för järnvägsinvesteringar. Konsekvensen av detta är att regeringens kommande beslut om den reviderade nationella banhållningsplanen för 2004-2015 kommer att innebära att angelägna projekt behöver senareläggas. Regeringen kommer i sitt beredningsarbete att göra en noggrann prövning av de projekt som finns i planen för att minimera de samhällsekonomiska konsekvenserna av senareläggningarna.

6.6 Budgetförslag

6.6.1 36:3 Banverket: Administration

Tabell 6.7 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2006	Utfall	734 707	Anslags-sparande	73 184
2007	Anslag	670 518 ¹	Utgifts-prognos	679 596
2008	Förslag	670 813		
2009	Beräknat	686 430 ²		
2010	Beräknat	709 455 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 670 813 tkr i 2008 års prisnivå.

³ Motsvarar 675 613 tkr i 2008 års prisnivå.

Anslaget finansierar Banverkets förvaltningskostnader. Från anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd, intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster. Vidare finansieras transportpolitiska utredningar och bolagsförvaltning från anslaget.

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att under 2008 bör 10 700 000 kronor föras från anslaget 36:3 *Banverket: Administration* till 36:16 *Järnvägsstyrelsen* till följd av det europeiska harmoniseringsarbetet i form av normering, ökad marknadsövervakning och drift av register.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 670 813 000 kronor anvisas under anslaget 36:3 *Banverket: Administration* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 686 430 000 kronor respektive 709 455 000 kronor.

Tabell 6.8 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:3 Banverket: Administration

Tusental kronor			
	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	677 618	677 618	677 618
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	3 895	19 761	38 033
Beslut	-10 700	-10 949	-6 196
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	670 813	686 430	709 455

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2007 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

6.6.2 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

Tabell 6.9 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2006	Utfall	11 027 079	Anslags-sparande	-12 502
2007	Anslag	16 440 387 ¹	Utgifts-prognos	15 986 226
2008	Förslag	13 670 557		
2009	Beräknat	14 008 387 ²		
2010	Beräknat	14 348 392 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 13 670 707 tkr i 2008 års prisnivå.

³ Motsvarar 13 670 707 tkr i 2008 års prisnivå.

Anslaget finansierar

- myndighetsutövning främst fastställelse av tågplan och järnvägsplan,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Banverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsförbindelsen,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- sektorsuppgifter vilket bl.a. omfattar forskning, utveckling och demonstrationsprojekt,
- investeringar i statliga järnvägar,
- drift och underhåll av statliga järnvägar samt trafikledning,
- räntor och återbetalning av lån för järnvägsändamål upptagna i Riksgäldskontoret,
- kostnader för ett eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till SVEDAB,

- kostnader för ett eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till A-Banan Projekt AB,
- riskavgift för hantering av statliga lånegarantier till Øresundsbro Konsortiet som disponeras av Riksgäldskontoret.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Banverket får enligt järnvägslagen (2004:519) ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. För 2008 beräknas intäkterna av banavgifterna uppgå till 460 miljoner kronor. Banverket bedriver dessutom extern uppdragsverksamhet som genererar intäkter.

Banavgifterna och resultatet från uppdragsverksamheten används för att finansiera banhållning och trafikantinformation. Resultatet för uppdragsverksamheten 2006 var 91 miljoner kronor och för 2007 beräknas det till 87 miljoner kronor. För 2008 beräknas resultatenheterna generera intäkter om 2 346 miljoner kronor och ha kostnader om drygt 2 271 miljoner kronor, dvs. ett positivt resultat på ca 75 miljoner kronor. Av tabell 6.10 framgår vilka avgifts- och uppdragsintäkter som Banverket beräknar för åren 2007–2009.

Tabell 6.10 Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.

Miljoner kronor (löpande priser)				
	Utfall 2006	Prognos 2007	Budget 2008	Beräknat 2009
Uppdragsverksamhet				
Intäkter	2 414	2 334	2 346	2 533
Kostnader	2 323	2 247	2 271	2 454
Resultat	91	87	75	79
Offentligrättsliga avgifter				
Banavgifter	531	460	460	460

Investeringsplan

Banverkets investeringar finansieras med anslag och i vissa fall med lån i Riksgäldskontoret. Därutöver gör Banverket investeringar i el- och teleanläggningar som finansieras med lån. Banverket beräknar att under 2008 genomföra nedanstående investeringar för ca 9 602 miljoner kronor (tabell 6.11).

Tabell 6.11 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2006	Prognos 2007	Budget 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
Investeringar i järnvägar enligt nationell plan	5 241	6 939	7 150	7 151	6 472
Tidigarelagda järnvägsinvesteringar	1 932	1 301	1 817	2 171	2 704
El- och teleinvesteringar	944	1 182	635	588	689
Summa investeringar	8 117	9 422	9 602	9 909	9 864
Finansiering					
Anslag	5 241	6 939	7 150	7 151	6 472
Lån	2 876	2 483	2 452	2 759	3 393
Summa finansiering	8 117	9 422	9 602	9 909	9 864

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Banverket ingår i sin verksamhet långsiktiga avtal som innebär ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Detta gäller både avtal om investeringar och avtal rörande drift och underhåll. Banverket lämnar också bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste bidragstagaren normalt veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut. Regeringen bör därför ges ett bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och alla bidrag där fleråriga avtal sluts och som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, detta oavsett om avtalen avser Banverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. För dessa ändamål föreslår regeringen en bemyndiganderam om 74 000 miljoner kronor. Beräkningarna omfattar framtida räntekostnader på upptagna lån.

Botniabanan AB har fått rätt att ta upp lån i Riksgäldskontoret för att finansiera utbyggnaden av Botniabanan. När banan är färdigställd ska Botniabanan AB hyra ut den till Banverket. Hyreskostnaden kommer att belasta Banverkets anslag. Hyreskostnaden ska motsvara räntekostnaden på hela den återstående skulden och det aktuella årets amortering på lånen. Regeringen föreslår därför ett bemyndigande för Botniabanan på 25 000 miljoner kronor.

Beräkningarna av bemyndigandets storlek omfattar fr.o.m. 2007 framtida räntekostnader på upptagna lån. I tabell 6.12 redovisas bemyndigandet. Vid beräkningen av bemyndiganderamen har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna.

Tabell 6.12 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader

Tusental kronor

	Utfall 2006	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010–
Ingående åtaganden	20 529 000	42 819 000	66 104 000		
Nya åtaganden	25 734 000	41 388 000	23 964 000		
Infriade åtaganden	-9 781 000	-18 103 000	-16 697 000	-12 440 000	-60 931 000
Utestående åtaganden	36 482 000	66 104 000	73 371 000		
Erhållet/förslaget bemyndigande	28 000 000¹	67 000 000	74 000 000		
Botniabanan			25 000 000		

¹Bemyndigandet omfattade inte framtida räntekostnader på upptagna lån t.o.m. 2006.

Lån

Riksdagen har begärt en redovisning av i vilken utsträckning statsbudgeten är in-tecknad för att betala framtida räntor och återbetalning av lån m.m. När det gäller omsättningstillgångar och

anläggningstillgångar ska dessa enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret, dessa redovisas samlat i finansplanen. Inom Banverket finns särskilda lån upptagna för att finansiera Banverkets investeringar i vissa järnvägsprojekt

2002–2004 (den s.k. närtidssatsningen enligt prop. 2001/02:20), eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning samt för statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten.

Därutöver ingår de prioriterade järnvägsprojekt som riksdagen beslutade om i tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100 avsnitt 7.1.18, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274). Låneramen 2008 för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 15 400 miljoner kronor. Av den totala låneramen avser ca 5 400 miljoner kronor de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg – Degerön, Mjölby – Motala, Trollhättan – Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet. De olika lånedelarna avseende de prioriterade projekten ska återbetalas i jämn takt under 25 år med start vid tidpunkten när respektive banprojekt färdigställs. Lån avseende den s.k. närtidssatsningen amorteras med start 2005 och ska enligt tidigare beslut vara slutamorterade 2015. I enlighet med regeringens förslag i denna proposition kommer lån avseende den s.k. närtidssatsningen i huvudsak att vara slutamorterade 2007. Banverkets totala upplåning hos Riksgäldskontoret vid utgången av 2006 var 13 309 miljoner kronor exklusive anläggningstillgångar.

För byggandet av Botniabanan föreslår regeringen en låneram om 16 000 miljoner kronor för budgetåret 2008 till Botniabanan AB.

Botniabanan AB har meddelat att bolaget avser att återkomma till regeringen med en ny bedömning av huvudtidsplan, slutkostnadsprognos och finansieringsbehov så snart miljövillkor och i

laga kraft vunna järnvägsplaner finns för hela Botniabanan. Det kan därför bli aktuellt för regeringen att återkomma till riksdagen angående Botniabanans finansiering och behov av bemyndiganderam för projektet.

Av tabell 6.13 framgår Banverkets beräknade nettoupplåning samt nettoupplåningen för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2007–2015.

Tabell 6.13 Beräknad nettouplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2007–2015

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2006-12-31	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Skuld 2015-12-13
Eldriftsanläggningar	6 422	791	260	190	264	241	228	190	189	9	8 783
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	1 962	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	783
Närtidssatsningar	3 411	-3 379	-32	0	0	0	0	0	0	0	0
Prioriterade järnvägsprojekt	2 236	1 301	1 817	2 120	2 580	2 479	1 350	918	2 418	1 318	18 538
Teleanläggningar	1 031	-23	-56	-49	-43	-37	14	12	11	10	871
Finansiering via statskapital ¹	-1 753	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1 753
Summa nettouplåning för övriga krediter hos RGK	13 309	-1 441	1 859	2 130	2 670	2 551	1 461	990	2 487	1 205	27 222
Villkorslån Arlandabanan	1 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 000
Matarledning	190	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11	91
Totalt	14 499	-1 452	1 848	2 119	2 659	2 540	1 450	979	2 476	1 194	28 313
Botniabanan	10 828	2 272	2 250	1 900	1 350	-465	-465	-465	-465	-465	16 275

¹Tillförda anslagsmedel för finansiering av bl.a. eldrifts- och teleanläggningar (statskapital) samt leverantörskrediter (rörelsekapital) i investeringsprojekt.

I tabell 6.14 nedan redovisas Banverkets ackumulerade skuld samt skulden för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden

2006–2015. Skulden är en konsekvens av nettouplåningen ovan.

Tabell 6.14 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2006–2015

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012	Skuld 2013	Skuld 2014	Skuld 2015
Eldriftsanläggningar	6 422	7 213	7 473	7 663	7 927	8 168	8 395	8 586	8 775	8 783
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	1 962	1 831	1 700	1 569	1 438	1 307	1 176	1 045	914	783
Närtidssatsningar	3 411	32	0	0	0	0	0	0	0	0
Prioriterade järnvägsprojekt	2 236	3 537	5 354	7 474	10 054	12 533	13 883	14 801	17 220	18 538
Teleanläggningar	1 031	1 008	952	904	861	824	838	850	861	871
Finansiering via statskapital ¹	-1 753	-1 753	-1 753	-1 753	-1 753	-1 753	-1 753	-1 753	-1 753	-1 753
Summa Banverkets lån hos RGK	13 309	11 868	13 726	15 857	18 527	21 078	22 540	23 530	26 016	27 222
Villkorslån Arlandabanan	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Matarledning	190	179	168	157	146	135	124	113	102	91
Totalt	14 499	13 047	14 894	17 014	19 673	22 213	23 664	24 643	27 118	28 313
Botniabanan	10 828	13 100	15 350	17 250	18 600	18 135	17 670	17 205	16 740	16 275

¹Tillförda anslagsmedel för finansiering av bl.a. eldrifts- och teleanläggningar (statkapital) samt leverantörskrediter (rörelsekapital) i investeringsprojekt.

De lån som Banverket har tagit upp i Riksgäldskontoret ska återbetalas genom att Banverkets anslag belastas med kostnader för räntor och återbetalning av lån. I tabell 6.15 redovisas det årliga anslagsbehovet 2006–2015 för räntor och återbetalning av dessa lån. Enligt avtalet om byggande av Botniabanan (prop. 1997/98:62,

bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) ska Banverket betala hyra för anläggningen när den färdigställts och öppnats för trafik. Anslagsbehovet för denna hyra, som bl.a. inkluderar Botniabanan AB:s kostnader för ränta och avskrivningar, framgår av nedanstående tabell (tabell 6.15).

Tabell 6.15 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2006–2015

Miljoner kronor

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Lån i RGK										
Räntor	483	458	534	849	1 133	876	966	1 021	1 099	1 182
Amorteringar	758	3 829	502	474	478	557	565	835	844	849
Summa räntor och amorteringar RGK	1 241	4 287	1 036	1 323	1 611	1 432	1 531	1 856	1 943	2 031
Ränta Arlandabanan Villkorlån	39	40	40	42	42	42	42	42	42	42
Hyra Botniabanan	0	0	0	0	323	1 286	1 265	1 244	1 224	1 203
Hyra förbindelser	40	40	50	60	70	70	70	70	70	70
Totalt räntor och amorteringar	1 320	4 367	1 126	1 425	2 046	2 831	2 909	3 213	3 279	3 346
Riskavgift Öresundskonsortiet	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Total anslagsbelastning	1 405	4 452	1 211	1 510	2 131	2 916	2 994	3 298	3 364	3 431

Regeringens överväganden

Riksdagen har beslutat om ekonomiska planeringsramar för järnvägar för perioden 2004–2015 (prop. 2001/2002:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126 och prop. 2003/2004:95, bet. 2003/04:TU10, rskr. 2003/04:266). Ramen för investeringar i järnväg är 107,7 miljarder kronor. Ramen för drift- och underhåll av järnväg är 38 miljarder kronor. Den tidigare regeringen har fastställt den nationella banhållningsplanen för perioden 2004–2015 samt beslutat om ekonomiska ramar för de regionala länstransportplanerna.

Den amortering av låneskulden på 3 000 miljoner kronor som görs 2007 i enlighet med förslag på tilläggsbudget i denna proposition, innebär att anslagsbehovet för räntor och återbetalning av lån för järnvägar 2008 blir ca 330 miljoner kronor lägre än vad som tidigare beräknats. Dessa medel tillförs drift, underhåll och trafikledning.

Utgifterna för medlemsavgifter i vissa internationella organisationer, däribland den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik OTIF, har ökat och de medel som anvisas anslaget 36:13 *Viss internationell verksamhet* är otillräckliga. Regeringen föreslår att 150 000 kronor förs från anslag 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsavgifter* till anslag 36:13 *Viss internationell verksamhet*.

Det totala anslaget till banhållning och sektorsavgifter under 2007 var ca 16 441 miljoner kronor, dess fördelning på poster framgår av tabell 6.16. Där framgår också en preliminär beräkning av anslagsposter och delposter för 2008–2010. Det ankommer dock på regeringen att besluta om medlens slutliga fördelning på

poster. Härledning av anslagsnivån framgår av tabell 6.17.

Förslag och beräkningar 2008–2010

För 2008 gör regeringen följande preliminära beräkning av anslaget fördelning på anslagsposter och delposter, tabell 6.16.

Anslagsposten Myndighetsutövning beräknas till 7 miljoner kronor vilket är en minskning med 1 miljon kronor jämfört med föregående år.

Anslagsposten Bidrag till Inlandsbanan och ersättning till Öresundsbro Konsortiet beräknas till totalt 392 miljoner kronor, varav bidraget till Inlandsbanan uppgår till 111 miljoner kronor och kostnaden för trafikavgifter för Öresundsförbindelsen till 281 miljoner kronor.

Anslagsposten Sektorsavgifter beräknas till 189 miljoner kronor vilket är en ökning med 4 miljoner kronor jämfört med föregående år.

Anslagsposten Banhållning omfattar investeringar, drift, underhåll och trafikledning samt räntor och återbetalning av lån.

Delposten Investeringar i nationell plan beräknas till 7 151 miljoner kronor. Banverket får också finansiera bidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar och regionala spårfordon från posten.

Delposten Drift, underhåll och trafikledning beräknas till 4 732 miljoner kronor.

Delposten Räntor och återbetalning av lån beräknas till 1 115 miljoner kronor.

Anslagsposten Riskavgift för Öresundsbrokonsortiet beräknas till 85 miljoner kronor vilket är oförändrat jämfört med föregående år.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 13 670 557 000 kronor anvisas under anslaget 36:4 *Banhållning och sektorsavgifter* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till

14 008 387 000 kronor respektive 14 348 392 000 kronor.

Tabell 6.16 Fördelning av anslaget på anslagsposter

Miljoner kronor

	Utfall 2006	Anslag 2007	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknad 2009	Beräknad 2010
Myndighetsutövning	6	8	7	7	7	7
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet	371	367	378	392	402	411
Sektorsuppgifter	183	185	192	189	194	198
Investeringar i nationell plan	5 241	7 273	6 815	7 151	7 155	6 481
Drift, underhåll och trafikledning	3 822	4 009	4 105	4 732	4 824	5 028
Räntor och återbetalning av lån	1 320	4 514	4 406	1 115	1 339	2 134
Riskavgift för Öresundsbro Konsortiet ¹	86	85	83	85	87	89
Summa	11 028	16 441	15 986	13 671	14 008	14 348

¹ Disponeras av RGK

Anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* för perioden 2008–2010 har beräknats enligt nedanstående tabell (6.17).

Tabell 6.17 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	13 315 807	13 315 807	13 315 807
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	253 000	588 163	925 633
Beslut	101 750	104 417	106 952
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	13 670 557	14 008 387	14 348 392

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2007 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

6.6.3 Bolagsförvaltningen

A-Banan Projekt AB

Järnvägen mellan Stockholm och Arlanda (Arlandabanan) invigdes i november 1999. Genomförandet av projektet föregicks av ett antal utredningar där bl.a. förutsättningarna att få privata intressenter att satsa kapital belystes. För att förbättra dessa förutsättningar valdes en modell där järnvägsprojektet delades upp i två delar. Staten skulle finansiera utbyggnaden mellan Stockholm och Rosersberg, medan sträckan Rosersberg-Arlanda samt

spårutbyggnaden norr om Arlanda till stambanan vid Odensala genomfördes i form av ett samfinansieringsprojekt mellan staten och privata intressenter. I samfinansieringsprojektet ingick även byggandet av stationer på Arlanda och Stockholms central. Statens aktör i samfinansieringsprojektet är A-Banan Projekt AB (A-Banan). Bolaget bildades för att sköta upphandlingen av Arlandabanan och för att hantera statens rättigheter och skyldigheter i samfinansieringsprojektet. Dess motpart är A-Train AB (A-Train) som ägs av den australiensiska banken Macquaire Bank Limited.

Enligt Arlandabanan Project Agreement (Projektavtalet) ligger hos A-Train risker för enade med byggande och drift samt marknadsrisk och finansieringsrisk. Staten har inte lämnat några garantier vad gäller trafikutveckling, banklån eller A-Trains intäkter. Staten har svarat för en stor del av kostnaderna för infrastrukturen och har därför, förutom det trafikpolitiska intresset, även ett stort intresse av att projektet utvecklas på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt.

Riksdagen godkände (bet. 1993/94:TU36) förslag till de fyra grundläggande avtalen för projektet och angav i samband därmed ramarna för projektet. Bl.a. ska järnvägen efter färdigställandet ägas av A-Banan och krav ställs på en samordnad trafiklösning på Arlanda flygplats.

I tillägg här till kan nämnas att när regeringen 1991 gav tillstånd till Luftfartsverket (LFV) att bygga en tredje landningsbana på Arlanda flygplats förenades

detta med krav på de samlade utsläppen av koldioxider och kväveoxider från verksamheten på flygplatsen samt krav på en järnvägsförbindelse till denna.

Med de av riksdagen angivna förutsättningarna träffade A-Banan och A-Train 1994 ett s.k. "Bridging Agreement". Frågan om förutsättningarna för avtalet med A-Train kom att diskuteras på nytt i riksdagen och gällde bl.a. rätten att bestämma vem som får trafikera Arlandabanan. En av regeringen särskild tillkallad förhandlingsman (Claes-Erik Norrbom) kom i februari 1995 för statens räkning bl.a. överens med A-Trains ägare om att staten slutligt bestämmer vem som får trafikera Arlandabanan. A-Train ska ha rätt till skälig total ersättning om A-Trains trafik påtagligt inskränks. Staten har efter 15 år rätt att lösa A-Train från kontraktet om inte den eftersträvade samordningen mellan den lokala, regionala och nationella järnvägstrafiken sinsemellan och med flygtrafiken på landets huvudflygplats kan åstadkommas.

Det kan konstateras att projektet varit lyckosamt i den meningen att byggandet av järnvägsanläggningen har genomförts inom fastställda tids- och kostnadsramar. Flygpendeltrafiken bedrivs med avtalad turtäthet och i avtalad omfattning samt har en efter svenska förhållanden mycket hög tillförlitlighet och regularitet.

Riksdagen gav (bet. 2004/05:TU8, rskr. 2004/05:213) regeringen till känna att regeringen bör utveckla sin styrning av A-Banan. Riksdagen ansåg vidare (bet. 2005/06:TU1) att ett tydliggörande av A-Banans uppgifter främst i förhållande till de transportpolitiska målen är nödvändig. Vidare önskade riksdagen att en samlad utvärdering av såväl effekterna av järnvägsförbindelsen till Arlanda som den valda finansieringsformen utförs och redovisas.

Näringsdepartementet har genom en extern utvärdering våren 2007 låtit göra en ekonomisk och finansiell analys av statens risker av Arlandabanan.

A-Banan har även låtit genomföra en transportpolitisk utvärdering av projektet. Dessa båda rapporter utgör underlag för regeringens kommande ställningstaganden när det gäller projektet.

I korthet visar rapporterna att Arlandabanan starkt bidragit till en utveckling

mot de transportpolitiska målen. En del återstår att göra framför allt när det gäller en integrering av Arlandabanan i det övriga trafiksystemet.

Den samlade bedömningen av statens risker är att den största osäkerheten är kopplad till intäkternas utveckling. Denna beror i första hand på utvecklingen av Arlanda flygplats som i sin tur beror på den ekonomiska utvecklingen, konjunktur, utveckling av andra flygplatser i Stockholmsområdet samt konkurrenssituationen gentemot andra trafikslag.

Regeringen har för avsikt att överföra förvaltningen av A-Banan från Banverket och LFV till regeringen.

Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB)

SVEDAB förvaltar den svenska ägarandelen i Öresundsbro Konsortiet som driver den självfinansierade Öresundsbron. SVEDAB äger och driver även de svenska landanslutningarna. Målet för SVEDAB:s verksamhet är att ge privatresenärer och näringsliv en tillfredställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning. Denna trafikförsörjning ska gynna regionen och integrationen mellan Sverige och Danmark, men också förenkla resor och transporter till övriga Europa.

Regeringen har för avsikt att överföra förvaltningen av SVEDAB från Banverket och Vägverket till regeringen.

Botniabanan AB

Mellan Staten, Kramfors, Örnsköldsviks, Nordmalings och Umeå kommuner samt Västernorrlands och Västerbottens läns landsting träffades 1997 ett huvudavtal om byggandet av Botniabanan. Banan omfattar en cirka 19 mil, ny enkelspårig järnväg från Nyland, nordväst om Kramfors, via Örnsköldsvik till Umeå.

Sedan 2007 förvaltas Botniabanan AB av Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

6.6.4 36:16 Järnvägsstyrelsen

Tabell 6.18 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2006	Utfall	49 060	Anslags- sparande	1 519
2007	Anslag	56 857 ¹	Utgifts- prognos	53 853
2008	Förslag	60 859		
2009	Beräknat	62 271 ²		
2010	Beräknat	58 853 ³		

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 60 859 tkr i 2008 års prisnivå.

³ Motsvarar 56 059 tkr i 2008 års prisnivå.

Anslaget finansierar kostnader för tillsyn av säkerheten i järnvägssystemet, tunnelbane-systemet och spårvägssystemet. Tillsynen omfattar tillståndsgivning, godkännanden, säkerhetstillsyn och föreskriftsarbete. Vidare finansieras övervakning av att avgifterna som tas ut för nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen fastställs på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Anslaget finansierar övervakning av att kapacitetstilldelningen av järnvägsinfrastrukturen och tillhandahållandet av tjänster sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Det finansierar även övervakning av att marknaderna för järnvägs-tjänster fungerar effektivt ur ett konkurrens-perspektiv samt att det förs ett fordonsregister över svenska järnvägsfordon och ett infrastrukturregister över den svenska infrastrukturen.

Regeringens överväganden

Anslaget föreslås öka med 10 700 000 kr under 2008 till följd av det europeiska harmoniseringsarbetet i form av normering, ökad marknadsövervakning och drift av register. Regeringen föreslår att 60 859 000 kronor anvisas under anslaget 36:16 *Järnvägsstyrelsen* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 62 271 000 kronor respektive 58 853 000 kronor.

Tabell 6.19 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:16 Järnvägsstyrelsen

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	49 757	49 757	49 757
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	402	1 566	2 902
Beslut	10 700	10 948	6 194
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	60 859	62 271	58 853

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2007 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

6.6.5 Statens järnvägar

Statens järnvägar ska avveckla viss verksamhet (personal, arkiv, m.m.), förvalta leasing- och leaseholdåtaganden och förvalta fordon som används i statligt upphandlad trafik. Verksamhetsgrenarna Avveckling av verksamhet respektive Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden har inget avkastningskrav medan verksamhetsgrenen Förvaltning av järnvägsfordon över en konjunkturcykel ska ge en räntabilitet på sysselsatt kapital² som motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. Statens järnvägar ger i sin verksamhetsplan för åren 2008–2010 följande prognos för resultaten per verksamhetsgren. Prognosen utgår från antaganden om externa räntor på 4,0 procent under perioden.

² Räntabilitet på sysselsatt kapital: Resultat efter finansiella poster plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital. I Statens järnvägar används det i fordonen bundna kapitalet som sysselsatt kapital.

Tabell 6.20 Resultatutveckling

Tusental kronor

	Prognos 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
VG Avveckling av verksamhet	20 700	22 900	23 100	23 600
VG Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden	11 800	1 800	3 800	2 500
VG Förvaltning av järnvägsfordon	- 900	200	11 300	15 100

Tabell 6.21 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2006	280 670	225 329	55 341
(varav tjänsteexport)	1 698		
Prognos 2007	283 300	236 700	46 600
(varav tjänsteexport)	6 637		
Budget 2008	138 900	104 300	34 600
(varav tjänsteexport)	4 000		

Intäkter som får disponeras = Alla intäkter exklusive offentligt rättsliga avgifter, upplösning av reserver, jämförelsestörande poster och finansiella intäkter.

Kostnader = alla kostnader exklusive jämförelsestörande poster och finansiella kostnader

Tabell 6.22 Offentligt rättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentligt rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2006		3 848	3 885	-37
Prognos 2007		3 755	3 718	37
Budget 2008		3 900	3 900	0

Regeringens överväganden

Regeringen anser att nuvarande avkastningskrav för verksamhetsgrenen Förvaltning av järnvägsfordon är motiverad och att räntabilitet på sysselsatt kapital över en konjunkturcykel bör motsvara räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. För övriga verksamheter bör det inte heller fortsättningsvis finnas något avkastningskrav utan de ska bära sina egna kostnader.

Med avgiftsintäkterna som Statens järnvägar får disponera från verksamhetsgrenarna Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden och Förvaltning av järnvägsfordon gör regeringen bedömningen att det är möjligt att

balansera resultatet mellan räkenskapsåren och bedriva en verksamhet av god kvalitet.

Regeringen föreslår att Statens järnvägars verksamhet fortsätter enligt nuvarande finansieringsmodell och avkastningskrav. Regeringen har dock för avsikt att inleda en översyn av affärsverket Statens järnvägar i syfte att utreda alternativ för organisation av de verksamheter som i dag bedrivs inom affärsverket.

Finansiella befogenheter m.m.

Statens järnvägar förvaltar leasing- och leaseholdåtaganden avseende finansiell- och operationell leasing till betydande belopp. Genom att Statens järnvägar är en del av staten ansvarar staten för dessa åtaganden. För att fullfölja åtagandena tecknar Statens järnvägar efter tidigare bemyndiganden från riksdagen underutyrningsavtal och placerar medel enligt antagen finanspolicy. För att finansiera dessa åtaganden och affärsverkets andra åtaganden hade Statens järnvägar vid årsskiftet långfristiga skulder på ungefär 9 000 miljoner kronor och kortfristiga skulder på ungefär 3 000 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att ikläda sig långfristiga skulder, inbegripet Statens järnvägars finansiella leasing- och leaseholdåtaganden, inom en total låneram av 10 300 miljoner kronor under 2008.

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att förvalta de leasing- och leaseholdåtaganden som Statens järnvägar förvaltar i dag. I denna förvaltning ingår bl.a. rätten att teckna underutyrningsavtal avseende leasingkontrakt, teckna lån och inlösa leasing- och leaseholdavtal.

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att placera överskottslikvid enligt en finanspolicy som utgår från principen om minsta möjliga kreditrisk.

Investeringsplan

Statens järnvägar får tillhandahålla lok och vagnar till den av staten upphandlade inter-

regionala persontrafiken. De fordon som finns för detta uppdrag behöver renoveras och utrustas med ny teknik. Statens järnvägar avser att finansiera dessa investeringar inom ramen

för ordinarie verksamhet. Investeringarna förväntas ge positiv avkastning.

Tabell 6.23 Investeringsplan för Statens järnvägar

Miljoner kronor

	Total utgift under 2008-2010	Utfall 2006	Prognos 2007	Budget 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
Underhåll av ellok	0	9	4	-	-	-
Upprustning av personvagnar	24	34	68	24	-	-
Säkerhetsinvesteringar	0	0	-	-	-	-
Ombyggnad av vagnar	0	0	-	-	-	-
Köp av begagnade vagnar	0	-	-	-	-	-
Summa investeringar	24	43	72	24	-	-
Intern finansiering	24	43	72	24	-	-
Extern finansiering	0	0	0	0	-	-
Summa finansiering	24	43	72	24	-	-

6.7 Transeuropeiska nätverk för transporter

Grunden för det transeuropeiska nätverket (TEN) finns i Maastrichtfördraget, artiklarna 154 och 155. En väl utbyggd infrastruktur gör det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i hög utsträckning utnyttja fördelarna med ett område utan inre gränser. TEN finns för transportinfrastruktur (T) -, energi- och telekommunikationsnätverk.

TEN-T nätverket integrerar nationella infrastrukturnätverk och trafikslag, länkar perifera regioner till Centraleuropa och ökar säkerheten och effektiviteten i nätverket.

För att kunna söka medel ur budgeten för TEN-T måste infrastrukturen återfinnas på de kartor som finns i riktlinjerna för TEN-T. Medel kan sökas för studier och projekt. Studier kan högst beviljas medel med upp till 50 procent av de totala kostnaderna och projekt med maximalt 10 procent (30 procent för prioriterade projekt som överskrider nationsgränser eller naturliga barriärer, 20 procent för övriga prioriterade projekt).

Den 29 april 2004 antogs revideringen av riktlinjerna för TEN-T nätverket (beslut 884/2004, revidering av 1692/96). I riktlinjerna återfinns 30 projekt som ska ha hög prioritet. Två av dessa projekt berör direkt Sverige. Dessa är den nordiska triangeln (multimodal korridor

Köpenhamn – Oslo – Stockholm – Helsingfors) och sjömotorvägar.

För perioden 2001–2006 är 75 procent av budgeten för TEN-T fördelad enligt det s.k. Multiannual Indicative Programme (MIP). Kommissionen har under 2006 fortsatt arbetet med en ny MIP för perioden 2007–2013. Sverige har under 2007 sökt medel för följande projekt i MIP-programmet:

Tabell 6.24 Projekt som Sverige sökt medel för i MIP 2007–2013

Citytunneln i Malmö
ERTMS Öresundsregionen
Västkustbanan
Nordlänken Göteborg–Trollhättan
E 45 Göteborg–Trollhättan
E 20 Norra länken
E 6 Trelleborg-Vellinge
E 6 Bohuslän

MIP är indikativt, dvs. om ett projekt fortskrider snabbare eller långsammare än planerat påverkas den årliga bidragsgivningen. Under 2006 har Sverige fått beviljat följande projektbidrag från MIP.

Tabell 6.25 Bidrag MIP 2006

Miljoner euro	
Citytunneln i Malmö	5,7
Södra och Västra stambanorna	5,4
Citybanan	2,5
Väg E6 i Bohuslän	1,5
VIKING	0,4
NUP	1,5
Summa	17,0

Ungefär 25 procent av budgeten för TEN-T fördelas årligen för projekt som inte ingår i MIP. För 2006 har Sverige erhållit bidrag för följande projekt.

Tabell 6.26 Övriga bidrag 2006

Miljoner euro	
ERTMS Botniabanan	1,0
Summa	1,0

Regeringens överväganden

EU-stödet till Sverige har underlättat finansiering av projekt som är prioriterade ur ett europeiskt och svenskt perspektiv. Regeringen anser att det är viktigt att Sverige aktivt deltar i sökandet av bidrag från budgeten för TEN-T och att projekt som tilldelats bidrag slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut från EU-kommissionen.

6.7.1 36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tabell 6.27 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2006	Utfall	193 807	Anslags-sparande	62 149
2007	Anslag	248 500 ¹	Utgifts-prognos	223 092
2008	Förslag	248 500		
2009	Beräknat	248 500		
2010	Beräknat	248 500		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget finansierar bidrag som Europeiska unionen beviljar till projekt och studier som ingår i det transeuropeiska transportnätverket för investeringar i transportinfrastruktur. Det innebär att bidrag från EU betalas in på statsbudgetens inkomstsida. Sedan utbetalas beviljade bidrag från statsbudgetens utgiftssida till de aktuella projekten. Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket disponerar anslagsposter under anslaget.

Regeringens överväganden

Målsättningen har varit att försöka erhålla så mycket bidrag som möjligt för året.

Regeringen föreslår att 248 500 000 kronor anvisas under anslaget 36:5 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 248 500 000 kronor för respektive år.

Tabell 6.28 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för anslag 36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	248 500	248 500	248 500
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	248 500	248 500	248 500

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

7 Sjöfart

7.1 Omfattning

Verksamhetsområdet omfattar bl.a. sjöfartsnäring, sjösäkerhets- och miljöarbete och den sjöfartsinfrastruktur som inte faller under hamnarernas ansvar. Ansvarig sektorsmyndighet inom verksamhetsområdet är Sjöfartsverket. Andra myndigheter som verkar inom området är Rederinnämnden och Kustbevakningen.

Sjöfartsverket ska på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning ansvara för att sjöfarten har tillgång till farleder med god framkomlighet och hög säkerhet året runt på samtliga svenska hamnar av betydelse. Verksamheten ska huvudsakligen bedrivas med inriktning på handelssjöfarten. Fritidsbåtstrafikens, fiskets och marinens intressen ska beaktas. Sjöfartsverket är även ansvarig myndighet för sjöräddningen i Sverige.

Chefen för Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket ansvarar för, meddelar föreskrifter och fattar beslut i enskilda fall i frågor om sjösäkerhet, förorening från fartyg, arbetsmiljö, vilotider och sjöfartsskydd i den mån det ankommer på Sjöfartsverket. Vidare ansvarar chefen för Sjöfartsinspektionen för tillsynen över efterlevnaden av ovanstående beslut och föreskrifter.

Sjöfartsverket ingår i samverkansområdena Transporter och Skydd, undsättning och vård. Samverkansområdena redovisas under utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

Rederinnämnden ska medverka till att den svenska handelsflottan får rimliga konkurrensvillkor, som leder till en hög transportkvalitet för näringslivet. Rederinnämnden administrerar sjöfartsstödet.

Kustbevakningen svarar för samordning av de civila behoven av sjöövervakning och förmedlar civil sjöinformation till berörda myndigheter. Vidare svarar Kustbevakningen för sjöövervakning av såväl handelssjöfarten som fritidsbåtstrafiken på svenskt territorialvatten och inom svensk ekonomisk zon. Myndigheten bedriver vidare sjösäkerhetstillsyn genom att utöva tillsyn av förpackat farligt gods i hamnar och i övrigt i enlighet med den överenskommelse som finns mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Kustbevakningen är även ansvarig myndighet för miljöräddningen i Sverige.

7.2 Utgiftsutveckling

Den anslagsfinansierade delen inom verksamhetsområdet har legat inom ramen för anvisade anslag. Detta har dock varit möjligt genom att Sjöfartsverkets intäkter från avgifter från handelssjöfarten samt balanserade vinstmedel använts för att finansiera sjöräddningsverksamheten. Från 2008 föreslås att anslaget 36:6 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* utökas för att 2008 uppgå till 211 224 000 kronor. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 150 574 000 kronor respektive 150 574 000 kronor.

Tabell 7.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2006	Budget 2007 ¹	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ²	8,5	19,8	20,0	19,8	19,8	19,8
36:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. ³	70,6	70,6	70,6	211,2	150,6	150,6
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3
36:8 Sjöfartsregistret	5,2	5,9	6,0	6,0	6,2	6,3
36:9 Rederinämdnen: Administration	1,2	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5
Totalt för verksamhetsområde Sjöfart⁴	147,8	160,0	160,4	300,8	240,4	240,5

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Avser den del av anslaget som finansierar sjöfart.

³ Anslagsbeteckning föreslås i samband med denna proposition ändras från "Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m." till "Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.". Anledningen är att en betydande del av anslaget i och med föreslagen utökning av anslaget kommer att avse finansiering av sjöräddningsverksamhet.

⁴ Kustbevakningens beräknade utgifter redovisas under utgiftsområde 6. Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

7.3 Resultatredovisning

7.3.1 Mål

Sjöfartsverket ska på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning ansvara för att sjöfarten har tillgång till farleder med god framkomlighet och hög säkerhet året runt på samtliga svenska hamnar av betydelse.

7.3.2 Resultat

Resultat Sjöfartsverket

Ett tillgängligt transportsystem och en hög transportkvalitet

Verksamhetsmål: Ett tillgängligt transportsystem, där sjötransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. Sjöfarten ska kunna bedrivas året runt i svenska farvatten och på samtliga svenska hamnar av betydelse. Sjötransportsystemet ska medge hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

Resultat: Sjöfart har bedrivits året runt i de svenska farvattnen genom att isbrytarassistans tillhandahållits. Under säsongen var den genomsnittliga väntetiden på assistans två timmar och tolv minuter.

Farledsförbättringar med breddning av in-seglingsrännan till Malmö Oljehamn har star-

tat under 2006. Muddringsarbetet blev klart i mars 2007. Samtidigt genomfördes underhållsmuddring för att återställa leddjupet i Flintrännan.

För att höja säkerheten i Göta älv breddades ett smalt parti vid Laxgrundet nedströms Lilla Edet. Arbetet blev klart under våren 2007.

Antal fyrbesiktningar och servicebesök uppgår till sammanlagt 1 643 stycken och uppfyller därmed ställda mål för året med god marginal.

Sjöfartsverket ska 2014 enligt en internationell standard ha sjömått 57 000 km² vatten vilket innebär ca 4 400 km²/år. År 2004 mättes 4 400 km², 2005 mättes 1 900 km² samt 2006 1 100 km². Av de vatten som sjömättes 2006 avsåg cirka 610 km² konceptet Säkra Sjövägar. För att nå målsättningen för 2014 krävs att Sjöfartsverket kan utöka sin sjömätning.

Sjöfartsverket ska verka för att hänsyn tas till funktionshindrade resenärers särskilda behov i sjöfarten. Under året har Sjöfartsverket fortsatt sprida kännedom om den nätbaserade handboken som behandlar de nya föreskrifterna om handikappanpassning av passagerarfartyg i svensk inrikes trafik. Handboken beskriver hur föreskrifterna ska tolkas, hur ett nybyggt passagerarfartyg kan utformas samt vad som gäller vid ombyggnad av ett befintligt fartyg. Trafikverket har tillsammans med Boverket och Rikstrafiken från 2002 och fram till 2005, årligen mätt tillgängligheten för funktionshindrade i transportsystemet. Myndigheterna som samarbetat rörande mätningarna

beslutade att ställa in 2006 års mätning, efter att ha funnit brister i undersökningens kvalitet och den metod som använts. I det regeringsuppdrag om framtagande av ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, som under 2006 givits till Banverket och Vägverket, ingår att ta fram ett system för uppföljning, mätning och värdering av berörda aktörers genomförda åtgärder. Handlingsprogrammet ska redovisas den 31 december 2007 och väntas bli en viktig utgångspunkt för den framtida uppföljningen av utvecklingen av andelen funktionshindrade som kan nyttja transportsystemet.

En säker sjöfart

Verksamhetsmål: En säker sjöfart, där ingen dödas eller allvarligt skadas.

Resultat: Antalet omkomna/saknade inom sjöräddningens ansvarsområde uppgick till 34 personer vilket är en ökning med åtta personer från 2005. Målsättningen för sjöräddningen att undsätta en nödställd inom 90 minuter i 90 procent av fallen har nåtts med god marginal.

Sjöfartsinspektionen har under året skrivit 13 utredningsrapporter avseende sjöolyckor. Med dessa rapporter, utländska rapporter och uppseendeväckande händelser som grund, har man publicerat 19 redogörelser som belyser utredningsresultat och erfarenheter vilka syftar till att höja säkerhetsnivån. Under året har EU fortsatt sin behandling av det tredje sjösäkerhetspaketet, bl.a. direktivet om hamnstatskontroll. Syftet är att ännu tydligare fokusera på fartyg som bedöms utgöra en högre risk än andra. Enligt gällande direktiv ska Sverige, genom Sjöfartsinspektionen, utföra kontroller på 25 procent av de utländska fartyg som kommer till landet. Detta mål har uppnåtts.

Sjösäkerhetsrådet, inom Sjöfartsinspektionen, har bland annat deltagit i mässor där cirka 2 500 barn vid varje tillfälle genomgått sjövettskola. Rådet har vidare deltagit i Sjärräddningssällskapets sommarpatrull på väst- och ostkusten med ett stort antal hamnbesök.

Under året har arbetet pågått med att tillsammans med danska sjöfartsmyndigheter införa en gemensam sjötrafikövervakning i Öresund. Projektet är medfinansierat av EU och ett avtal som reglerar formerna för ett gemensamt pilotprojekt om att inrätta och

driva en sjötrafikledningscentral i Malmö har ingåtts mellan Danmark och Sverige.

Sjöfartsverket har deltagit aktivt i det internationella arbetet i syfte att främja sjösäkerheten. FN:s sjöfartsorganisation IMO har granskat svenska myndigheter för att se hur Sverige lever upp till sina åtaganden som sjöfartsnation. Sverige fick ett mycket gott betyg av IMO vid denna granskning.

En god miljö

Verksamhetsmål: En god miljö, där sjötransportssystemet anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla och där en godushållning med naturresurser främjas.

Resultat: En gemensam aktionsplan för havsmiljön har slutförts under 2006. Arbetet, som letts av Naturvårdsverket, är ett samarbete mellan 16 olika myndigheter däribland Sjöfartsverket. Aktionsplanen består av 30 åtgärder och Sjöfartsverket är aktivt inom ett flertal av dessa åtgärder.

Under året har arbetet fortsatt med att ta fram riktlinjer för vilka mark- och vattenområden (utpekade riksintressen) som ska skyddas. Aktuella objekt är hamnarna i Södertälje, Oxelösund, Ystad, Västerås och Köping.

I strävan att skydda miljön i Östersjön har Sjöfartsverket under 2006 fortsatt att medverka i ett projekt i St Petersburg med syfte att minimera risken för och upprätthålla en god beredskap mot utsläpp.

Sjöfartsverket har tillsammans med Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) redovisat ett regeringsuppdrag om hur ett handelssystem med utsläppsrätter för kväve- och svaveloxider skulle kunna utformas så att sjöfarten ingår. Utredningen visar att ett sådant system är tekniskt möjligt att utforma. Regeringen har låtit remittera utredningen.

Sjöfartsverket har inkommit med redovisning av miljöledningsarbetet 2006 till regeringen (Näringsdepartementet). Sjöfartsverket är som myndighet inte ISO-certifierat. Två avdelningar är ISO 9000 certifierade och en avdelning tillämpar ett icke-certifierat kvalitetsledningssystem.

Sjöfartsverket har aktivt deltagit i det internationella regelskapande arbetet inom främst IMO, EU och HELCOM i syfte att höja nivån på sjösäkerheten och minska sjöfartens negativa påverkan på miljön.

En positiv regional utveckling

Verksamhetsmål: En positiv regional utveckling, där sjötransportssystemet bidrar till att utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas och motverkar de begränsningar som stora transportavstånd innebär.

Resultat: Sjöfartsverket har delat in den svenska kusten i sju sjötrafikområden. Sjöfartsverket arbetar för att sjöfart ska kunna bedrivas året runt på samtliga hamnar av betydelse. De tio största hamnarna i Sverige står för ca 2/3 av den totala godshanteringen.

Isbrytningen är en viktig del i sjöfartens bidrag till en positiv regional utveckling. Totalt assisterades 568 fartyg under isbrytarsäsongen. Motsvarande siffra under 2005 var 642 fartyg.

Ett jämställt sjötransportssystem

Verksamhetsmål: Ett jämställt sjötransportssystem som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka sjötransportssystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värdering.

Resultat: Sjöfartsverket arbetar aktivt i olika samverkansorganisationer med bl.a. jämställdhetsfrågor. Målsättningen är att det inom alla områden och på alla nivåer ska vara en jämn fördelning mellan män och kvinnor.

Målet att öka antalet kvinnor i kategorierna för lednings- och kärnkompetens har under 2006 uppnåtts.

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat

Verksamhetsmål: De ekonomiska målen för verksamheten är att räntabiliteten på justerat eget kapital efter skattemotsvarighet ska vara 3,5 procent över en konjunkturcykel. Vidare ska soliditeten vara lägst 30 procent.

Resultat: Resultatet efter finansiella poster blev en vinst på 38 miljoner kronor, att jämföra med en vinst 2005 på 120 miljoner kronor. Det minskade resultatet jämfört med föregående år beror främst på att kostnaderna för helikopterberedskapen ökade. I jämförelse med föregående år ska noteras att det årets resultat påverkades av vissa positiva poster av engångskaraktär som uppskattades till cirka 60 miljoner kronor. De civila helikoptertjänster

som Sjöfartsverket upphandlat på grund av ändringarna inom Försvarsmaktens organisation har ökat årets kostnader med cirka 52 miljoner kronor till totalt 100 miljoner kronor. Samtidigt har de samarbetsavtal som tecknats med andra intressenter om samutnyttjande av helikoptertjänsterna under 2006 gett ett bidrag på cirka 14 miljoner kronor vilket är en ökning med 6 miljoner kronor jämfört med 2005.

Utdelning och skattemotsvarighet

Sjöfartsverket ska betala skattemotsvarighet till ett belopp om 28 procent av resultatet. För 2006 uppgår beloppet till 11 miljoner kronor, jämfört med 17 miljoner kronor föregående år. Statens inriktning för utdelning är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. För 2006 beräknas beloppet uppgå till 9 miljoner kronor.

Den tidigare regeringen beslutade i februari 2005 att fartyg som transporterar skogsprodukter som härrör från stormen Gudrun, ska befrias från den godsbaserade delen av farledsavgiften. Undantaget gällde t.o.m. den 31 december 2006. Under hela perioden som avgiftsbefrielsen gällde uppgick transportererna till 5,7 miljoner ton (18,5 miljoner kronor). Den tidigare regeringen har kompenserat Sjöfartsverket genom slopat utdelningskrav för 2005 avseende 2004 års resultat vilket har beräknats till 24 miljoner kronor.

Tabell 7.2 Ekonomisk utveckling

Miljoner kronor där ej annat anges

	Prognos 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
Resultat efter skattemotsvarighet	15,3	35,3	36,7	36,7
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	1,5	3,5	3,5	3,5
Soliditet (%)	35,4	34,8	34,7	34,7
Beräknad skattemotsvarighet	10,7	5,9	13,7	14,3
Beräknad utdelning	9,2	5,1	11,8	12,2

Sjöfartsverkets framtid

Sjöfartsverkets ekonomi har kraftigt försämrats för kärnverksamheten under senare år. Med oförändrade mål för verkets ekonomi och

verksamhet bedöms ekonomin fortsatt försämrats trots betydande effektiviseringar och rationaliseringar. En rad faktorer kommer att ha stor betydelse för utvecklingen under perioden 2008–2010. Några av de viktigaste är ett fortsatt effektivitets- och rationaliseringsarbete, möjlig finansiering i form av sjöfartsavgifter, andra avgifter och ersättningar från staten för särskilda åtaganden. Sjöfartsverket genomför sedan många år ett kontinuerligt arbete med att minska verkets kostnader genom effektivitets- och rationaliseringsåtgärder i form av bättre teknik, kompetensutveckling, bättre arbetsmetoder etc. Sjöfartsverkets rationaliseringsprogram har hittills kunnat genomföras i stort sett utan personaluppsägningar, men i den nu redovisade planen går sådana inte att undvika trots att medelåldern i verket är hög och en betydande naturlig avgång beräknas ske under perioden. För att fullfölja rationaliseringsprogrammet bedöms nu ett 50-tal anställda behöva sägas upp under planperioden.

Finansiering av Sjöfartsverkets verksamhet sker i huvudsak genom sjöfartsavgifter, andra avgifter samt ersättning från staten för vissa särskilda samhällsåtaganden.

Sjöfartsverket har de senaste åren ökat intäkterna genom andra avgifter än sjöfartsavgifter med drygt 40 miljoner kronor.

Uthyrningen av isbrytare för olika forskningsexpeditioner under icke isbrytarsäsong och till andra länders isbrytartjänst har varit framgångsrik med bibehållen hög beredskap för isbrytning i svenska farleder och farvatten. Sjöfartsinspektionens avgifter för besiktningar har höjts för att öka kostnadstäckningen för de tjänster som enligt internationella konventioner kan avgiftsbeläggas. Regeringen har gett tilläggsdirektiv till utredningen om den svenska lotsningsverksamheten och dess framtid. Utredarens uppdrag har utvidgas med uppgiften att genomföra en översyn av Sjöfartsverkets roll och verksamheter.

Utredaren ska lämna förslag om framtida organisationsform, uppdelning och finansiering av de verksamheter som i dag bedrivs inom Sjöfartsverket. Utredaren ska också föreslå lämplig organisationsform för lotsningsverksamheten. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 2 maj 2008.

Resultat Kustbevakningen

Kustbevakningens arbete med sjöövervakning har främst inriktats mot handelssjöfarten och under sommarmånaderna mot fritidsbåtstrafiken. Verksamheten har på grund av nya befogenheter och införskaffandet av fler instrument kunnat genomföras i större skala. Vidare har Kustbevakningen utvecklat sitt arbetssätt i enlighet med resultaten av det uppdrag som gavs 2005 om att effektivisera verksamheten kopplat till fritidsbåtstrafiken. Antalet kontroller har således också ökat jämfört med 2005. Kustbevakningen har också genomfört en provverksamhet med vattenskotrar för att kunna möta den ökade förekomsten av vattenskotrar och de specifika problem som följer därav. Antalet olyckor kopplat till onykerhet till sjöss och antalet tillbud i samband med fartöverträdelser har legat konstant i jämförelse med tidigare år.

Kustbevakningens arbete med sjösäkerhetstillsyn utgörs främst av kontroller av farligt gods, bemannings- och behörighetskontroller, m.m. Under året har myndigheten fått utökade befogenheter gällande farligt gods och antalet utfärdade förbud i samband med lastsäkring har också ökat kraftigt under året. I samband med farligt godskontrollerna har flertalet fall av misstänkt rattfylleri kunnat rapporteras vidare till polisen. Bemannings- och behörighetskontroller har utförts i ungefär samma utsträckning som föregående år och bland dessa kontroller har man kunnat konstatera brister i 20 procent av fallen. Bortsett från fritidsbåtarna är trenden att svenska fartyg som är inblandade i allvarliga olyckor fortsätter att minska. Inga olyckor med farligt gods eller lastsäkring har inträffat under året. Under 2006 ökade både antalet kontroller av lastsäkring och farligt gods vilket har inneburit att fler brister har påträffats. Kustbevakningen har aktivt sökt upp rederier och företag där man tidigare har påträffat brister i hanteringen av farligt gods och lastsäkring för att sprida kunskap. Detta har lett till förbättrade resultat för dessa rederier och företag i efterföljande kontroller.

Kustbevakningen bidrar även till arbetet för att bevara en livskraftig fiskerinäring genom att kontrollera fisket till sjöss, fiskeredskap, kvoter och landningar av fisk i svenska hamnar. Tillsammans med Fiskeriverket utvecklar

Kustbevakningen metoder och kontrollsysteem som ska säkerställa att de nationella och de europeiska fiskebestämmelserna följs och att fiskekvoterna inte överskrids.

Resultat Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF)

HKF ska medverka till att såväl svenskt som utländskt sjöfolk får tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter, som med avseende på variation och kvalitet rimligen överensstämmer med samhällets ordinarie utbud.

HKF har under året haft ett varierat utbud av aktiviteter. HKF bedriver hamnserviceverksamhet med bl.a. besök ombord på fartyg och klubbverksamhet. Sammantaget bedöms att verksamhetsmålen för HKF:s verksamhet i huvudsak uppnåtts.

Efter 58 år som självständig organisation lades HKF den 31 december 2006 ner som självständig myndighet. Verksamheten införlivades i stället i Sjöfartsverket – den 1 januari 2007 startade Sjömansservice inom Sjöfartsverket. Det omfattande förändringsarbetet med att föra över HKF:s verksamhet i Sjöfartsverket har kunnat genomföras på ett bra sätt.

Resultat Rederinämnden

Rederinämnden ska medverka till att tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor, som leder till en hög transportkvalitet för näringslivet.

Sedan det nya sjöfartsstödet infördes den 1 oktober 2001 har viss inflaggning skett till det svenska registret. Rederinämnden inger varje år en rapport om de svenska rederiernas ekonomiska situation till regeringen. Av rapporten för 2006 framgår att de svenska rederiernas ekonomiska situation förbättrats och konkurrensförmågan stärkts genom det statliga bidraget.

Gotlandstrafiken

Regeringen beslutade den 18 januari 2007 om en ändring av förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Ändringen av förordningen gjordes bl.a. för att motverka den snedvridning av konkurrenssituationen för svenska rederier, som rådde i den då pågående upphandlingen av

Gotlandstrafiken. Ändringen innebar att det blev möjligt för svenska rederier att konkurrera på lika villkor med utländska rederier i upphandlingen.

Förordningsändringen innebär att sjöfartsstöd får lämnas till rederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på last- och passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Förordningen kommer att träda i kraft först den 1 januari 2009.

7.3.3 Analys och slutsatser

Vid bedömning av måluppfyllelsen för verksamhetsområdet granskas, förutom själva måluppfyllelsen, även de återrapporteringskrav som angetts i regleringsbrev och andra uppdrag som myndigheterna har. Sammanfattningsvis bedöms måluppfyllelsen under 2006 som relativt god. Sjöfartsverket driver ett framgångsrikt internationellt arbete med att utveckla isbrytarsamarbetet och driva frågan om en harmoniserad isbrytarreglering.

De förbättringsområden som har identifierats för att öka tillgängligheten i sjötransportsystemet för funktionshindrade och ta fram nya föreskrifter på detta område utgör viktiga delar i det fortsatta arbetet med att uppnå tillgänglighetsmålet.

I och med att fartygstrafiken ökar, ökar också risken för negativ miljöpåverkan från sjöfarten. Regeringen ser positivt på den goda tillväxten inom sjöfartsnäringsen, men anser att verksamhetsmålet för att uppnå en god miljö måste ha fortsatt hög prioritet för att möta den ökande miljöpåverkan. De stora oljeutsläpp som kan uppstå vid olyckor är en allvarlig risk mot våra hav och kuster. Sjöfartens luftburna utsläpp måste minska genom bättre bränslekvalitet, ny teknik och andra åtgärder. Regeringen betonar därför att det omfattande nationella och internationella arbete för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan och öka sjösäkerheten som Sjöfartsverket och Kustbevakningen bedriver ska fortgå med samma intensitet som hittills. Regeringen utvecklar dessutom en sektorsövergripande sammanhållen svensk havspolitik som tar ett helhetsgrepp om havet och ser till hur havsanknutna näringar kan utvecklas samtidigt som

ekosystemen bevaras och restaureras (se UO 20, 4.6.10.2).

Regeringens bedömning är att sjö- och sjötrafikövervakningen samt sjösäkerhetsarbetet utgör ett viktigt led i arbetet med att minska antalet olyckor till sjöss. Kustbevakningen har anpassat verksamheten genom att t.ex. öka sin närvaro nattetid, i hamnar och på andra särskilt valda platser. Detta har gjort att myndigheten har varit mer synlig vilket skapar en preventiv effekt, något som på sikt bör leda till färre olyckor och brott.

7.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelser utan invändningar för Sjöfartsverket, Kustbevakningen och HKF, dvs. Riksrevisionen har bedömt att myndigheternas årsredovisningar för räkenskapsåret 2006 i allt väsentligt är rättvisande. Granskningsrapporten rörande Sjöfartsverkets interna styrning och kontroll av informationssäkerheten (RiR 2005:27) har resulterat i fem prioriterade informationssäkerhetshöjande åtgärder som ska ha genomförts under 2007. I åtgärderna ingår test av sårbarheten för intrång i myndighetens IT-infrastruktur, översyn av hantering av datorer och lagringsmedia, uppstart av dokumentationsprojekt för IT-infrastrukturen, översyn av eventuella säkerhetsbrister i myndighetens IP-telefonisystem, samt genomförande av Krisberedskapsmyndighetens webbaserade utbildning i informationssäkerhet för samtlig personal på Sjöfartsverket. De ärenden som föranletts av Riksrevisionens granskningsrapport *Sjöfartsverkets interna styrning och kontroll av informationssäkerheten* (RiR 2005:27) är att anse som slutbehandlad, se även kapitel 9.3.1 i volym 1.

7.5 Politikens inriktning

Sveriges geografiska läge och stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en viktig roll i det svenska transportsystemet. Över 90 procent av all export och import räknat i transporterad vikt går på lastfartyg eller färjor i något skede i transportkedjan. Den svenska handelsflottan

kan genom det sjöfartsstöd som infördes den 1 oktober 2001 konkurrera på likvärdiga villkor gentemot andra EU-länders handelsflottor. EU-utvidgningen, en fortsatt positiv utveckling i Östersjöområdet och en fortsatt ökad handel är faktorer som talar för ökade sjöfartsvolymer. För vissa svenska hamnar kan den ökade utrikeshandeln vara av stor regional betydelse. Sjömotorvägarna är ett projekt inom TEN-T för att förbättra och effektivisera godstransporterna och det är viktigt att Sverige de kommande åren är fortsatt aktivt på området och fortsätter att arbeta tillsammans med andra EU-länder för att utveckla sjömotorvägskonceptet. Regeringen anser att sjösäkerheten måste stärkas. Ökad sjösäkerhet bidrar även till ökat miljöskydd bl.a. genom minskad risk för kollisioner och genom att undermåliga fartyg elimineras.

Handelssjöfarten är en global näringsgren som i första hand behöver internationella regler. Regeringen vill därför att Sverige är drivande i internationella och regionala organisationer som International Maritime Organization (IMO), EU och The Helsinki Commission (HELCOM). IMO har en särskilt viktig ställning i och med handelssjöfartens internationella karaktär. Ett prioriterat arbete inom EU är det tredje sjösäkerhetspaketet, inte minst förslaget om att skärpa kontrollerna av utländska fartyg (hamnstatskontroller).

Regeringen vill bl.a. lägga fokus på den negativa miljöpåverkan från fartyg som sker genom luftföroreningar, ex. koldioxid, kväveoxider och svaveldioxid, utsläpp av olja och annat avfall, spridning av främmande organismer genom ballastvatten m.m. Skyddet av Östersjön och andra närliggande havsområden har särskilt hög prioritet i både det nationella arbetet och i samarbetet med grannländerna. Regeringen vill att Sverige är drivande i den aktionsplan för Östersjön som HELCOM-ländernas ministrar förväntas anta i november 2007 och där Sjöfartens miljöpåverkan har en viktig roll. Målet är att utsläppen av olja och kemikalier från fartyg ska minimeras och vara försumbara till 2010. Regeringen har vidtagit en rad åtgärder för att begränsa och förhindra denna miljöpåverkan. En särskild utredare har tillsatts för att redovisa förutsättningarna för Sverige att ratificera den internationella konventionen om ballastvattenhantering. Klassningen av

Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA) har nyligen utvärderats. En utredning om handel med utsläppsrättigheter för svavel- och kväveoxider är för närvarande ute på remiss.

Regeringen avser att se över möjligheten att införa ett system med tonnagebeskattning av fartyg. Liknande system finns i majoriteten av sjöfartsnationerna inom Europeiska unionen. Syftet med dessa system är att ge rederier i Europa bättre möjligheter att konkurrera med rederier i länder med s.k. bekvämlighetsflagg.

Allt fler fartyg trafikerar farlederna och förekommer i de särskilt attraktiva skärgårdsområdena. Båtlivet har blivit alltmer omfattande och fritidsbåttrafiken har ökat starkt. Båttrafiken och livet till sjöss kräver i allt högre grad att båtförare har säkra kunskaper om sjöregler och navigering, kan manövrera båten och har insikt om och behärskar olika situationer som kan uppkomma. Det är viktigt att den som ger sig ut på sjön ska ha kompetens att framföra och hantera sin båt i olika situationer.

7.6 Budgetförslag

7.6.1 Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Sjöfartsverket har ett räntabilitetskrav (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) för perioden 2005–2008 om 3,5 procent. Vidare ska verket ha en soliditet om minst 30 procent. Som restriktion för prisökningar gäller att verkets farledsavgifter får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 2004.

De anslag som Sjöfartsverket disponerar redovisas under respektive avsnitt nedan, utom den verksamhet som bedrivs inom samverkansområdena Transporter och Skydd, undsättning och vård som redovisas under utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

Förändringarna inom Försvarsmakten har medfört att Sjöfartsverket upphandlat civila helikoptertjänster för att säkerställa att den kapacitet som är nödvändig kan upprätthållas.

Sjöfartsverket ska bedriva sin verksamhet med huvudsaklig inriktning på handelsjöfarten. De kostnader som inte ska ingå i handelsjöfartens betalningsskyldighet finansieras över särskilda anslag. Sjöfartsverket har ett antal år pekat på den obalans som råder mellan Sjöfartsverkets kostnader för den del av sektorn som omfattar fritidsbåtar, skärgårdstrafik och fiske och de anslag som tilldelas verket. Konsekvensen av att Sjöfartsverket inte har kompenseras genom anslag för dessa kostnader är att handelsjöfarten fått bära ökade kostnader samt att finansiering skett genom nyttjande av balanserade vinstmedel. Obalansen mellan verkets kostnader för verksamheter som inte bör ingå i handelsjöfartens betalningsskyldighet har ökat främst genom att ansvaret för sjöräddningshelikoptrarna har bytt huvudman.

Regeringen har tillkallat en särskild utredare som ska utreda hur den offentliga sektorns användning av helikoptertjänster kan bli mer effektiv. Analysen ska avse möjligheten att genom ökat samutnyttjande, samfinansiering och lokalisering uppnå effektiviserings- och rationaliseringseffekter. Frågor om huvudmannaskap för helikopterverksamheten ska också beaktas.

Regeringens överväganden

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav om 3,5 procent räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel fortfarande är motiverad som ett långsiktigt mål. Det långsiktiga målet för nivån på räntabiliteten är att den ska vara företagsekonomiskt motiverad och regeringen följer noggrant lönsamhetsutvecklingen hos Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket har i sin treårsplan begärt ett ökat anslag för fritidsbåtsändamål med hänvisning till de kraftigt ökade kostnaderna för sjöräddningshelikoptrar som sammanhänger med neddragningar inom Försvarsmakten. Regeringen anser att kostnaderna för räddningshelikoptrarna inte kan finansieras helt av handelsjöfarten eller resultatutjämningsfonden. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även

fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen.

7.6.2 Finansiella befogenheter

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande utan extern upplåning. Finansieringen sker internt inom verksamheten där de huvudsakliga intäkterna är avgifter och anslag.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att bemyndigande ges så att Sjöfartsverket kan uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 350 miljoner kro-

nor inom eller utanför Riksgäldskontoret under 2008. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

7.6.3 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Investeringarna uppgick 2006 till 164 miljoner kronor. Finansieringen skedde helt med egna medel. Likvida medel uppgick vid årets slut till 659 miljoner kronor, vilket innebär en ökning med 28 miljoner kronor jämfört med föregående år.

Tabell 7.3 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Totala utgifter under perioden 2008-2010	Utfall 2006	Prognos 2007	Budget 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
Farleder/utmärkning	282,7	91,7	118,1	105,7	85,0	92,0
Isbrytning	18,0	1,8	11,0	5,0	5,0	8,0
Sjötrafikinformation (VTS)	22,0	16,4	9,5	2,0	10,0	10,0
Sjögeografisk information (Sjökortsproduktion)	8,0	3,6	2,3	3,0	2,5	2,5
Lotsning	103,0	22,9	46,0	47,0	36,0	20,0
Sjöräddning	7,0	1,9	3,6	7,0	-	-
Sjöfartsinspektionen	6,0	1,8	3,8	2,0	2,0	2,0
Sektors- och myndighetsuppgifter (exkl. Sjöfartsinspektionen)	26,0	1,8	5,2	7,0	9,0	10,0
Gemensamma funktioner	25,7	22,0	12,4	6,7	9,0	10,0
Summa investeringar	498,4	163,9	211,9	185,4	158,5	154,5
Lån	-	-	-	-	-	-
Egna medel	498,4	163,9	211,9	185,4	158,5	154,5
Summa finansiering	498,4	163,9	211,9	185,4	158,5	154,5

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns.

7.6.4 36:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.³

Tabell 7.4 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2006	Utfall	70 574	Anslags-sparande	0
2007	Anslag	70 574 ¹	Utgifts-prognos	70 574
2008	Förslag	211 224		
2009	Beräknat	150 574		
2010	Beräknat	150 574		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget är avsett att finansiera tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten. Från anslaget finansieras Sjöfartsverkets kostnader för informationsinsatser för att förbättra sjösäkerheten och för att minska miljöpåverkan, främst avseende fritidsbåtlivet. Vidare ingår kostnader för sjöräddnings- och farleds-verksamhet, samt vissa övriga kostnader för fritidsbåtstrafiken och yrkesfisket m.m., vilka inte ska belasta handelssjöfarten. Anslaget får även användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten.

Regeringens överväganden

Sjöfartsverket har sedan lång tid använt sig av Försvarmaktens helikoptrar i samband med sjöräddningsinsatser, vilket i många år har kunnat ske utan kostnad för Sjöfartsverket. Förändringarna inom Försvarmakten har medfört att ökade kostnader för Sjöfartsverket och under 2005 och 2006 upphandlade Sjöfartsverket civila helikoptertjänster för att säkerställa att den kapacitet som är nödvändig kan upprätthållas. Sjöfartsverket har totalt upphandlat fem helikoptrar. Drygt 70 procent av kostnaderna för sjöräddningen är hänförliga till helikopterberedskapen. Regeringen ser för närvarande över den offentliga sektorns användning av helikopter-

³ Anslagsbeteckning föreslås i samband med denna proposition ändras från "Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m." till "Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.". Anledningen är att en betydande del av anslaget i och med föreslagen utökning av anslaget kommer att avse finansiering av sjöräddningsverksamhet.

surser (Dir 2007:108) för att genom ett ökat samutnyttjande och lokalisering uppnå effektiviserings- och rationaliseringseffekter. Regeringen föreslår att anslaget utökas med 141 000 000 kronor 2008, för att finansiera verksamhet rörande sjöräddningsverksamhet. För samma syfte beräknas anslaget öka med 80 000 000 kronor 2009 respektive 2010, jämfört med år 2007.

Regeringen är från tillgänglighets- och sjösäkerhetssynpunkt angelägen om att infrastrukturen som används av skärgårdsbor och fritidsbåtsägare även i fortsättningen håller en god standard. Regeringen föreslår att 211 224 000 kronor anvisas under anslaget 36:6 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 150 574 000 kronor respektive 150 574 000 kronor.

Tabell 7.5 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	70 574	70 574	70 574
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	140 650	80 000	80 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	211 224	150 574	150 574

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

7.6.5 36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tabell 7.6 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2006	Utfall	62 284	Anslags-sparande	0
2007	Anslag	62 284 ¹	Utgifts-prognos	62 284
2008	Förslag	62 284		
2009	Beräknat	62 284		
2010	Beräknat	62 284		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Från anslaget utgår bidrag till täckande av under-skott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler m.m. Anslaget får användas för utredningar med anknytning till kanaltrafiken.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 62 284 000 kronor anvisas under anslaget 36:7 *Ersättning för viss kanaltrafik m.m.* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

Tabell 7.7 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tusental kronor

Anvisat 2007 ¹	62 284	62 284	62 284
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	62 284	62 284	62 284

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

7.6.6 36:8 Sjöfartsregistret

Tabell 7.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2006	Utfall	5 194	Anslags-sparande	859
2007	Anslag	5 934 ¹	Utgifts-prognos	6 000
2008	Förslag	5 980		
2009	Beräknat	6 165 ²		
2010	Beräknat	6 312 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 5 980 tkr i 2008 års prisnivå.

³ Motsvarar 5 980 tkr i 2008 års prisnivå.

Anslaget disponeras av Sjöfartsverket och ska användas för driften av sjöfartsregistret.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 5 980 000 kronor anvisas under anslaget 36:8 *Sjöfartsregistret* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 6 165 000 kronor respektive 6 312 000 kronor.

Tabell 7.9 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:8 Sjöfartsregistret

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	5 934	5 934	5 934
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	46	231	378
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	5 980	6 165	6 312

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2007 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

7.6.7 36:9 Rederinnämnden: Administration

Tabell 7.10 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2006	Utfall	1 210	Anslags-sparande	264
2007	Anslag	1 444 ¹	Utgifts-prognos	1 460
2008	Förslag	1 453		
2009	Beräknat	1 485 ²		
2010	Beräknat	1 522 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 1 453 tkr i 2008 års prisnivå.

³ Motsvarar 1 453 tkr i 2008 års prisnivå.

Anslaget används för Rederinnämndens kostnader för administration, arvoden m.m. Rederinnämnden disponerar avgiftsintäkterna om ca 900 000 kronor från verksamheten.

Regeringens överväganden

Rederinnämnden administrerar sjöfartsstödet. Inga förändringar har skett beträffande nämndens verksamhet. Regeringen föreslår att 1 453 000 kronor anvisas under anslaget 36:9 *Rederinnämnden: Administration* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 1 485 000 kronor respektive 1 522 000 kronor.

Tabell 7.11 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:9 Rederinnämnden: Administration*Tusental kronor*

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	1 444	1 444	1 444
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	9	41	78
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 453	1 485	1 522

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2007 års statsbudget.

Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

8 Luftfart

8.1 Omfattning

Verksamheten omfattar civil luftfart. Ansvariga myndigheter inom verksamhetsområdet är Luftfartsstyrelsen och affärsverket Luftfartsverket (LFV). Myndigheterna har i uppdrag att skapa förutsättningar för ett tillgängligt, säkert, effektivt, jämställt och miljöanpassat flyg som kan tillgodose privatpersoners och näringslivets grundläggande behov av resor och godstransporter.

Luftfartsstyrelsen är en central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för den civila luftfarten. Myndighetens uppgifter är att främja en säker, kostnadseffektiv och miljösäker civil luftfart. Det ska ske genom att Luftfartsstyrelsen utfärdar föreskrifter, prövar frågor om tillstånd, utövar tillsyn, svarar för skyddet av miljön mot föroreningar från den civila luftfarten, ombesörjer beredskapsplanläggning för civila flygtransporter, verkar för att hänsyn tas till funktionshindrade personers behov inom den civila luftfarten samt har samordningsansvaret för trafiksäkerhetsarbetet inom luftfarten.

Vidare ska myndigheten följa luftfartsmarknadens utveckling och övervaka att verksamheten fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv. Slutligen svarar Luftfartsstyrelsen för de myndighetsuppgifter som rör flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart.

Luftfartsverkets huvuduppgifter är att ansvara för drift och utveckling av statens flygplatser för civil luftfart och av flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart samt utbildning av flygledare.

Luftfartsstyrelsen ingår i samverkansområdet Transporter och samverkansområdet Skydd, undsättning och vård. Samverkansområdena redovisas under utgiftsområdet 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

8.2 Utgiftsutveckling

I nedanstående tabell redovisas utgiftsutvecklingen för den anslagsfinansierade delen av statens verksamhet inom verksamhetsområdet.

Tabell 8.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2006	Budget 2007 ¹	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ²	13,4	29,6	4,6	29,6	29,6	29,6
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80,6	80,6	80,6	80,6	80,6	80,6
Totalt för Verksamhetsområde Luftfart	94,0	110,2	85,2	110,2	110,2	110,2

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Avser den del av anslaget som kan finansiera Luftfart.

8.3 Resultatredovisning

8.3.1 Mål

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har inom verksamhetsområdet för 2006 nedanstående mål fastställts i regleringsbrevet för myndigheterna. För Luftfartsverket har det även fastställts ekonomiska mål. Resultatbeskrivningen i det följande görs i förhållande till dessa mål.

8.3.2 Resultat

Ett tillgängligt transportsystem

Verksamhetsmål: Ett tillgängligt transportsystem, där flygtransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

Resultat: Det har tidigare tagits fram mått som beskriver möjligheten att med flyg ta sig till (åtkomlighet) och från (tillgänglighet) olika svenska destinationer med tillgång till en flygplats. Måttet visar den genomsnittliga vistelsetiden på respektive destination. Flygplatser med bra tillgänglighet i inrikestrafiken är de flygplatser som har täta avgångar till Stockholm, som är navet för flygtrafiken i Sverige. Exempel på sådana flygplatser är Göteborg, Malmö och Umeå. Flygplatser med bra åtkomlighet är de som har kort flygtid till Arlanda och har bra ankomst- och avgångstider, exempelvis Borlänge, Sundsvall och Östersund. Som nav har Stockholm både den bästa åtkomligheten och den bästa tillgängligheten. Tillgängligheten och åtkomligheten inrikes för endagsresor i luftfartssystemet har förbättrats med 12 procent respektive 4 procent mellan 2005 och 2006, sett till medianvärdet på vistelsetiden. I ett europeiskt perspektiv är det Stockholm och Göteborg som kan visa upp den bästa tillgängligheten och åtkomligheten i landet, vilket till stor del beror på ett stort utbud av direktavgångar till europeiska städer. Malmös närhet till Kastrup och det stora utbud som finns vid den flygplatsen innebär att även Malmö har en bra tillgänglighet och åtkomlighet ut i Europa.

Luftfartsstyrelsen ska verka för att hänsyn tas till funktionshindrade resenärers särskilda behov i luftfarten. Trafikverken har tillsam-

mans med Boverket och Rikstrafiken från 2002 och fram till 2005, årligen mätt tillgängligheten för funktionshindrade i transportsystemet. Resultaten från mätningarna har i princip legat på en konstant nivå, och flyget har haft den bästa tillgängligheten för personer med funktionshinder jämfört med övriga trafikslag. Mätningen för 2005 visar att 88 procent av de funktionshindrade uppger att de kunnat resa med flyget. Myndigheterna som samarbetat rörande mätningarna beslutade att ställa in 2006 års mätning, efter att ha funnit brister i undersökningens kvalitet och den metod som använts. I det regeringsuppdrag om framtagande av ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, som under 2006 givits till Banverket och Vägverket, ingår att ta fram ett system för uppföljning, mätning och värdering av berörda aktörers genomförda åtgärder. Handlingsprogrammet ska redovisas den 31 december 2007 och väntas bli en viktig utgångspunkt för den framtida uppföljningen av utvecklingen av andelen personer med funktionshinder som kan nyttja transportssystemet.

En hög transportkvalitet

Verksamhetsmål: En hög transportkvalitet, där flygtransportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

Resultat: Luftfartsstyrelsen har med hjälp av statistik från Association of European Airlines (AEA) och Eurocontrol studerat punktligheten på Arlanda för 2006. Statistiken visar att Arlanda ur ett europeiskt perspektiv är en effektiv flygplats med avseende på punktligheten. Tredje kvartalet 2006 var 17,9 procent av avgångarna på Arlanda försenade med en genomsnittlig försening på 35,9 minuter. I likhet med tidigare år är trenden för Arlanda, liksom för Europa i stort, negativ när det gäller punktlighet. Den främsta orsaken till förseningar som drabbar svenskt luftrum är följdförseningar orsakade av kapacitetsbrist vid flygplatser och flygtrafiktjänster i de centrala delarna av Europa. Förseningar orsakade i Sverige har för det mesta sin grund i väderrelaterade förseningar under vintern och i någon mån personalbrist under högsommaren vid kontrollcentralerna.

En säker luftfart

Verksamhetsmål: En säker luftfart, där ingen dödas eller allvarligt skadas inom flygtransportsystemet, genom att flygtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta. Målet är att flygsäkerhetsstandarderna ska lägst vara i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. För den tillståndskrävande kommersiella luftfarten är målet att minst halvera haverifrekvensen under perioden 1998–2007. Vidare ska antalet haverier inom privatflyget halveras under perioden. Skyddet mot brottsliga handlingar som äventyrar säkerheten för den civila luftfarten ska vara i nivå med det som finns i andra välutvecklade luftfartsnationer.

Resultat: Säkerhetsutvecklingen för linjefart och charter, dvs. tung kommersiell trafik, har under den senaste tioårsperioden visat på en förbättring efter år 2001. Under 2006 inträffade inga haverier inom linjefart och charter. Även privatflyget har visat på en positiv flygsäkerhetsutveckling mätt över ett tioårsintervall. År 2006 inträffade 11 haverier, varav tre haverier med dödlig utgång, medan år 2003 var förskonat från dödliga haverier. År 2006 blev det bästa året på 35 år avseende antal haverier, dock allvarligt vad gäller konsekvenserna med sammanlagt 5 omkomna. För de senaste årens utveckling har trenden vänt till en gynnsam utveckling. Inom kommersiell luftfart med lättare luftfartyg, som till övervägande del består av yrkesmässig verksamhet med helikopter, lätta flygplan och luftballonger, visar säkerhetsutvecklingen över senaste tioårsperioden ingen tydlig förbättring vad beträffar den totala haverifrekvensen. Det fanns tidigare en tydlig förbättring för utvecklingen av haverifrekvensen med dödlig utgång, då det inte inträffat något haveri sedan 1997. Denna trend har under 2006 påverkats av två haverier med sammanlagt 5 omkomna. Skolflyget, som omfattar både verksamhet i kommersiella flygskolor och flygskolor i klubbregi, visar på en svagt ogynnsam haveritrend. År 2006 inträffade dock inga haverier. Inga dödliga haverier har inträffat sedan 1996, vilket från det perspektivet är en mycket gynnsam utveckling.

Regelsystemet för luftfartsskyddet har skärpts väsentligt för att förhindra kapningar och terrorism. Arbetet i EU för att förstärka

luftfartsskyddet präglar i hög grad arbetet på nationell nivå. Sverige deltar aktivt i detta arbete.

En god miljö

Verksamhetsmål: En god miljö, där flygtransportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador samt att en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas. Flygtransportsystemets utformning ska bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen nås.

Resultat: För luftföreningar kräver målets infriande såväl nationella åtgärder som att miljöfrågorna drivs aktivt i det internationella arbetet. Inom EU, European Civil Aviation Conference (ECAC) och International Civil Aviation Organization (ICAO) har Sverige verkat för skärpta regler när det gäller buller och utsläpp av luftföreningar. På internationell nivå arbetar Luftfartsstyrelsen, som har sektorsansvar för miljöfrågor, för ett system för handel med utsläppsrätter för luftfarten. På EU-nivå förhandlas nu kommissionens förslag till ett direktiv om att inkludera luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser. Sverige stödjer detta arbete. Kväveoxidutsläppen ökade under 2006 med 3 procent vilket dock innebär att ökningstakten relativt sett minskar jämfört med året innan. Även utsläppen av svaveldioxid och kolväte ökade med 3 procent. Kolmonoxidutsläppen var dock oförändrade jämfört med 2005. De ökade utsläppen beror främst på den ökade utrikestrafiken med flyg.

Den kartläggning av bulleremissioner som Luftfartsstyrelsen genomfört för åren 2005 och 2006 visar att antalet flygningar totalt sett med de minst bullrande flygplanen minskar i omfattning, samtidigt som flygningar med de mest bullrande flygplanen är något fler 2006 än 2005.

Luftfartsverket bedriver ett aktivt miljöarbete. Utsläppen av luftföreningar och växthusgaser från luftfarten ökade dock under 2006. Koldioxidutsläppen ökade med 3 procent på de 19 flygplatser som var statliga 2004. Ca 11 700 ton kommer från Luftfartsverkets egen verksamhet, vilket är en minskning med

ca 9 procent jämfört med 2005. Luftfartsverket har kunnat minska koldioxidutsläppen från den egna verksamheten genom att minska förbrukningen av fossila bränslen och drivmedel. Luftfartsverket har bland annat fortsatt styra inköp och leasing av personbilar så att de till största delen är miljöbilar.

Sedan 2006 eftersträvar Luftfartsverket klimatneutralitet och kompenserar egna utsläpp av koldioxid genom stöd till utsläppsminskande projekt.

Luftfartsverket har förbättrat uppföljningen när det gäller antalet personer som är exponerade av buller. Till och med 2006 har Luftfartsverket investerat cirka 60 miljoner kronor i förbättringsåtgärder såsom bullerisoleringar.

En positiv regional utveckling

Verksamhetsmål: En positiv regional utveckling, där flygtransportsystemet bidrar till att utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas och motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Resultat: Det är väsentligt att alla delar av landet har ett väl fungerande flygtransportsystem i avsaknad av alternativa resmöjligheter. Anslaget till icke-statliga flygplatser har fördelats under året. Anslaget var under 2006 80,6 miljoner kronor. Därutöver bidrog Luftfartsverket med 22,4 miljoner kronor.

År 2001 infördes allmän trafikplikt på tio inrikes flyglinjer och det uppdrogs åt Rikstrafiken att upphandla trafiken på dessa linjer. Sedan tidigare har allmän trafikplikt införts mellan Umeå och Östersund. Trafik bedrivs på samtliga dessa linjer.

Ett jämställt flygtransportsystem

Verksamhetsmål: Ett jämställt flygtransportsystem, där flygtransportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Resultat: Under året har Luftfartsstyrelsen kartlagt jämställdheten genom att bl.a. undersöka mäns och kvinnors representation i styrelser m.m. Vidare har Luftfartsstyrelsen stu-

derat hur män och kvinnor utnyttjar transportsystemet.

Män är fortsatt överrepresenterade i ledande positioner inom myndigheter och påverkanspositioner. I ledande positioner bland större flygbolag återfinns i huvudsak endast män. Bland flygplatschefer i Sverige finns endast drygt 17 procent kvinnor. De statliga flygplatserna är dock ett undantag där nästan hälften har kvinnliga chefer.

Varje år genomför Luftfartsverket en resvaneundersökning bland avresande passagerare på Arlanda flygplats. Totalt avreste närmare 9 miljoner passagerare från Arlanda under 2006, vilket är en ökning med nästan 2 procent från föregående år. Av dessa var 42 procent kvinnor vilket innebär att andelen kvinnor har ökat med 2 procentenheter jämfört med föregående år. Män är överrepresenterade både när det gäller inrikes- och utrikesresor.

När det gäller resans syfte flyger män i större utsträckning än kvinnor i tjänsten, medan kvinnors flygresor oftare är av privat karaktär. Andelen kvinnor som reser med flyg i tjänsten har minskat med 2 procentenheter från föregående år.

Luftfartsverkets ekonomiska resultat

Verksamhetsmål: Det långsiktiga målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsva- righet ska uppgå till 8 procent av eget kapital och att soliditeten ska lägst uppgå till 25 procent. Som restriktion för prishöjningar gäller att trafikavgifterna, exklusive undervägsavgifter, avgifter för luftfartsskydd och bulleravgifter, i genomsnitt får öka med högst netto- prisindex, mätt från och med januari 2001.

Resultat: Räntabilitetsutfallet för 2006 uppgick till 9 procent. Räntabilitetsmålet uppnåddes för första gången sedan år 2000. Soliditeten för 2006 uppgick till 23 procent. Soliditetsmålet beräknas uppnås 2007. Målet har inte uppnåtts sedan 1998.

Intäkterna för 2006 steg med ca 300 miljoner kronor jämfört föregående år och uppgick till 5 980 (5 683) miljoner kronor. Under den senaste tioårsperioden har intäkterna stigit med ca 1 500 miljoner kronor vilket motsvarar en genomsnittlig ökning på nära 4 procent. Under samma period har antalet flygpas- sagerare ökat med nästan 4 miljoner, vilket mot-

svarar en genomsnittlig ökning på ca 2 procent.

Resultatet för 2006 efter finansiella poster och skatt uppgick till 309 (161) miljoner kronor. Det ökade antalet passagerare, kostnadseffektivisering men även förbättrat utbyte av Luftfartsverkets kommersiella satsningar gör att resultatet förbättrats kraftigt.

Tabell 8.2 Ekonomisk utveckling

Miljoner kronor där ej annat anges

	2003	2004	2005	2006
Resultat efter skattemot-svarighet	-37	89	161	309
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	-1	3	5	9
Soliditet (%)	18	20	21	23
Beräknad skattemotsvarighet	-11	37	72	131
Beräknad utdelning	0	30	54	103

8.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelser utan invändningar för Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen, dvs. Riksrevisionen har bedömt att myndigheternas årsredovisningar för räkenskapsåret 2006 i allt väsentligt är rättvisande.

8.5 Politikens inriktning

Luftfarten har en stor transportpolitisk betydelse för det långväga inrikes- och utrikesresandet. I vissa regioner av landet är flyget det enda verkliga alternativet när det gäller att resa längre sträckor. Det är därför av stor vikt att staten följer utvecklingen på luftfartsmarknaden och kan stödja luftfarten där marknaden där det saknas förutsättningar för kommersiell trafik. I detta stöd ingår i dag ett statligt flygplatsstöd och upphandling av trafik till ett antal orter i landet.

Antalet passagerare inom luftfarten har de senaste åren ökat. Undantaget är inrikesflyget där passagerarantalet minskat under de senaste åren. Detta kan delvis förklaras av att snabba tågförbindelser utgör ett bra alternativ på kortare sträckor. Ett samverkande transport-

system där de olika transportslagen skapar effektiva och hållbara transporter är en viktig målsättning. Även allmänflygets intressen ska beaktas.

För flyget det finns stora utmaningar i att minska flygets miljöpåverkan. Sverige har en viktig roll att fylla i arbetet med miljöfrågorna för luftfarten, exempelvis när det gäller möjliggörande av ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser.

Generellt finns en god kapacitet i flygplats- och flygtrafiktjänstsystemet för att ta hand om en ökad trafik tillväxt. Investeringsnivån nådde sin kulmen under åren 2000 och 2001 med nära 3 000 miljoner kronor per år. Planeringsramen för de närmaste åren ligger på ca 1 000 miljoner kronor per år.

En översyn av det samlade svenska flygplatssystemet görs för närvarande av en särskild utredare. Uppdraget ska redovisas till regeringen (Näringsdepartementet) senast den 1 oktober 2007. Utredaren ska bland annat analysera Luftfartsverkets roll som statlig infrastrukturförvaltare och i anslutning till detta redovisa de ekonomiska och transportpolitiska förutsättningarna för och konsekvenserna av alternativa verksamhetsformer för Luftfartsverket. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med en proposition under 2008 med anledning av utredningen.

Regeringen har för avsikt att öppna marknaden för lokal flygtrafiktjänst för konkurrens. Luftfartsstyrelsen redovisade den 27 april 2006 ett regeringsuppdrag som visade att det är fullt möjligt att konkurrensutsätta denna marknad under förutsättning att infrastrukturen görs tillgänglig för alla aktörer på lika villkor. Av den anledningen fick Luftfartsstyrelsen ett nytt uppdrag av regeringen att utreda behovet och utformningen av tillträdesreglering till flygtrafiktjänstens infrastruktur. Uppdraget redovisades den 5 juni 2007. Det är regeringens intention att under 2008 återkomma till riksdagen med en proposition om att konkurrensutsätta marknaden för lokal flygtrafiktjänst, dvs. flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster i luftrummet runt en flygplats.

8.6 Budgetförslag

8.6.1 Luftfartsverket

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Luftfartsverket ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås genom att på ett företagsekonomiskt lönsamt sätt ansvara för driften och utvecklingen av kostnadseffektiva, säkra och välfungerande flygplatser och flygtrafiktjänst. Av Luftfartsverkets treårsplan framgår att det ekonomiska resultatet efter skattemotsvarighet för perioden 2007–2009 bedöms bli 360 miljoner kronor per år. Luftfartsverket har ett långsiktigt räntabilitetskrav (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) på 8 procent av eget kapital.

Som restriktion för prisökningar gäller att verkets trafikavgifter exklusive undervägsavgifter, luftfartsskyddsavgifter och bulleravgifter, i genomsnitt får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 2001. Vidare ska verket ha en soliditet om minst 25 procent. Regeringen bedömer att Luftfartsverket har ett behov av en låneram på 6 000 miljoner kronor för 2008.

Tabell 8.3 Ekonomisk utveckling

Miljoner kronor där ej annat anges

	Prognos 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
Resultat efter skattemotsvarighet	360	360	360	360
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	10	9	9	8
Soliditet (%)	25	27	29	31
Beräknad skattemotsvarighet	140	140	140	140
Beräknad utdelning	117	117	117	117

Regeringens överväganden

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav om 8 procent av eget kapital (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) fortfarande är motiverat. Prisrestriktionen bör vara oförändrad för 2008.

Regeringen föreslår vidare att målet för soliditeten är att den långsiktigt ska vara lägst 25 procent. Med det åtgärdsprogram som Luft-

fartsverket har redovisat är bedömningen att målet kommer att uppnås 2007.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet.

Utdelning och skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttitel under 2008 bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Luftfartsverkets investeringar har finansierats dels med internt tillförda medel, dels med lån i Riksgäldskontoret. Verket har under 2006 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 7 700 miljoner kronor.

I Luftfartsverkskoncernen ingår LFV Holding AB som bildades 1995 för att samordna och förvalta Luftfartsverkets bolagsverksamhet. Luftfartsverket har även ett bemyndigande att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 60 miljoner kronor.

För att minska riskexponeringen används derivathandel enligt tidigare bemyndigande. I detta ingår att lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. Den ram Luftfartsverket har för utställandet av sådana säkerheter under 2007 är på 2 000 miljoner kronor.

Som andra affärsverk har Luftfartsverket ett bemyndigande att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller på annat sätt. Medlen ska placeras räntebärande och förbehållas placeringar med låg risk.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att även under 2008 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 6 000 miljoner kronor. Låneramen kan sänkas genom att Luftfartsverkets positiva kassaflöde medgett en amortering av lånet från Riksgäldskontoret. Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana

säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2008.

Luffartsverkets investeringsplan

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2008–2010 på sammanlagt 3 000 miljoner kronor. Perioden domineras av

ersättningsinvesteringar med inriktning på flygsäkerhet och regularitet.

Under planeringsperioden planeras vissa kompletterande investeringar för att till fullo utnyttja de investeringar som tidigare gjorts i kapacitetsutbyggnaden på Arlanda. Satsningar för att öka resultaten från de kommersiella produkterna kommer att prioriteras.

Tabell 8.4 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Total utgift under 2007-2010	Utfall 2006	Prognos 2007	Budget 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
Arlanda flygplats	1 750	366	450	500	400	400
Övriga flygplatser	1 080	221	380	250	225	225
Flygtrafiktjänsten	645	154	220	175	150	100
Övriga investeringar	625	71	50	75	225	275
Summa investeringar	4 100	812	1 100	1 000	1 000	1 000
Lån i RGK	-	-	-	-	-	-
Internt tillförda medel	4 100	812	1 100	1 000	1 000	1 000
Övrig finansiering						
Summa finansiering	4 100	812	1 100	1 000	1 000	1 000

Regeringens överväganden

Regeringen gör bedömningen att Luftfartsverkets investeringar kommer att vara mindre omfattande under den kommande treårsperioden. En fortsättning på tidigare godkända investeringsplaner är emellertid nödvändig. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att investeringsplanerna godkänns.

8.6.2 Luftfartsstyrelsen

Luftfartsstyrelsens ekonomiska mål

Luftfartsstyrelsen ansvarar för myndighetsverksamhet inom den civila luftfarten. Luftfartsstyrelsen finansieras genom avgifter och myndighetens ekonomiska mål under perioden 2008–2010 är att kostnaderna ska täckas av myndighetens avgifter.

I den totala kostnaden nedan ingår för 2008 avgiften till Eurocontrol med ca 105 miljoner kronor samt den gemensamma avgiften för säkerhetskontroll (GAS) med 488 miljoner kronor.

Tabell 8.5 Offentlig-rättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2006	0	877 423	891 889	- 14 466
Prognos 2007	0	892 267	886 207	6 060
Budget 2008	0	901 849	905 381	-3 532

Regeringens överväganden

Regeringen anser att det ekonomiska målet och finansieringen av myndigheten är rimligt och bör fortsätta att gälla oförändrat.

8.6.3 36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tabell 8.6 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	80 613	Anslags-sparande	0
2006	Utfall	80 613		
2007	Anslag	80 613 ¹	Utgifts-prognos	80 613
2008	Förslag	80 613		
2009	Beräknat	80 613		
2010	Beräknat	80 613		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

I riksdagens transportpolitiska beslut 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) sades att staten, inom ramen för en oförändrad rollfördelning, skulle ta ett större ansvar än dittills för driften av luftfartens infrastruktur i avsikt att uppnå en tillfredsställande flygtransportförsörjning. Anslaget infördes budgetåret 1999 i enlighet med det transportpolitiska beslutet. Anslaget är avsett att finansiera delar av driftunderskotten vid kommunala och privata trafikflygplatser. Genom riksdagens beslut med anledning av propositionen *Moderna transporter* (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308) fastställdes de kompletterande riktlinjer som gäller vid fördelningen av driftbidrag till icke-statliga flygplatser.

Regeringens överväganden

Regeringen gör bedömningen att driftbidraget spelar en viktig roll för att hela landet ska ges en

tillfredsställande transportförsörjning och detta gäller särskilt för de regioner där det saknas goda alternativa transportmöjligheter.

Regeringen föreslår att 80 613 000 kronor anvisas under anslaget 36:10 *Driftbidrag till icke statliga flygplatser* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget för respektive år till samma belopp. Beloppet utbetalas till Luftfartsstyrelsen som beslutar om fördelning av bidraget i enlighet med de riktlinjer som redovisas i prop. 2005/06:160.

Regeringen föreslår även att Luftfartsverket under 2008 ska fortsätta bidra med medel om 22 400 000 kronor för att täcka underskotten vid de icke-statliga flygplatserna.

Regeringen vill påminna om den utredning som för närvarande genomförs beträffande det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser. Resultatet av de överväganden som regeringen kommer att göra mot bakgrund av de förslag som utredningen förväntas redovisa kan komma att förändra förutsättningarna och formerna för driftbidraget.

Tabell 8.7 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	80 613	80 613	80 613
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	80 613	80 613	80 613

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

9 Interregional kollektiv persontrafik

9.1 Omfattning

Verksamhetsområdet omfattar den interregionala kollektiva persontrafiken och ansvarig myndighet är Rikstrafiken. Myndighetens uppgift är att verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken och att därigenom bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Rikstrafiken ska som en del i detta arbete svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

9.2 Utgiftsutveckling

Utgifterna för den upphandlade trafiken uppgick till 759 miljoner kronor 2006 och de periodiserade utgifterna uppgick till 749 miljoner kronor. I huvudsak fördelades dessa kostnader över trafikslagen enligt följande: tågtrafik 332 miljoner kronor motsvarande ca 45 procent av kostnaderna, färjetrafik 242 miljoner kronor (ca 33 procent), busstrafik 87 miljoner kronor (ca 12 procent) och flygtrafik 76 miljoner kronor (ca 10 procent).

Tabell 9.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2006	Budget 2007 ¹	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
Anslag 36:11 Rikstrafiken: Administration	19,3	27,1	27,2	27,4	27,8	28,5
Anslag 36:12 Trafikavtal ²	759,0	986,0	1 182,5	986,0	831,0	831,0
Totalt för Verksamhetsområde Interregional kollektivtrafik	778,3	1 013,1	1 209,7	1 013,4	858,8	859,5

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Anslagsbeteckning föreslås i samband med denna proposition ändras från "Rikstrafiken: Trafikupphandling" till "Trafikavtal". Anledning är att "Trafikavtal" bättre täcker in den verksamhet som finansieras med anslaget. Verksamheten består av såväl upphandling som samverkansavtal, tjänstekoncessioner och avtal om trafikfjänt baserat på allmän trafikplikt.

Antalet resor för busstrafiken har ökat jämfört med föregående år medan de minskat för tågtrafiken. Rikstrafikens kostnad per tågresa är dock oförändrad medan kostnaden per bussresa sjunkit. Antalet resor i färjetrafiken har i stort sett varit konstant medan flygresandet ökat. Kostnaderna per resa i färjetrafiken har ökat medan de för flyget sjunkit under året.

Under 2006 har den totala kostnaden för den upphandlade trafiken minskat något. Det är

främst minskade kostnader för tåg och flygtrafik som bidrar till denna kostnadsänkning.

Den regionala fördelningen av utgifter redovisas i tabell 9.2. Uppdelningen utgår från principen att en upphandlad flyglinje mellan exempelvis Gällivare och Arlanda inte fördelas utan att det är Gällivare och därmed Norrbottens län som antas vara föremålet för Rikstrafikens stöd. Motsvarande gäller för gotlandstrafiken. Andra linjer har fördelats mellan flera län.

När det finns en ekonomisk fördelning mellan län, ett stöd från Rikstrafiken som fördelas mellan länen eller en fördelning mellan länen av en delfinansiering, har denna använts. Det gäller t.ex. busstrafiken i norra Sverige och för Stångådal/Tjust (där fördelningen i upphandlingen från 2002 använts, vilken i sin tur utgår från den regionala fördelningen av resandet). När det inte finns någon ekonomisk fördelning mellan län har i stället fördelningen skett utifrån andel av linjens längd inom respektive län. Det gäller till exempel den s.k. Uven (tågtrafik mellan Norrköping och Uppsala) och Kust till Kust (tågtrafik mellan Kalmar/Karlskrona – Göteborg).

När det gäller nattågstrafiken har resandet till och från respektive län använts som grund för fördelningen.

Tabell 9.2 Regional fördelning av Rikstrafikens upphandlingskostnader 2006

Län	Andel	Mnkr
1 Gotland	32,8 %	241,7
2 Västra Götaland	12,3 %	91,0
3 Norrbotten	11,5 %	85,1
4 Västerbotten	7,8 %	57,9
5 Jönköping	4,8 %	35,5
6 Jämtland	4,8 %	35,1
7 Örebro	3,6 %	26,7
8 Dalarna	3,2 %	23,6
9 Västernorrland	2,9 %	21,3
10 Kalmar	2,9 %	21,1
11 Blekinge	2,5 %	18,1
12 Västmanland	2,3 %	17,3
13 Östergötland	2,1 %	15,6
14 Gävleborg	1,6 %	12,1
15 Kronoberg	1,3 %	9,7
16 Värmland	0,9 %	7,0
17 Södermanland	0,9 %	6,6
18 Halland	0,7 %	5,4
19 Skåne	0,5 %	3,6
20 Uppsala	0,4 %	3,2
21 Stockholm	0,0 %	0,0
	100,0 %	737,5

Not: Tabellen är exklusiv för det särskilda stöd på 10 miljoner kronor som Rikstrafiken lämnar till glesbygdstrafiken i de fyra nordligaste länen.

9.3 Resultatredovisning

9.3.1 Mål

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har för 2006 inom verksamhetsområdet nedanstående mål fastställts i regleringsbrevet för Rikstrafiken. Resultatbeskrivningen i det följande görs i förhållande till dessa mål.

9.3.2 Resultat

Ett tillgängligt transportsystem

Verksamhetsmål: Ett tillgängligt persontransportsystem, där ett samverkande interregionalt kollektivt persontransportsystem utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

Resultat: Under 2006 har det enbart skett marginella förändringar i den trafik som myndigheten handlar upp eller medverkar till genom samverkansavtal. Detta innebär att tillgängligheten i den upphandlade trafiken i stort sett är oförändrad. Rikstrafiken har under året initierat ett utvecklingsarbete vars syfte är skapa möjlighet för att beskriva hur tillgängligheten har utvecklas.

Rikstrafikens arbete med tillgängligheten för personer med funktionshinder har fortsatt under året och myndigheten anser att om inte ytterligare ansträngningar görs kommer det bli svårt att uppnå en helt tillfredsställande tillgänglighet till 2010 i hela transportsystemet. Framst är det den fysiska utformningen av t.ex. stationer i glesbygd och på platser med mindre frekvent resande som är orsaken till svårigheten att nå målet.

Antalet resor har ökat i alla trafikslag 2006 jämfört med 2005 med undantag för tåg där det skett en minskning. Huvudförklaringen är att Blekinge kustbana för tillfället körs med buss. Kostnaden per genomförd resa har minskat för samtliga trafikslag under samma period utom för resor med tåg, där nivån är oförändrad (tabell 9.3 och 9.4). Även när hänsyn tagits till att innehållna ersättningar till Destination Gotland betalas ut under 2007, sker en liten minskning av kostnaden för gotlandstrafiken för första gången sedan 2002.

I oktober 2006 gick Rikstrafiken ut med en ny inbjudan till anbud avseende linjesjöfart till och

från Gotland och upphandling pågår inför det avtal som ska gälla från och med januari 2009. En förändring i den nya upphandlingen är en övergång till s.k. nettoavtal, där rederiet tar en större affärsrisk men får samtidigt behålla intäkterna och får genom detta starkare incitament att utveckla trafiken. Förfrågningsunderlaget i upphandlingen har också utformats för ökad konkurrens i anbudena. Bl.a. innebär detta lägre hastighetskrav på fartygen genom att tillåta längre överfartstider. En effekt av de ändrade kraven jämfört med nuvarande avtal är möjliga miljövinster genom lägre oljeförbrukning. Snabb och bränslesnål trafik kommer dock att premieras vid utvärderingen av anbudena. Vidare ger förfrågningsunderlagen större möjligheter för operatören att under avtalstiden anpassa trafiken till den faktiska resandeutvecklingen.

Resultatet av upphandlingsomgången för flyget som genomfördes under 2005 har under 2006 nästan halverat kostnaderna för flygtrafiken.

Tabell 9.3 Antal genomförda resor

Tusental		
Trafikslag	År 2006	År 2005
Tågtrafik	11 680	13 063
Färjetrafik	1 472	1 459
Busstrafik	3 852	2 673
Flygtrafik	159	148

Tabell 9.4 Kostnad per resa

Kronor		
Trafikslag	År 2006	År 2005
Tågtrafik	29	29
Färjetrafik	164	166
Busstrafik	22	26
Flygtrafik	475	851

En hög transportkvalitet och en säker trafik

Verksamhetsmål: En hög transportkvalitet, där ett samverkande interregionalt kollektivt persontransportsystems utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet. En säker trafik, där ingen dödas eller allvarligt skadas inom ett samverkande interregionalt kollektivt persontransportsystem genom att dess utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta.

Resultat: Under 2006 har Rikstrafiken fortsatt arbetet med att förbättra uppföljning av trafikavtalen. I takt med att den systematiska uppföljning genomförs kommer det att bli möjligt för Rikstrafiken att redovisa tidsserier för hur kvaliteten utvecklas. Resultaten för 2006 visar att bland den järnvägstrafik som Rikstrafiken upphandlar är det endast en linje som klarar punktlighetskravet i avtalen. Punktligheten i övrigt har försämrats under året förutom för de upphandlade flyglinjerna där den är förhållandevis god.

Varje månad lämnar operatörerna för tågtrafiken uppgifter om inställda turer, turer utförda med felaktig fordonskvalitet samt turer utförda med annat trafikslag. Under året har totalt 404 händelser rapporterats varav operatören uppgett sig vara ansvarig för hälften av dessa. Detta är en minskning i jämförelse med 2005, då rapporterade händelser uppgick till 507.

Den av Rikstrafiken upphandlade flygtrafiken ska hålla en hög regelbundenhet och enligt den allmänna trafikplikten ska den vara 99 procent beräknat per kalenderkvartal. På två av de upphandlade linjerna uppnås inte kravet på helårsbasis. Detta betyder att kravet har underskridits åtminstone ett kalenderkvartal. Detta är en förbättring jämfört med 2005 då kraven på regelbundenhet underskreds för sex linjer. Enligt den allmänna trafikplikten ska minst 80 procent av avgångarna vara mindre än 5 minuter försenade och 95 procent av avgångarna ska vara mindre än 15 minuter försenade. Det finns avvikelser, men dessa är små och punktligheten för de kortare sträckorna är mycket god.

Enligt den allmänna trafikplikten får kabinfaktor för en delsträcka i genomsnitt inte överstiga 80 procent per kalenderkvartal och om kabinfaktor understiger 35 procent får operatören minska utbudet. Resultatet för 2006 visar att kabinfaktor är låg på de kortare sträckorna. Lågst kabinfaktor (19 procent) har Sveg – Arlanda följt av Torsby-Hagfors – Arlanda (28 procent). Liksom föregående år har linjen Arvidsjaur-Lycksele – Arlanda högst kabinfaktor (67 procent).

Under 2006 har nöjd-kund-undersökningar (NKI) genomförts på 25 tåglinjer, 8 busslinjer, 8 flyglinjer och 2 färjelinjer. Generellt är resenärerna mycket nöjda med trafiken.

En god miljö

Verksamhetsmål: En god miljö, där ett samverkande interregionalt kollektivt persontransportsystem utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador samt att en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas.

Resultat: Miljöeffekterna av den upphandlade trafiken erhålls som ett delresultat vid de beräkningar av nyttan av den upphandlade trafiken som planeras. Beräkningen av effekten av de upphandlingar Rikstrafiken genomför har skett genom en analys där hänsyn tas till den direkta miljöpåverkan den upphandlade trafiken har (vilka utsläpp etc. som den förorsakar). Därefter har en situation utan den upphandlade trafiken analyserats. En jämförelse mellan dessa beräkningar visar nettoeffekten av upphandlingarna.

Under 2006 har en reviderad beräkning utförts för den upphandlade flygtrafiken. Miljöeffekterna består framför allt av ändrade utsläpp av kväveoxider, kolväten, partiklar, svaveldioxid och koldioxid. I samtliga fall är miljöeffekten av att lägga ner en flyglinje positiv, däremot är trafikanteffekten av en nedläggning negativ.

De utvärderingsprojekt som hittills genomförts visar att den upphandlade trafiken medför negativa miljöeffekter. Detta är en konsekvens av att trafiken i första hand upphandlas för att skapa tillgänglighet och för att möjliggöra att människor och företag kan verka i alla delar av landet.

En positiv regional utveckling

Verksamhetsmål: En positiv regional utveckling, där ett samverkande interregionalt kollektivt persontransportsystem bidrar till att utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas och motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Resultat: Rikstrafikens trafikupphandlingar samt samverkansavtal med trafikhuvudmännen syftar till att upprätthålla transportpolitiskt motiverad interregional trafik som inte är kommersiellt lönsam. Under 2006 genomfördes totalt cirka 17 163 000 resor i denna trafik. Många av dessa resor är på linjer där ingen trafik alls skulle bedrivas utan Rikstrafikens stöd. Sammantaget bidrar den upphandlade trafiken väsentligt till att

skapa grundförutsättningar för en positiv regional utveckling i stora delar av landet.

Under 2006 har Rikstrafiken tagit ytterligare steg i arbetet med att analysera nyttan av den upphandlade trafiken. Analyserna av nyttan och tillgängligheten för den upphandlade trafiken ska resultera i en samlad bild av vilka linjer som Rikstrafiken långsiktigt bör stödja.

Ett jämställt persontransportsystem

Verksamhetsmål: Ett jämställt transportsystem, där ett samverkande interregionalt kollektivt persontransportsystem utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Resultat: Skillnaderna mellan antalet män och antalet kvinnor som utnyttjar den trafik Rikstrafiken upphandlar eller medverkar i genom samverkansavtal är måttliga och skillnaderna går i olika riktning för olika trafikslag. Den interregionala kollektivtrafiken är viktig för både män och kvinnor. Det finns inga tydliga indikationer på att det skulle finnas stora skillnader i mäns och kvinnors efterfrågan på interregionala resor eller i deras transportbehov för dessa resor.

Vid de årliga nöjd-kund-undersökningar som genomförs i den trafik Rikstrafiken upphandlat redovisas resultatet fördelat på kön (tabell 9.5). Den information som samlas in vid dessa undersökningar skapar möjligheter både för analyser av kvinnor och mäns resande och av deras uppfattning om resandet. Kvinnor är oftare än män resenärer i trafikslagen tåg och buss i den trafik som får ersättning av Rikstrafiken. I flyget är män överrepresenterade både vad gäller resor i tjänsten samt till och från arbetet. Två tredjedelar av flygresenärerna är män. Även i färjetrafiken är männen överrepresenterade år 2006.

I trafikslagen tåg och buss reser kvinnor betydligt mer i privata ärenden än män. Omkring en fjärdedel av alla resor i dessa trafikslag består av kvinnor som reser i privat syfte. För flyget gäller att fyra av tio resor består av män som reser i tjänsten. I färjetrafiken är det mesta av resandet privat. En trend från 2004 och framåt är att kvinnors tjänsteresande med flyg förefaller att öka. Eftersom just tjänsteresor med flyg tidigare uppvisat en ovanligt stor skillnad mellan

könen är denna utveckling intressant. Sammantaget är skillnaderna mellan kvinnors och mäns resande måttliga när det totala resandet för alla ärenden studeras.

Resenärernas åsikter om den upphandlade trafiken skiljer sig inte mycket mellan könen. Kvinnor är mer nöjda än män vad gäller tågtrafiken och flygtrafiken, medan män är mer nöjda än kvinnor rörande busstrafiken. När det gäller färjetrafiken är både män och kvinnor lika nöjda med resorna. Sammantaget fortsätter resenärerna att i hög utsträckning vara nöjda med trafiken och att skillnaderna mellan mäns och kvinnors uppfattning om trafiken är små.

Tabell 9.5 Andel kvinnor och män i genomförda resor

Procent

Trafikslag	Kvinnor	År 2006		År 2005	
		Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
Tågtrafik	56	44	57	43	
Färjetrafik	42	58	48	52	
Busstrafik	59	41	59	41	
Flygtrafik	42	58	34	66	

9.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelse utan invändning till Rikstrafiken, dvs. Riksrevisionen har bedömt att myndighetens årsredovisning för räkenskapsåret 2006 i allt väsentligt är rättvisande.

9.5 Politikens inriktning

Regeringen anser att en väl utvecklad transportpolitik är en förutsättning för tillväxt och en fortsatt utveckling av ett hållbart transportsystem.

Transportpolitiken utgör en integrerad del av regeringens politik och en process kommer att starta för att skapa en ny framåtblickande transportpolitik där utgångspunkterna kommer att vara förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande samt att trafikens negativa miljöpåverkan minimeras. Konkurrensutsättning och alternativ finansiering kommer att ingå i denna politik.

Den lokala och regionala kollektivtrafiken är ett gemensamt ansvar för kommuner och lands-

ting. Statens ansvar för kollektivtrafiken är att utveckla den interregionala kollektivtrafiken genom samordning och avtal rörande samhälls-ekonomiskt lönsam trafik som inte bedrivs på kommersiella grunder eller av trafikhuvudmännen. Ett mål för verksamheten är att det finns en tillfredsställande interregional transportförsörjning för kvinnor och män i ett sammanhängande nätverk i landet. Kollektivtrafiken är en del av samhällsservicen och det är viktigt att den blir tillgänglig för alla grupper av nyttjare. Staten har fördelat betydande belopp till trafikhuvudmännen för åtgärder i syfte att öka tillgängligheten för personer med funktionshinder. Därutöver bidrar staten till utbyggnad av lokal och regional infrastruktur för kollektivtrafik.

9.6 Budgetförslag

9.6.1 36:11 Rikstrafiken: Administration

Tabell 9.6 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	19 258	Anslags-sparande	1 257
2006	Utfall	19 258		
2007	Anslag	27 108 ¹	Utgifts-prognos	27 209
2008	Förslag	27 358		
2009	Beräknat	27 758 ²		
2010	Beräknat	28 474 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 27 137 tkr i 2008 års prisnivå.

³ Motsvarar 27 137 tkr i 2008 års prisnivå.

Anslaget används för Rikstrafikens förvaltningskostnader. Ändamålet för anslaget är att finansiera kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration och andra interna kostnader. Vidare används anslaget för konsulttjänster samt utredningsverksamhet och andra kostnader som går att hänföra till Rikstrafikens uppgifter.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 27 358 000 kronor anvisas under anslaget 36:11 *Rikstrafiken: Administration* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 27 758 000 kronor respektive 28 474 000 kronor.

Tabell 9.7 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:11 Rikstrafiken: Administration

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	27 108	27 108	27 108
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	250	876	1 598
Beslut		-226	-232
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	27 358	27 758	28 474

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2007 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

9.6.2 36:12 Trafikavtal⁴

Tabell 9.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Övrigt	Totalt
2006	Utfall	758 985	Anslags-sparande	214 618
2007	Anslag	986 000 ¹	Utgifts-prognos	1 182 537
2008	Förslag	986 000		
2009	Beräknat	831 000		
2010	Beräknat	831 000		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för statens trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik. Vidare används anslaget för att finansiera tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för vissa förvaltningskostnader som är direkt hänförliga till trafikavtal. Anslaget uppgår för innevarande år till 986 miljoner kronor. Den höga utgiftsprognosen för 2007 består i att skiljenämnden i tvisten mellan Rikstrafiken och operatör av gotlandstrafiken, Destination Gotland, dömt till rederiets fördel. Detta innebär

att den av Rikstrafiken innehållna ersättningen för åren 2004–2006, motsvarande drygt 300 miljoner kronor, har utbetalats under innevarande år. Genom anslagssparande från 2006 inryms de beräknade utgifterna innevarande år inom tilldelade medel för 2007.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringen bör bemyndigas att under 2008 för ramanslaget 36:12 *Trafikavtal* ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 150 000 000 kronor under perioden 2009–2018.

⁴ Anslagsbeteckning föreslås i samband med denna proposition ändras från "Rikstrafiken: Trafikupphandling" till "Trafikavtal". Anledning är att "Trafikavtal" bättre täcker in den verksamhet som finansieras med anslaget. Verksamheten består av såväl upphandling som samverkansavtal, tjänstekoncessioner och avtal om trafikfjäms baserat på allmän trafikplikt.

Tabell 9.9 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2006	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010-2018
Ingående åtaganden	2 434 168	2 339 148	4 125 848		
Nya åtaganden	656 799	2 982 500	414 100		
Infriade åtaganden	752 854	-1 195 800	-947 500	-897 700	-2 694 748
Utestående åtaganden	2 339 148	4 125 848	3 592 448		
Erhållet/förslaget bemyndigande	6 500 000	6 500 000	4 150 000		

Regeringens överväganden

För att täcka utgifterna för trafikavtal föreslår regeringen att 986 000 000 kronor anvisas under 36:12 *Trafikavtal* för 2008. Rikstrafiken har i budgetunderlag för åren 2008–2010 uppskattat att kostnaderna för trafikavtalen, trots beslutade och planerade omprioriteringar, kommer att överstiga de anvisade anslagen 2009 och 2010. En bakomliggande orsak är utvecklingen med ökade oljepriser. Samtidigt upphör från och med 2009 den utökning motsvarande 93 000 000 kronor som anvisades anslaget för åren 2007 och 2008 genom riksdagens beslut om budgetproposition för 2007. Regeringen följer noga utgiftsutvecklingen för trafikavtalen. Regeringen bedömer att utgifterna för trafikavtal från och med 2009 bör reduceras med anledning av regeringsbeslut den 18 januari 2007 om ändring av förordning (2001:770) om sjöfartsstöd. Ändringen innebär att sjöfartsstöd till statligt upphandlad inrikes

trafik kommer att kunna medges från och med 2009. Utgifterna för den av Rikstrafiken upphandlade gotlandstrafiken beräknas minska med motsvarande 55 000 000 kronor från och med 2009. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 831 000 000 kronor respektive 831 000 000 kronor.

Tabell 9.10 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:12 Trafikavtal

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	986 000	986 000	986 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut		-155 000	-155 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	986 000	831 000	831 000

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

10 Forskning och analys

10.1 Omfattning

Verksamhetsområdet omfattar forskning och analys inom transport- och kommunikationsområdet. Ansvariga myndigheter inom området är Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Statens haverikommission (SHK) samt Vägverket, Banverket och Verket för innovationssystem (Vinnova).

VTI utför kvalificerad tillämpad forskning och utveckling på uppdrag av myndigheter och andra beställare. VTI:s verksamhet syftar till att genom forskning och utveckling bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen.

SIKA har till uppgift att ta fram underlag för det transportpolitiska utvecklingsarbetet och är statistikansvarig myndighet för officiell statistik inom samhällsområdet transporter och kommunikationer. Till detta räknas vägtransporter, järnvägstransporter, luftfart, sjöfart, postverksamhet, televerksamhet, kommunikationsvanor samt sedan den 1 juli 2006 även kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Myndigheten samordnar även infrastrukturplaneringen och bidrar med analyser inom politikområdets hela bredd.

SHK ska följa den internationella utvecklingen på de olika områden som omfattas av kommissionens verksamhet samt samarbeta med berörda säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet.

SHK utreder från samhällssynpunkt allvarliga olyckor inom luftfarten, sjöfarten, järnvägstrafiken samt inom annan verksamhet i enlighet med lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

I verksamhetsområdet ingår anslaget 36:13 *Viss internationell verksamhet*. Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m.

Genom utpekade sektorsansvar för forskning och utveckling har Banverket och Vägverket viktiga uppgifter inom verksamhetsområdet. Vägverkets kostnader för samhällsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet (FUD) ryms huvudsakligen inom anslag 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, medan motsvarande insatser för Banverkets del ryms inom anslag 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*.

På liknande sätt har också Vinnova till uppgift att finansiera behovsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet och göra andra insatser för att främja ett effektivt innovationssystem. Insatserna ska bl.a. bidra till att ett hållbart och effektivt transportsystem utvecklas.

10.2 Utgiftsutveckling

Tabell 10.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2006	Budget 2007 ¹	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
36:13 Viss internationell verksamhet	4,3	2,9	2,7	3,0	2,5	2,5
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	34,7	39,7	40,0	38,4	39,3	40,3
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	54,7	54,5	56,0	54,5	55,7	57,1
Totalt för verksamhetsområde Forskning och analys	93,7	97,1	98,7	95,9	97,5	99,9

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FIU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

10.3 Resultatredovisning

10.3.1 Mål

Målet för verksamhetsområdet är att kontinuerligt förbättra kunskapen om transport- och kommunikationssektorerna med syfte att bidra till att de transport- och kommunikationspolitiska målen nås.

Ovanstående mål ska uppfyllas främst genom den verksamhet som bedrivs av de inom området ansvariga myndigheterna. Nedan följer en resultatbedömning av myndigheternas verksamheter.

10.3.2 Resultat

Resultat Statens väg- och transportforskningsinstitut

Verksamhetsmål: Målet för VTI är att på ett kostnadseffektivt sätt bedriva samhällsmotiverad, tillämpad forskning av hög kvalitet. VTI:s verksamhet ska utformas så att den fortlöpande kan utvecklas i enlighet med vad forskningsfinansierare efterfrågar och de krav som dessa ställer på forskningsresultatens kvalitet och användbarhet. Nedan följer en redovisning av måluppfyllelse gällande de transportpolitiska målen.

Ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet

Resultat: VTI har under året genomfört många projekt med syfte att öka transporternas tillgänglighet. Inom området Innovativ kollektivtrafik har ett nytt spårfordon, en duospårvagn demonstrerats. Den kan köra på både spårvägs-

nätet och järnvägsnätet och innebär en utveckling av spårburen kollektivtrafik. Många forskningsprojekt vid VTI syftar till att höja transporternas kvalitet för medborgare och näringsliv. VTI:s köringsimulator är en världsledande resurs för dessa studier.

En säker trafik

Resultat: Under året har projekt med trafiksäkerhetsinriktning ökat. Närmare hälften av alla projekt vid VTI syftar till en säkrare trafik. Forskningen rör många områden. Det kan gälla utformning av olika stödsystem, som t.ex. halkvarnare, eller alkoholens effekter på rattonykterhet. Många av dessa projekt genomförs åt bilindustrin eller dess underleverantörer.

En god miljö

Resultat: Miljöaspekter ingår i många av projekten vid VTI. Hantering av olika material är mycket viktigt vid byggande, drift och underhåll av infrastrukturen. Under året har VTI avrapporterat ett projekt om återvinning av gammalt asfaltmaterial, tjärasfalt. Resultatet implementeras nu av Vägverket. Ett annat centralt område för transporternas miljöeffekter är energieffektiviteten. VTI har deltagit i ett stort EU-projekt för att ta fram verktyg för en effektivare energi-användning.

VTI är ISO-certifierad och arbetar med att förbättra miljöledningssystemet genom att vidareutveckla indikatorer och rutiner för uppföljning av miljömål samt genom att utreda möjligheterna och utarbeta rutiner för att minska miljöpåverkan inom flera områden.

En positiv regional utveckling

Resultat: Forskning vid institutet med relevans för detta mål ingår ofta som en viktig del i vissa projekt, främst projekt som rör transportpolicy och som drivs inom ramen för det nationella centret CELEST som koordineras av VTI. Även VTI:s forskning inom området kollektivtrafik har inriktning mot delmålet, t.ex. studier för att identifiera faktorer som har betydelse för möjligheterna att vidareutveckla kollektivtrafik som ett verktyg för regional utveckling.

Ett jämställt transportsystem

Resultat: Endast drygt en procent av de projekt VTI genomfört 2006 har särskild inriktning mot jämställdhetsmålet. Dock kan noteras en liten ökad andel under den senaste treårsperioden. Exempel på projekt under 2006 som relaterar till detta mål är jämställdhetsaspekter i utveckling av prognosmodeller och samhällsekonomiska kalkyler. VTI driver också ett särskilt temaprojekt om jämställdhet i transportsystemet.

VTI:s ekonomiska resultat

VTI hade under 2006 ett anslag på 34,7 miljoner kronor att användas till vissa kostnader för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning och administration. Anslaget får också användas till forskning och medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt. Verksamheten exklusive anslaget har under år 2006 gett ett överskott på ca 4 miljoner kronor. Osäkerheten för VTI om förutsättningarna för FoU-verksamhetens finansiering de närmaste 5 åren är stor. Två principiellt viktiga förändringar har ägt rum de senaste åren. För det första har stödet till långsiktigt kunskapsuppbyggande transportforskning minskat, för det andra har det skett en förändring av forskningens inriktning från transportpolitiskt motiverad forskning till forskning som inriktas på stöd för utveckling inom industri och näringsliv med fokus på tillväxt och innovationer. VTI:s verksamhet omstruktureras för att möta bl.a. denna förändring.

VTI har sedan år 2000 genomgått en ekonomisk omstrukturering till följd av det stora underskott som uppstod det året. Ekonomin har successivt förbättrats och målet har varit att återställa nivån på balanserad kapitalförändring. Institutet har per den 31 december 2006 ett balanserat överskott som uppgår till 19,8 procent.

Tabell 10.2 Ekonomisk utveckling för VTI

Miljoner kronor där ej annat anges

	2002	2003	2004	2005	2006
Resultat 31/12	-0,8	4,6	10,9	16,6	20,6
Avgiftsintäkter	81,6	87,1	88,7	98,8	104,2
Balanserat överskott	-1%	5%	12%	17%	19,8%

Som framgår av tabellen kan resultatet variera ganska mycket. Det beror på att uppdragsmarknaden inte är stabil mellan åren.

Översyn av VTI

VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Institutet är en uppdragsmyndighet med cirka 80 procent extern finansiering. Uppdragsgivarna finns inom offentlig sektor och privat sfär både nationellt och internationellt. Institutets roll har renodlades till att vara enbart forskningsutförare. På grund av omläggningen av transportforskningens finansiering har forskningsmedel för långsiktigt grundläggande transportforskning minskat. Det gör att VTI:s verksamhet successivt förändrats mot mer tillämpade forskningsprojekt och utvecklings- och konsultuppdrag. Anslaget får sedan några år tillbaka användas till forskning och medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt. VTI har sitt huvudsäte i Linköping men myndigheten bedriver även verksamhet i Borlänge, Göteborg och Stockholm.

En särskild utredare har analyserat förutsättningarna för en ombildning av VTI och vissa funktioner av SIKA till bolagsform. Utredaren föreslår i sitt betänkande (SOU2007:49) *Organisationsform för VTI och SIKA* en bolagisering av hela VTI. Uppdraget redovisades den 15 juni 2007 till regeringen (Näringsdepartementet). Regeringen ska efter remittering ta ställning till utredningens förslag.

Resultat Statens institut för kommunikationsanalys

Verksamhetsmål: SIKA:s uppgifter är att svara för övergripande analyser inom kommunikationssystemet och för analyser av effekter av åtgärder inom transportsystemen i syfte att uppnå det transportpolitiska målet.

Resultat: I maj 2006 redovisade SIKA en uppföljning av transporterens utveckling i förhållande till det transportpolitiska målet och dess delmål (Rapport 2006:2). SIKA konstaterade att

det svenska transportsystemets tillgänglighet och transportkvalitet utvecklas i rätt riktning. Inom områdena trafiksäkerhet och miljö blir det däremot svårt att nå målen.

Ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet

Resultat: Baserat på de prognoser och analyser av person- och godsprognoser till år 2020, som SIKA redovisade i december 2005 på uppdrag av regeringen, sammanställdes en kortfattad redovisning till Kommissionen mot oljeberoende (PM 2006:3 Hur mycket och vilken typ av transporter behöver vi?). Detta utgjorde underlag för ett anförande som hölls vid en offentlig hearing i februari 2006 på inbjudan av kommissionen.

En säker trafik

Resultat: Den officiella vägtrafik-skadestatistiken publicerades enligt tidplan.

SIKA har genomfört en undersökning för att se vilken information från polisens blanketter som ansågs vara angelägna.

En god miljö

Resultat: Inom ramprojektet Klimat har arbete bedrivits under året inom två projekt som belyser samhällsekonomiska frågor. Det ena projektet visar bl.a. vilka effekter på koldioxidutsläppen som skulle kunna erhållas genom en fullständig internalisering av trafikens externa effekter exklusive koldioxid. Det andra projektet visar hur hushållens realinkomster påverkas av krav på minskade koldioxidutsläpp från personbilar. Enligt förordning (2005:626) om klimatrapporering ska SIKA expertgranska trafikverkens årliga rapportering enligt Kyoto-protokollet. Den första ordinarie granskningen ägde rum under 2006.

En positiv regional utveckling

Resultat: SIKA fick i april 2006 i uppdrag att koordinera ett pilotprojekt om att samverka kring sektorsövergripande regionförstoring för ökad tillväxt och sysselsättning. En delredovisning av uppdraget lämnades till regeringen i oktober 2006. Uppdraget att beräkna transportmerkostnader avseende godstransporter för företags lokalisering i norra Sverige redovisades i juli 2006.

Ett jämställt transportsystem

Resultat: Databasinsamlingen för RES 05 (resvaneundersökningen) avslutades under året. Under-

sökningen påbörjades i oktober 2005 och omfattade 41 000 intervjuer.

SIKA:s ekonomiska resultat

SIKA hade under 2006 ett anslag på 54,7 miljoner kronor. Verksamheten har under året givit ett överskott om 7,7 miljoner kronor. Orsaken är främst att ingen av de tidigare anställda har valt att följa med till Östersund vilket medfört att verket haft många vakanser under året.

Översyn av SIKA

En särskild utredare fick till uppgift i mars 2007 att analysera förutsättningarna för att ombilda Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) samt vissa funktioner av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) till aktiebolagsform (dir. 2007:36). Uppdraget redovisades den 15 juni 2007 till regeringen (Näringsdepartementet). Regeringen ska efter remittering ta ställning till utredningens förslag.

Resultat Statens haverikommission

Verksamhetsmål: Haverikommissionen ska fastställa olycksorsaken i varje undersökning och om möjligt ge sådana synpunkter och rekommendationer att framtida olyckor förebyggs.

Resultat: Haverikommissionen har kunnat fastställa orsaken i samtliga fall utom två av de olyckor som undersökts under 2006 och har i de flesta fall kunnat lämna rekommendationer till tillsynsmyndigheterna. Haverikommissionen har därmed bidragit till det långsiktiga målet om en säker trafik.

10.3.3 Analys och slutsatser

Måluppfyllelsen i förhållande till uppställda verksamhetsmål för SIKA, VTI och Haverikommissionen bedömer regeringen vara tillfredsställande vad gäller utförda prestationer.

10.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelser utan invändningar för VTI, SIKA och SHK, dvs. Riksrevisionen har bedömt att myndigheternas årsredovisningar för räkenskapsåret 2006 i allt väsentligt är rättvisande.

10.5 Politikens inriktning

I tider av snabb teknisk utveckling, ökad globalisering och omfattande kulturmöten behövs forskning och analys för att söka svaret på nya frågor som utvecklingen ger upphov till. Forskning och analys har blivit en allt viktigare del i en politik för ökad välfärd, hållbar ekonomisk tillväxt och teknisk utveckling. Såväl nya kunskapsintensiva branscher som traditionella industribranscher och offentlig sektor behöver tillgång till ny kunskap för att utveckla och förnya sin verksamhet. Den svenska forskningspolitiken har som mål att Sverige skall vara en ledande kunskaps- och forskningsnation där forskning bedrivs med hög vetenskaplig kvalitet. Sverige skall vara ett av världens mest FoU-intensiva länder. All forskning skall hålla hög kvalitet och forskningssatsningarna skall rymma både bredd och specialisering. Svensk forskning måste också bedrivas med öppenhet för den mångfald av frågeställningar som finns i samhället.

Det är olämpligt att myndigheter bedriver affärsverksamhet i konkurrens med privata aktörer på en marknad. Risken för korssubventioner av uppdragsverksamhet är stor vilket kan leda till konkurrensnedvridande effekter på marknaden. Konkurrensverket har vid olika tillfällen framfört till Näringsdepartementet att det behöver skapas bättre garanti för konkurrensneutralitet. Statskontoret har framfört att VTI konkurrerar med såväl större som mindre konsultföretag som erbjuder transporttekniska utredningar och analyser. Mot bakgrund av detta har regeringen låtit en särskild utredare se över förutsättningarna för att bolagisera hela eller delar av verksamheterna på VTI och eventuellt vissa funktioner på SIKA. Uppdraget redovisades den 15 juni 2007 till regeringen (Näringsdepartementet). Regeringen ska efter remittering ta ställning till utredarens förslag.

Ett fortsatt högt deltagande i internationellt forskningssamarbete både inom och utanför EU är viktigt för att stimulera såväl den svenska som den övriga europeiska industrins kompetens och konkurrenskraft inom forskning och utveckling.

10.6 Budgetförslag

10.6.1 36:13 Viss internationell verksamhet

Tabell 10.3 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2006	Utfall	4 256	Anslags-sparande	-71
2007	Anslag	2 905 ¹	Utgifts-prognos	2 740
2008	Förslag	2 985		
2009	Beräknat	2 485		
2010	Beräknat	2 485		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FIU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget är avsett för kostnader för bl.a. medlemsavgifter om ca 2 miljoner kronor och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m. Detta gäller främst internationella luftfartsförhandlingar, FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE), internationella järnvägsfördragen (COTIF, OCTI m.m.), internationellt samarbete vad gäller sjöfarten (IMO m.m.), luftfarten (ICAO m.m.) samt EU.

Regeringens överväganden

Kostnaderna för medlemsavgifter i vissa internationella organisationer har ökat och de medel som anvisats är otillräckliga. Anslag 36:13 *Viss internationell verksamhet* bör därför ökas med 500 000 kronor för 2008. Regeringen föreslår att 2 985 000 kronor anvisas under anslaget 2008. Utredningen om inrättande av en trafikinspektionsorganisation (dir. 2007:105) ska under 2008 bl.a. föreslå myndighetens ansvar för arbetet i internationella organisationer och inom EU. En ny bedömning av anslag 36:13 *Viss internationell verksamhet* kommer att göras med underlaget från utredningen som grund. Regeringen beräknar därför en oförändrad nivå för anslaget för

2009 och 2010 och att 2 485 000 kronor anvisas anslaget för respektive år.

Tabell 10.4 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:13 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	2 485	2 485	2 485
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	500		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	2 985	2 485	2 485

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

10.6.2 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 10.5 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	År	Slagslag	Belopp
2006	Utfall	34 725		Anslags-sparande	1 036
2007	Anslag	39 734 ¹		Utgifts-prognos	39 970
2008	Förslag	38 378			
2009	Beräknat	39 268 ²			
2010	Beräknat	40 293 ³			

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 38 378 tkr i 2008 års prisnivå.

³ Motsvarar 38 378 tkr i 2008 års prisnivå.

Från anslaget finansieras kostnader för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får också användas till forskning och medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt.

VTI förvaltar och driver det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. BIC har det nationella ansvaret för information och kunskapsförsörjning inom trafik och transportområdet vilket inkluderar en omfattande internationell verksamhet.

Tabell 10.6 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2006	135 475	131 642	3783
(varav tjänsteexport)	8 513	8 685	-320
Prognos 2007	117 000	123 230	-6 230
(varav tjänsteexport)	6 000	6 000	0
Budget 2008	120 000	120 000	0
(varav tjänsteexport)	6 000	6 000	0

Regeringens överväganden

Regeringen anser att dagens anslag är nödvändigt för att VTI ska kunna fullgöra sitt uppdrag vad avser långsiktig forskning, medfinansiering av EU-projekt samt nationellt motiverade forskningsinsatser inklusive investeringar.

Regeringen föreslår att 38 378 000 kronor anvisas under anslag 36:14 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 39 268 000 kronor respektive 40 293 000 kronor. Gällande de ekonomiska resultatet för 2006 anser regeringen att hela de balanserade överskottet tillsvidare ska få disponeras av VTI.

Tabell 10.7 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	39 734	39 734	39 734
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	-1 356	-466	559
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	38 378	39 268	40 293

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2007 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

10.6.3 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys

Tabell 10.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	54 739	Anslags-sparande	7 731
2006	Utfall	54 739		7 731
2007	Anslag	54 531 ¹	Utgifts-prognos	55 978
2008	Förslag	54 492		
2009	Beräknat	55 702 ²		
2010	Beräknat	57 113 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 54 492 tkr i 2008 års prisnivå.

³ Motsvarar 54 492 tkr i 2008 års prisnivå.

Anslaget används till analysverksamhet och statistik inom samhällsområdet transporter och kommunikationer samt till myndighetens förvaltningskostnader.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 54 492 000 kronor anvisas under anslag 36:15 *Statens institut för kommunikationsanalys* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 55 702 000 kronor respektive 57 113 000 kronor.

Tabell 10.9 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	54 531	54 531	54 531
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	-39	1 171	2 582
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	54 492	55 702	57 113

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2007 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

10.6.4 Haverikommissionen

Haverikommissionen disponerar inget eget anslag. Regeringen beslutar om en ram för myndighetens förvaltningskostnader. För 2007 är ramen 22 400 000 kronor.

Haverikommissionen hemställer i sitt budgetunderlag för räkenskapsåren 2008–2010 om att anvisas en ram på 28 460 000 kronor för förvaltningskostnader. Haverikommissionen motiverar sin hemställan med ett kommande säkerhetsdirektiv från EU inom sjöfarten. Förvaltningskostnaderna, liksom kostnaderna för enskilda undersökningar ska betalas av följande myndigheter: Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket, Banverket, Försvarsmakten och Statens räddningsverk.

Regeringens överväganden

Regeringen anser att Haverikommissionen inte bör tillföras ökade medel för räkenskapsåret 2008. Regeringen har kraftigt ökat Haverikommissionens medel för förvaltningskostnader under de senaste åren. Motivet har varit att Haverikommissionen ska kunna uppfylla regeringens mål för handläggningstider för haveriutredningar. Regeringen vill avvakta och utvärdera om dessa tillförda medel har medfört kortare handläggningstider för haveriutredningar. När det gäller det kommande säkerhetsdirektivet från EU inom sjöfarten kommer medlemsstaterna få 18 månader på sig att genomföra detta direktiv. Regeringen avser att ta ställning till extra medel till Haverikommissionen för detta ändamål i budgetpropositionen för 2009. Regeringen föreslår att förvaltningskostnaderna för budgetåret 2008 ska uppgå till 22 800 000 kronor. Regeringen avser att fastställa fördelningen av förvaltningskostnaderna mellan de fem betalande myndigheterna i 2008 års regleringsbrev för Haverikommissionen.

11 Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post

11.1 Omfattning

Politikområdet omfattar elektronisk kommunikation, informationsteknik (IT) och post.

De åtgärder som vidtas inom politikområdet syftar till att skapa en effektiv, säker och tillgänglig infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster. Därutöver ska från och med den 1 juli 2008 alla i samhället ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser, enligt riksdagens beslut med anledning av propositionen *Statens ansvar för vissa betaltjänster* (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

Post- och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektronisk

kommunikation och post. Myndighetens uppgift är bl.a. att meddela tillstånd och utöva tillsyn över operatörerna på marknaderna för elektronisk kommunikation och post samt att inom ramen för sitt sektorsansvar följa utvecklingen inom dessa områden.

Bolaget Posten AB (publ) är verksamt inom området.

Politikområdet omfattar även den statliga satsningen på IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256) och övriga åtgärder som syftar till att Sverige ska bli ett informationsamhälle för alla (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr. 2005/06:142).

11.2 Utgiftsutveckling

Tabell 11.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet
Miljoner kronor

	Utfall 2006	Budget 2007 ¹	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
<i>Anslag inom utgiftsområde 22</i>						
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	16,7	31,5	31,0	36,8	37,6	38,6
37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	117,3	144,7	133,2	144,7	148,7	148,7
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.	400,0	400,0	400,0	280,0	220,0	220,0
37:4 Informationsteknik: telekommunikation m.m.	15,3	14,0	14,1	15,5	20,2	18,0
37:5 Samförläggning och kanalisation m.m.	-	-	-	75,0	75,0	75,0
2004 22 37:6 Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet	134,7	-	-	-	-	-
2004 22 37:7 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.	245,3	-	212,4	-	-	-
Totalt för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	929,3	590,3	790,7	552,0	501,6	500,4

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FIU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

År 2006 uppgick de totala utgifterna inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post till 929,3 miljoner kronor, vilket var 397 miljoner kronor mer än anvisade medel. Orsaken till det högre utfallet var medel som fanns på anslag som myndighet inom politikområdet disponerade, men som inte var uppförda på 2006 års statsbudget. De medel myndigheten förfogade över var därmed högre än de som fanns på statsbudget eller tilläggsbudget, på grund av anslagsbehållning på s.k. äldreanslag. Utgifterna under äldreanslaget 37:7 *IT-infrastruktur: regionala transportnät m.m.* för 2005 blev 245 miljoner kronor.

År 2006 var utgifterna inom politikområdet 70 miljoner kronor högre än år 2005, vilket till största delen kan hänföras till utbyggnad av ett radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet (RAKEL).

Prognosen för 2007 avseende de totala utgifterna uppgår till 791 miljoner kronor.

Regeringens förslag till anslag 2008 för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post uppgår till sammanlagt 552 miljoner kronor.

Ersättningen till Posten AB (publ) för tillhandahållandet av grundläggande kassaservice upp-

går år 2007, under anslaget 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.*, till 400 miljoner kronor. För 2008 föreslås att anslaget uppgår till 280 miljoner kronor. Genom övergången till upphandling av grundläggande betaltjänster kommer anslaget under 2008 att få ett delvis ändrat ändamål. Förutom ersättning till Posten AB ska anslaget finansiera ovan nämnda upphandling, PTS ökade förvaltningskostnader till följd av upphandlingsuppdraget samt kostnaderna för ett uppdrag till PTS att genomföra en informations- och utbildningsinsats för att underlätta övergången till ett statligt ansvar för grundläggande betaltjänster.

Omprioriteringar föreslås inom politikområdet för att bedriva insatser inom området IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet samt förstärkt informationssäkerhetsarbete. (Förslagen beskrivs i avsnitten 11.5.2 respektive 11.8.)

För 2009 och 2010 beräknas anslagen inom politikområdet minska till 502 miljoner kronor respektive 500 miljoner kronor.

11.3 Skatteutgifter

Skatteutgifterna inom utgiftsområde 22 Kommunikationer samt en definition av begreppet redovisas i avsnitt 3.3. Nedan följer en redovisning av de nettoberäknade skatteutgifterna som kan hänföras till politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post.

Tabell 11.2 Skatteutgifter inom politikområde IT, elektronisk kommunikation och post, netto

Miljoner kronor

	Prognos 2007	Prognos 2008
Förmån av personaldator	- ¹	- ¹
Skattereduktion för anslutning till bredband	80	u ²
Totalt för inom politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	80	-

¹ Skatteutgiften är inte beräkningsbar, 2007 års ekonomiska vårproposition, bilaga 2.

² Skatteutgiften upphör men har fortfarande en offentligfinansiell effekt.

Förmån av personaldator

I de fall arbetstagaren för privat bruk får använda en datorutrustning som arbetsgivaren tillhandahåller, utgår varken inkomstskatt eller sociala avgifter. Denna förmån utgör ersättning för utfört arbete. Skatteutgiften avser skatt på inkomst av tjänst och särskild löneskatt. Från och med år 2004 är högsta tillåtna bruttolöneavdrag 10 000 kronor per år. Skattefriheten upphörde att gälla från och med den 1 januari 2007. I syfte att underlätta värderingen vid en återgång till beskattning av lånedatorer infördes ett schablonmässigt förmånsvärde om 2 400 kronor per år. Regeringen avser att höja det schablonmässiga värdet till 4 800 kronor från och med den 1 januari 2008 och att därefter slopa den schablonmässiga värderingen från och med den 1 januari 2009.

Skattereduktion för anslutning till bredband

Skattereduktion utgår för anslutning till bredband som tas i bruk under perioden 1 januari 2001 till 31 december 2007. Skattereduktion får göras med högst 5 000 kronor eller, i fråga om hyreshus, 5 000 kronor per bostad eller lokal som anslutits. Till den del skattereduktion beviljas privatpersoner avser skatteutgiften skatt på inkomst av tjänst. Till den del skattereduktionen beviljas företag avser skatteutgiften skatt på inkomst av näringsverksamhet.

11.4 Mål

Regeringens förslag:

Målet för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post är säkra och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls genom marknaden, samt ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet.

Skälen för regeringens förslag: Det nuvarande övergripande målet för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post är att alla ska ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster. Detta övergripande mål preciseras genom det IT-politiska målet, målet för sektorn elektronisk kommunikation, det postpolitiska målet samt målet för grundläggande betaltjänster. Dessa riksdagsbeslutade mål föreslås ligga kvar under det övergripande politikområdesmålet. Målet för grundläggande betaltjänster kommer att ersätta det tidigare målet för kassaservice genom riksdagens beslut med anledning av propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

Utvecklingen inom politikområdet är i första hand marknadsledd. Utgångspunkten är att marknaden tillhandahåller infrastruktur och tjänster. Statens roll är att bidra till att skapa goda förutsättningar för en väl fungerande marknad och därigenom bidra till målets uppfyllande. Staten kan komma att överväga åtgärder exempelvis då det är samhällsekonomiskt motiverat. Det offentliga har ett visst ansvar där marknaden av olika anledningar inte fungerar tillfredsställande och där allmänna intressen inte tillgodoses, t.ex. för vissa samhällstjänster. Grundtanken med avregleringarna på tele- och postområdena är att en effektiv konkurrens ska leda till att hushåll och företag får bästa möjliga utbud av tjänster och att detta sker på ett samhällsekonomiskt mer effektivt sätt än genom monopol. Kommunikationstjänsterna bör vara moderna och robusta. Hushåll och företag bör genom väl fungerande marknader erhålla största möjliga utbud av tjänster för att på så sätt underlätta deras vardag.

Det övergripande målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post bör

återspegla denna inriktning. Det finns därför anledning att ändra målet för politikområdet så att det tydligt uttrycker nyttan av allas tillgång till moderna kommunikationer och en effektivt fungerande infrastruktur, nämligen att underlätta vardagen för människor och företag i hela landet. Det föreslagna målet fokuserar på vikten av konkurrens, upphandling av tjänster samt väl fungerande marknader.

Målet för IT-politiken

Målet för IT-politiken är att Sverige ska vara ett hållbart informationsamhälle för alla (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr. 2005/06:142). För att precisera målet för IT-politiken beslutades även tre delmål:

1. IT ska bidra till förbättrad livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag.
2. IT ska användas för att främja hållbar tillväxt.
3. En effektiv och säker fysisk IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet ska finnas tillgänglig i alla delar av landet, bl.a. för att ge människor tillgång till interaktiva offentliga e-tjänster.

Användningen av IT förutsätter att användaren har förtroende för att teknik och system fungerar. Men förtroendet för IT beror inte bara på den tekniska tillförlitligheten utan också på en mer subjektiv bedömning hos användaren. En ytterligare förutsättning för målet är en ökad samordning av gemensamma organisatoriska, logiska och tekniska gränssnitt i den offentliga förvaltningen för att informationsamhället ska komma till sin rätt och för att undvika isolerade öar av teknisk utveckling.

Målen för sektorn elektronisk kommunikation

Målen för sektorn elektronisk kommunikation är följande: Enskilda, företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna ska ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige ska i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden. De elektroniska kommunikationerna ska vara håll-

bara, användbara och tillgodose framtidens behov. De främsta medlen för att uppnå detta ska vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228).

Det postpolitiska målet

Enligt målet för postsektorn ska det finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra försändelser som väger högst 20 kilogram. Det ska finnas möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser. Dessutom ska enstaka försändelser befordras till enhetliga priser. Det ska finnas möjlighet att försäkra försändelser och få kvitto från mottagaren på att försändelsen har tagits emot (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

Målet för den grundläggande kassaservicen

Det tidigare målet för den grundläggande kassaservicen var följande: Alla i hela landet ska ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser (prop. 2001/02:34, bet. 2001/02:TU1, rskr. 2001/02:125). Resultaten inom området redovisas utifrån detta mål.

Det nya politiska mål som riksdagen har fattat beslut om med anledning av propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster som gäller från och med den 1 juli 2008 är följande: målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

11.5 Resultatredovisning

11.5.1 Resultat

IT

En effektiv och säker fysisk IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet ska finnas tillgänglig i alla delar av landet, bl.a. för att ge människor tillgång till interaktiva offentliga e-tjänster

Tillgänglighet

Arbetet har fortsatt inom ramen för tidigare redovisade satsningar på utbyggnad av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet i glest bebyggda områden genom det s.k. bredbandsstödet. Totalt har ca 5,25 miljarder kronor av statliga medel avsatts för utbyggnaden. Stödet belastar statsbudgetens utgiftssida med 2,05 miljarder kronor och dess inkomstsida med 3,2 miljarder kronor.

Stödet kan delas upp i två huvuddelar. Den ena delen är ett stöd riktat till fastighetsägare och företag som ger möjlighet till skattereduktion för vissa kostnader för att anslutning för tele- och datakommunikation (elektronisk kommunikation). Stödet belastar statsbudgetens inkomstsida och ramen för stödet är 1,1 miljarder kronor.

Den andra delen är ett antal stödformer som riktar sig till kommuner och syftar till utbyggnad av telenät (nät för elektronisk kommunikation). Ett stöd till kommuner för upprättande av IT-infrastrukturprogram fanns fram till 2004. Stöd till utbyggnad av IT-infrastruktur finns för anläggning av lokala telenät, ortssammanbindande telenät och för anslutning till rikstäckande telenät. Dessutom finns ett särskilt stöd till orter där telenätet är eftersatt. Dessa stöd omfattar sammanlagt 4 miljarder kronor. Därutöver har 150 miljoner kronor avsatts och används för kostnader för att administrera bredbandsstödet.

– Hur har stödet för höga anslutningskostnader utnyttjats?

Under taxeringsåren 2002 t.o.m. 2005 beviljades 13 278 ansökningar om skattereduktion för höga anslutningskostnader vilket motsvarade en reduktion om 92,6 miljoner kronor. Under taxeringsåret 2006 beviljades 9 102 ansökningar vilket motsvarade en reduktion om 77,8 miljoner kronor.

– Hur har bredbandsstöden utnyttjats?

Länsstyrelserna redovisar tillsammans med Sveriges kommuner och landsting, i en rapport baserad på enkäter, bl.a. uppgifter om hur de olika stödformerna för anläggning av telenät utnyttjats (dnr N2007/6789/IR). Enkäten visar att 284 kommuner har färdigställt IT-infrastrukturprogram. Som framgår av tabell 11.3 har per den 31 maj 2007 totalt drygt 3,4 miljarder kronor av ramen använts. Knappt 1,7 miljarder kronor belastar statens utgifter. Statens inkomster har samtidigt minskats med resterande dryga 1,7 miljarder kronor med anledning av kreditering på skattekonto.

Tabell 11.3 Utbetalning och kreditering

Miljoner kronor

	Summa	Orts-sammanbindande nät ¹⁾	Områdesnät ²⁾	Stomnät ²⁾	Eftersatta områden ²⁾
2001	80	49	31	-	-
2002	205	168	37	-	-
2003	531	350	181	-	-
2004	1 018	553	320	135	10
2005	612	192	201	126	93
2006	733	316	214	21	182
2007 t.o.m. 31 maj	232	57	79	40	56
Summa	3 411	1 685	1 063	322	341

¹⁾ Stöd över statsbudgetens utgiftssida

²⁾ Stöd över statsbudgetens inkomstsida

Av tabell 11.4 framgår även hur mycket pengar som kommunerna har ansökt om respektive beviljats för utbyggnaden per den 31 maj 2007.

Tabell 11.4 Sökt, beviljat samt utbetalt stöd

Miljoner kronor

	Summa	Orts-sammanbindande nät ¹⁾	Områdesnät ²⁾	Stomnät ²⁾	Eftersatta områden ²⁾
Antal kommuner som sökt	-	245	236	119	140
Total ram	4 000	1 900	1 200	400	500
Sökt stöd	3 845	1 851	1 172	351	471
Beviljat stöd	3 812	1 840	1 162	350	460
Utbetalt stöd	3 411	1 685	1 063	322	341

¹⁾ Stöd över statsbudgetens utgiftssida

²⁾ Stöd över statsbudgetens inkomstsida

– *Hur har stödberättigad utbyggnad finansierats?*
Länsenkäten visar också att den totala finansieringen av stödberättigade projekt uppgår till knappt 7,4 miljarder kronor. Av summan utgör 52 procent statligt bredbandsstöd och tio procent kommunal finansiering. Hur finansieringen fördelas mellan olika finansieringskällor framgår av tabell 11.5.

Tabell 11.5 Total finansiering av bredbandsprojekt per finansieringskälla

	mnkr	Andel
Statliga bredbandsmedel	3 808	52
Operatör	2 189	30
Kommun	770	10
EU, strukturfondsmedel	521	7
Regionala utvecklingsmedel	51	1
Summa	7 339	100

I stort sett har varje krona från bredbandsstödet haft motsvarande annan finansiering. Marknadsfinansieringen har varit lägre än vad som torde ha förutsatts vid stödets införande, vilket kan hänga samman med ändrade förutsättningar på grund av nedgången inom IT-marknaden under år 2000 och ett par år därefter. Den kommunala medfinansieringen har varit högre än den miniminivå om fem procent som krävs enligt stödförordningarna.

– *Till vilka har stödet gått?*

Enligt länsenkäten har stödet fördelats enligt tabellen nedan.

Tabell 11.6 Fördelning av stödmedel för ortssammanbindande och lokala nät

	Ortssammanbindande nät	Lokala nät
Privata aktörer	54	47
Statliga aktörer ¹⁾	19	20
Kommunala aktörer ²⁾	27	33
Totalt	100	100

¹⁾ Teracom, Banverket, Svenska Kraftnät och Vattenfall

²⁾ Bolag som lyder under kommunallagen och där det kommunala ägandet är minst 50 procent

– *Hur har IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet byggts ut?*

PTS har på regeringens uppdrag redovisat läget avseende utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet (Bredband i Sverige 2007, PTS ER 2007:17). Förekomsten av IT-inf-

rastruktur med hög överföringskapacitet i tätorter har enligt myndigheten förbättrats under 2006. Områdesnät och/eller anslutningspunkt till ortssammanbindande nät saknades i januari 2007 i 41 tätorter i landet. Flest tätorter utan nät finns i Skåne län, Blekinge län och Hallands län. Omkring 14 000 personer bor i tätorter som saknar nät med hög överföringskapacitet. Alla dess tätorter utom en har färre än 1 000 invånare. Förekomsten av nät utanför tätorter har ökat men är inte lika väl kartlagd.

Sett under perioden 2003 till 2007 har antalet kilometer nät av fiber och radio ökat med över 25 procent. Antalet tätorter utan anslutning till ortssammanbindande nät har minskat från cirka 130 till 29. Antalet tätorter som inte har områdesnät har minskat från över 1000 till 41.

– *Hur har tillgång till bredband utvecklats under stödperioden?*

Enligt PTS bedömning är täckningsgraden, det vill säga den andel av Sveriges befolkning som bor i områden som kan erbjudas bredband, ca 97 procent. På grund av tekniska begränsningar kan dock så många inte samtidigt vara abonnenter. Antalet faktiska bredbandsabonnemang (fast uppkoppling) har mer än dubblerats sedan ingången av 2003 och i dag har nära hälften av alla hushåll abonnemang. Ökningen under 2006 var nära 26 procent. PTS har bedömt att ca 136 000 hushåll och företag saknar tillgång till etablerad eller planerad bredbandsinfrastruktur (Förslag till bredbandsstrategi för Sverige, PTS-ER-2007:7).

Informationssäkerhet

Informationssäkerhetsfrågorna hanteras huvudsakligen inom tre politikområden: IT-politik, säkerhetspolitik och förvaltningspolitik. Ansvar för informationssäkerheten ligger närmast hos de myndigheter, företag och organisationer som har det normala verksamhetsansvaret. IT-säkerhet är en del av informationssäkerhetsområdet. Regeringen antog efter förslag från PTS i december 2006 en strategi för ett säkrare Internet. Förebyggande arbete prioriteras.

PTS övervakar sedan 2002 tekniskt trafikflöden på nätet via Sveriges IT-incidentcentrum (Sitic) och rapporterar bl.a. incidenter. Arbetet, som förutsätter internationellt deltagande och samverkan med nationella aktörerna, är främst av förebyggande karaktär (råd, föreläsningar, statistik över hur det ser ut på nätet etc.). PTS har t.ex. inte mandat att stänga av servrar eller nät-

uppkopplingar hos operatörerna vid attacker, men kan genom information och kunskapsuppbyggnad medverka till att förebygga eller mildra effekter av olika angrepp mot nätet. Exempel på incidenter är angrepp mot webbplatser. Ett uppmärksammat angrepp utfördes 2007 mot de internationella rotservrarna för det överordnade domännamnsystemet.

Informationsinsatser genomförs för att öka kunskapen och påverka beteenden och säkerhetsnivåer inför aktuella och kommande säkerhetsshot. Internationellt samarbete, via Enisa och andra organ, samt responsförmåga blir än mer centralt p.g.a. Internets gränslösa natur.

IT ska bidra till förbättrad livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag

Användningen av IT och IT-politikens mål genomsyrar samtliga politikområden på flera olika sätt. En viktig förutsättning för användningen av IT är frågan om förtroende för tekniken. I det sammanhanget är frågor om skydd för den personliga integriteten särskilt betydelsefulla. Resultaten av åtgärder med anknytning till IT-politiken redovisas i anslutning till respektive utgiftsområde.

Ett antal större åtgärder kan dock förtjäna särskild uppmärksamhet:

- En nationell IT-strategi för vård och omsorg redovisas under utgiftsområde 9,
- Särskilda tjänster för funktionshindrade inom området elektronisk kommunikation redovisas nedan under rubriken Elektronisk kommunikation,
- Utvecklingen inom elektronisk förvaltning redovisas under utgiftsområde 2.

IT ska användas för att främja hållbar tillväxt

Utvecklingen på området är i första hand marknadsledd. Regeringens roll är att bidra till att skapa goda förutsättningar för en väl fungerande marknad och därmed för en ökad och utvecklad IT-användning bland företag och medborgare.

Moderna och robusta elektroniska kommunikationer är en viktig förutsättning för fler arbetstillfällen och växande företag. Andelen företag som har tillgång till höghastighetsanslutning (bredband) för att koppla upp sig mot Internet fortsätter att öka. Totalt hade 88 procent av företagen en sådan an-

slutning 2006, vilket innebär en fördubblad andel sedan 2001. Tekniken har även medfört ökade möjligheter för den anställda att arbeta på distans, dvs. från en annan plats än arbetsgivarens lokaler. Andelen företag som har anställda som arbetar på distans någon del av arbetstiden har dock inte ökat under senare år utan ligger kvar på ca 40 procent av företagen. Det är framför allt i större företag som möjligheten till distansarbete finns och utnyttjas.

Utöver infrastruktur behövs tillförlitliga elektroniska tjänster som kan bidra till effektivisering av verksamheter och produktionsprocesser i såväl företag som i offentlig sektor. Elektroniska tjänster är också en förutsättning för en kontinuerlig omstrukturering och innovationsprocess i företag och myndigheter. Jämfört med andra europeiska länder har svenska företag en mycket hög IT-mognad, t.ex. när det gäller andelen företag som använder Internet för marknadsföring, service och support, finansiella transaktioner, marknadsbevakning och utbildning av personal. Det finns dock stora skillnader mellan företagen beroende på storlek och bransch. Tillgänglig statistik visar att små och medelstora företags IT-användning fortsätter att ligga efter och utvecklas i relativt långsam takt.

Elektronisk kommunikation, företagande och förvaltningsutveckling

Regeringen har under året initierat en tydligare styrning av s.k. elektronisk förvaltningsutveckling, dvs. sådan förvaltningsutveckling där informationsteknik och elektronisk kommunikation ska kunna användas som ett centralt hjälpmedel för att underlätta för enskilda och företag. Detta arbete beskrivs under utgiftsområde 2.

Statistiska centralbyråns (SCB) undersökning av företagens användning av IT 2006 visar att 78 procent av företagen har använt myndigheters webbplatser för att söka information eller hämta blanketter. Drygt hälften av dessa har också lämnat in blanketter elektroniskt. Fullständig elektronisk ärendehantering har använts av en fjärdedel av företagen.

Regeringens möjligheter att direkt och indirekt påverka e-handeln handlar i stor utsträckning om styrning av myndigheternas agerande på området. Vad gäller deltagande vid offentliga upphandlingar uppger drygt vart tionde företag att de utnyttjat möjligheten att lämna in anbud i ett elektroniskt upphandlingssystem.

Överlag används elektroniska tjänster i något större utsträckning bland stora företag än bland små företag.

Elektronisk kommunikation och e-handel i små och medelstora företag

Statistik från SCB visar att små företag använder IT och e-handel i mindre utsträckning än större företag. Små företag använder också säkerhetslösningar såsom virusprogram och brandväggar i mer begränsad omfattning. Till exempel använder 57 procent av små företag servrar med säker anslutning, att jämföra med mer än 90 procent för företag med fler än 500 anställda (SCB: Företagens användning av IT 2006).

Att få till stånd elektronisk kommunikation även i små och medelstora företag är en förutsättning för att den samhällsliga effektiviseringspotentialen i tekniken ska kunna tillvaratas fullt ut. Närings- och teknikutvecklingsverket (Nutek) har därför i flera omgångar haft i uppdrag att verka för ökad användning av IT i sådana företag. Tidigare satsningar har fokuserat på IT-kompetensen hos småföretagarna (IT SME), samt småföretagets IT-användande utifrån ett regionalt perspektiv (Reg IT). En av slutsatserna av projekten är att direkt stöd till småföretag utifrån företagets egna verksamheter och förutsättningar ger goda resultat. Nutek har för perioden 2007–2009 i uppdrag att verka för en ökad elektronisk kommunikation, och e-handel, i små och medelstora företag.

IT och jämställdhet

Inom IT- och telekomsektorn råder en mycket sned könsfördelning, såväl inom IT-utbildningar vid universitet och högskolor som bland yrkesverksamma i branschen. Särskilt bland högre chefer, projektledare samt inom forskning och utveckling finns förhållandevis få kvinnor. Den sneda könsfördelningen och bristfälliga rekryteringen av kvinnor till IT-utbildningar och tjänster inom IT- och telekomsektorn är ett problem av flera anledningar. Det är t.ex. inte effektiv användning av samhällets samlade kompetens och resurser att inte rekrytera för utbildning, forskning, anställning och ledarskap bland såväl kvinnor och män.

I december 2005 gav regeringen därför PTS i uppdrag att genomföra ett mentorskapsprojekt i syfte att öka antalet kvinnor bland högre chefer i sektorn. Resultatet redovisades i juni 2007. Enligt PTS rapport deltog 30 företag i projektet med adepter och mentorer. Med hjälp av nät-

verksträffar och seminarier formulerade företagen egna mål och åtgärdsplaner samt planer för hur målen ska följas upp. Mentorskapsprojektet bedöms av PTS och av deltagarna vara ett bra verktyg för att genomföra bestående förändringar, men det krävs ett äkta och varaktigt engagemang från företagets ledning. PTS gör bedömningen att branschen genom en branschorganisation visat tydligt intresse att driva mentorskapsprogrammet vidare.

Internet och domännamnsmarknaden

Sedan den 1 juli 2006 har PTS uppgiften att utöva tillsyn enligt lagen (2006:24) om nationella toppdomäner för Sverige på Internet, toppdomänslagen. PTS har under hösten 2006 genomfört ett tillsynsarbete och därvid bedömt att verksamheten i huvudsak bedrivs på ett säkert och effektivt sätt i allmänhetens intresse.

Det är stiftelsen för Internetinfrastruktur som ansvarar för uppgiften att administrera se-domänen. Tilldelning av domännamn utförs dock av ett stort antal ombud som godkännts av stiftelsen.

Enligt statistik från stiftelsen har antalet domäner under se-domänen under senaste året ökat från 566 869 år 2006 till 639 869 år 2007, vilket är en ökning med drygt 11 procent. Statistiken visar också att tillväxten sköt fart på allvar först sedan reglerna för domännamnstilldelning liberaliserats 2003.

Samordning

IT-standardisering

I utredningen Den osynliga infrastrukturen – om förbättrad samordning av offentlig IT-standardisering (SOU2007:47) som överlämnades i juni 2007, lyfts problemen med bristande samordning inom IT-politiken fram. Utredningen pekar på IT-standards betydelse för bl.a. tillväxt och innovationer och innehåller bl.a. förslag om ökad samordning av arbetet med IT-standards. Syftet är att effektivisera e-förvaltningen och stärka den svenska förhandlingspositionen inom EU samt att myndigheter ska använda öppna standarder för att undvika beroende av företagsspecifika standarder. Det är angeläget att staten verkar för en god konkurrens genom att förhindra affärsmässiga inlåsnings i tekniska standarder med skapade monopol som följd.

Det framgår av betänkandet att samordningen i viss mån har ökat i och med regeringens beslut i december 2006, att införa elektronisk

fakturahantering i staten senast i juli 2008. Utredningens förslag till åtgärder för att förbättra samordningen av offentlig IT-standardisering har remitterats och bereds inom Regeringskansliet.

IT-politiska strategigruppen 2003–2006

Under tiden 2003–2006 har en rådgivande arbetsgrupp, den IT-politiska strategigruppen, verkat med syfte att främja informationssamhällets utveckling i Sverige.

Verksamheten och arbetsgruppens bidrag till ökad strategisk samordning av IT-politiken har utvärderats. Av utvärderingen framgår att IT-strategigruppens arbete har främjat dialog mellan berörda aktörer inom statsförvaltningen, näringsliv och intresseorganisationer genom arbetsgrupper och hearings. Gruppens arbete har bidragit till ökad kännedom om IT-politikens inriktning bland dessa grupper och därigenom främjat informationssamhället.

Utvärderingen visar dock också att det funnits organisatoriska oklarheter vad gäller arbetsgruppens roll i förhållande till Regeringskansliets formella beredningsprocesser samt att gruppens kanslifunktion likaväl hade kunnat hanteras genom en resursförstärkning i den ordinarie organisationen. Utvärderingen pekar på att förslag från denna typ av hybridorganisation med delvis interna, delvis externa element i vissa fall varit svåra att integrera i beredningar och andra interna processer.

IT-politiken inom EU

Sverige deltar aktivt i det IT-politiska arbete som genomförs inom det europeiska samarbetet. Arbetet bedrivs inom ramen för initiativet i2010, Det europeiska informationssamhället för tillväxt och sysselsättning, som är en del av Lissabonstrategin.

Kommissionen gör årligen en utvärdering av framstegen i genomförandet av i2010(KOM(2007)146 slutlig). I utvärderingen anges att utvecklingen i stort är positiv. Ett område där målen inte nås gäller investeringar i forskning och utveckling. Kommissionen pekar också på att efterfrågan på mjukvara ökar, men att företagen i EU är svaga på marknaden för mjukvara. Kommissionen understryker att fler medlemsstater måste bli bättre på att ta tillvara de produktivitetshöjningar som kan nås med hjälp av ökad IT-användning.

Det svenska deltagandet i det europeiska IT-politiska arbetet har lett till avsedda resultat. Sve-

rige har verkat för att rådet under året kunnat anta en ny förordning om roaming i allmänna mobiltelefoninät.⁵ Förordningen innehåller prisreglering för mobiltelefonioperatörer både på grossist- och på slutkundsnivå. Förordningen trädde ikraft den 30 juni 2007 och ska upphöra att gälla tre år senare. Den kommer att föranleda en ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation som beskrivs i avsnitt 2 och 11.7.

Elektronisk kommunikation

Den 31 december 2006 fanns hos PTS totalt 461 företag registrerade för att bedriva verksamhet inom elektronisk kommunikation.

PTS har utifrån lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation nu analyserat samtliga 18 delmarknader för att se om konkurrensen fungerar eller om skyldigheter måste åläggas någon operatör. Sammantaget har PTS fattat beslut om att sådana skyldigheter inte ska införas på sju delmarknader. Sverige är det land inom EU som för flest delmarknader avstått från att ålägga operatörerna särskilda skyldigheter. Möjligheten till reglering, bl.a. tillträdesskyldigheter, driver ofta fram en positiv marknadsutveckling.

Länsrätten beslutade i februari 2007 att upphäva PTS beslut om att förplikta TeliaSonera att till överkomligt pris uppfylla rimliga krav på anslutning till det allmänna telefonnätet till en fast nätanslutningspunkt i stadigvarande bostad eller fast verksamhetsställe åt var och en som begär det, en s.k. USO-förpliktelse (Universal Service Obligation eller samhällsomfattande tjänst). Avgörande för utgången var att länsrätten bedömde att något faktiskt marknadsmisslyckande med att tillhandahålla anslutningar inte föreligger och att enbart antaganden om att det finns en risk att operatörer inte skulle tillhandahålla anslutningar i glesbebyggda områden inte utgjorde tillräcklig grund för att ålägga en skyldighet att tillhandahålla en sådan samhällsomfattande tjänst. Domen har inte överklagats. Som en följd av domen finns i dag inte någon operatör som är skyldig att tillhandahålla anslutning till det all-

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 717/2007 av den 27 juni 2007 om roaming i allmänna mobiltelefoninät i gemenskapen och om ändring av direktiv 2002/21/EG. EUT L 171, 29.6.2007 s.32 (Celex 32007 L 0717).

männa telefonnätet till en fast anslutningspunkt. PTS följer upp frågan genom att föra särskild statistik över om klagomål inkommer från allmänheten om möjligheten att få en fast anslutning till telefonnätet.

Telefonin påverkades av de oväder som drabbade Sverige genom stormen Per den 14 januari 2007 och några efterföljande oväder den 20–21 januari 2007. Den påverkan som kvarstod i slutet av januari 2007 gällde den fasta telefonin. Områden som var särskilt drabbade var länen Västra Götaland, Kronoberg och Jönköping med delar av angränsande län som Halland, Östergötland, Skåne och Kalmar. Problemen berörde mindre orter och landsbygd. Telenäten var skadade genom avbrott på ledningar från nedfallna träd, följdfel på grund av elavbrott och enskilda fel hos kunderna m.m. I mitten av februari 2007 var ca 5 000 kunder alltjämt utan fast telefoni i det berörda området.

Mobil kommunikation

Regeringen gav under hösten 2006 PTS i uppdrag att beskriva och analysera utvecklingen av utbyggnaden av mobila kommunikationsnät. PTS redovisade uppdraget i mars 2007. PTS slutsatser var att Sverige får anses ha en mycket god täckning vad gäller mobila kommunikationsnät för det stora flertalet län i landet, i synnerhet vad gäller taltjänster. När det gäller taltjänster i norra Sverige så finns sju län som i vissa områden helt saknar täckning. Vad avser tjänster som kräver högre prestanda än vad taltjänster kräver så finns s.k. vita fläckar även i södra Sverige.

Operatörernas sammanlagda yttäckning var vid mättilfället ca 70 procent och per den 1 juli 2007 ska den uppgå till minst 80 procent. Sverige har även en mycket god befolkningstäckning, speciellt tack vare de väl utbyggda 3G-näten. Det är endast ett fåtal länder i världen som har en mer omfattande befolkningstäckning. TeliSoneras och Tele2:s gemensamma bolag för 3G-utbyggnad, Svenska UMTS Licens AB, uppfyllde i december 2006 sitt tillståndskrav om att täcka 8 860 000 personer. Därmed täcker deras nät 98 procent av Sveriges befolkning. Telenor och Hi3G (operatören Tre) täckte vid mättilfället 97 procent av Sveriges befolkning. PTS kommer att kontrollmäta att Hi3G respektive Telenor uppfyllde sina tillståndskrav att täcka 8 860 000 invånare den 1 juni 2007.

Den tidigare regeringen beslutade våren 2006 att avsätta medel för att Sveriges Kommuner och

Landsting skulle ta fram en handledning för landskapsanalys för master, torn och andra infrastrukturåtgångar. Skriften är distribuerad till alla kommuner, länsstyrelser, regionförbund, Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, PTS, Luftfartsstyrelsen, Svenska Kraftnät, alla flygplatschefer samt alla mobiloperatörer. Skriften bidrar till en god vägledning för att kunna göra bra och enhetliga bedömningar i bygglovsprövningen.

Användning av radiofrekvenser

Processen med att övergå helt till digital teknik i de marksända TV-näten har fortskridit och beräknas vara slutfört till årsskiftet 2007/2008. Övergången till digitala TV-sändningar innebär att en mängd radiofrekvenser frigörs. Dessa frekvenser kan användas för traditionell TV men också för nya tjänster som t.ex. mobil-TV och bredband. I juni 2007 anordnade regeringen en hearing för att få olika intressenters syn på hur radiofrekvenserna bör användas i framtiden.

Regeringen har i juli 2007 fattat beslut om en utredning som bl.a. ska lämna förslag till ett politiskt mål för tillgänglighet till mobil och annan trådlös kommunikation, så kallat trådlöst bredband. Dessutom ska utredaren utvärdera de samhällsekonomiska effekterna av dagens system med att ställa täckningskrav och vid behov föreslå alternativa former att uppnå tillgänglighet. Därutöver ska utredaren undersöka behovet av bl.a. ändrade regler för de radiofrekvensanvändare som i dag inte betalar avgift till staten enligt 3 kap. 3§ Lagen om elektronisk kommunikation.

Kommunikationskommittén

Sverige har aktivt deltagit i den kommunikationskommitté som skapades i samband med EG:s nuvarande regelverk för elektronisk kommunikation i syfte att biträda kommissionen. I februari 2007 har ett beslut fattats om att reservera den nationella nummerserien som börjar med "116" för harmoniserade nummer för harmoniserade tjänster av samhälleligt värde (s.k. hotlines för olika ändamål).

Ett förslag till beslut har dessutom utarbetats som innebär en koordinerad process för tillståndsgivningen för mobila satellittjänster vilket är en ny typ av all-europeisk tjänst. I denna fråga har Sverige arbetat för att urvalskriterierna inte ska slå negativt mot länder med glesbefolkade områden.

Internettjänster

Den förda politiken med konkurrensfrämjande åtgärder kopplat med hemdatorreformen samt bredbandsstöd där marknadskrafter inte är tillräckligt har givit goda effekter.

Andelen individer i åldern 16 till 75 med tillgång till Internet i hemmet låg under hösten 2006 på 81 procent, medan andelen var 78 procent 2005. Internetpenetrationen har alltså ökat med 3 procentenheter i jämförelse med 2005 och 10 procentenheter jämfört med 2004.

Tillväxten av det totala antalet kunder med Internetaccess ökar åter igen efter att under ett par år legat på en jämn nivå. Mellan sista december 2005 och sista december 2006 ökade antalet kunder med 182 000, från 3 289 900 till 3 471 000.

Den ekonomiska betydelsen av Internetaccess som tjänst på den svenska telemarknaden fortsatte att stärkas under 2006. Totalt låg omsättningen på marknaden för Internetaccess på 7,97 miljarder kronor, vilket är 10 procent mer än under 2005 då omsättningen var 7,24 miljarder kronor.

Särskilda tjänster för funktionshindrade

PTS har under 2006 upphandlat sex tjänster för funktionshindrade inom området elektronisk kommunikation. Tjänsterna som upphandlats är: kostnadsfri nummerupplysning, förmedlingstjänst för texttelefoni, förmedlingstjänst för bildtelefoni, TeleTal, sjukvårdsrådgivning för texttelefonanvändare och drift av två databaser för dövblinda. Ny teknik och nya tekniska lösningar har kontinuerligt utvärderats med avsikt att förbättra och utveckla befintliga och nya tjänster. I syfte att utveckla IT-användning för personer med funktionshinder har PTS upphandlat ett flertal projekt, däribland ett projekt som möjliggör teckentolkning via mobiltelefon. Projektet har rönt stor uppmärksamhet internationellt. Ett resultat av projektet med digital distribution av talböcker är att antalet försändelser och därigenom portokostnaden för anslagsfinansierad blindskrift minskar.

Robusta elektroniska kommunikationer

Samhällets beroende av elektronisk kommunikation ökar, liksom sårbarheten. Robusthets- och krishanteringsarbetet inom sektorn har byggts upp under flera år. Arbetet bygger på samverkan mellan privata och offentliga aktörer där såväl stat som näringsliv har investerat i robusthetshöjande åtgärder. Detta bygger också på

ett ömsesidigt förtroende, dels mellan operatörer och dels mellan näringsliv och staten (teleoperatörer, elbolag, nätoperatörer, PTS m.fl.). Arbetet måste utvecklas ytterligare för att öka robustheten och minska samhällets sårbarheter.

Nationella telesamverkansgruppen (NTSG) bildades 2005. Detta frivilliga samarbetsforum syftar till att stödja återställandet av den nationella infrastrukturen för elektroniska kommunikationer efter extraordinära händelser i samhället. Vid årsskiftet 2006/2007 var PTS engagerad i ett stort antal projekt avseende upphandling av robusthetshöjande åtgärder med ett ökat antal aktörer. Projekten har medfört att sårbarheter kunnat byggas bort och återställningsarbeten som orsakats av bl.a. extremt väder kunnat hanteras på ett bättre sätt än tidigare.

Exempel på effekter av vidtagna robusthetsåtgärder är att under stormen Gudrun 2005 samt stormen Per 2007 fungerade vitala delar av elektronisk kommunikation i de stormdrabbade områdena. Detta gäller till exempel den elektroniska trafiken till och från merparten av drabbade kommunhuvudnoder och den nationella och internationella trafiken genom de drabbade områdena. Ett annat exempel är att systemen under året 2007 har klarat att hantera ett stort antal avgrävda ledningar utan att abonnenter drabbats.

Post

Statens krav på Posten AB (Posten) har uppfyllts avseende service och kvalitet på den samhällsomfattande posttjänsten. Enligt PTS bedömning har målen som regeringen satt upp för postområdet uppnåtts. Genom PTS ekonomiska tillsyn har myndigheten kontrollerat att den samhällsomfattande posttjänsten tillhandahållits till rimliga priser.

Uppmätta befordringstider har varit ett sätt att mäta kvaliteten i postutdelningen. Kravet på att minst 85 procent av breven för övernattbefordran ska delas ut nästkommande arbetsdag upprätthålls av Posten med god marginal. Mätningar som gjorts under 2006 visar på ett så högt resultat som 94,2 procent men är ändå en försämring jämfört med 2005. Detta berodde enligt Posten på svåra väderleksförhållanden.

Posten innehar fortfarande en särställning på marknaden, dels beroende på sin dominerande ställning, dels beroende på att bolaget har ålagts att tillhandahålla den s.k. samhällsomfattande

posttjänsten. Av PTS rapport Service och konkurrens 2007 framgår att den 31 december 2006 fanns 33 postoperatörer i Sverige och att CityMail AB är det i särklass största företaget bland de privata postoperatörerna.

Tabell 11.7 Marknadsandelar år 2006

Operatör	Antal försändelser i miljoner ¹	Andel av försändelserna i procent ¹
Posten AB	2 925,5 (2 949,7)	91,14 (91,77)
CityMail AB	275,8 (253,7)	8,59 (7,89)
Övriga	8,6 (10,9)	0,27 (0,34)
Summa	3 209,9 (3 214,3)	100

¹ Uppgifter inom parentes avser år 2005

Brevvolymen har under perioden 1993–2006 varit tämligen stabil med ca 3,3 miljarder adresserade försändelser utdelade årligen.

Konkurrensen mellan Posten och CityMail återfinns inom marknadssegmentet försändningar. CityMails utdelningsverksamhet är geografiskt koncentrerad till Stockholmsregionen, Gotland, Göteborgsområdet med norra Halland, Alingsås och Stenungsund samt Malmö, Båstad, Helsingborg, Landskrona och Ängelholm.

Tillgängligheten i Postens servicenät, konstaterar PTS, uppfyller de krav som ställs också efter det att Posten tecknat nya avtal med de butiker och andra serviceinrättningar som agerar postombud. Allmänheten kunde under 2006 skicka brev och paket vid 2 199 serviceställen. Tidigare rapporterat missnöje från handkapporganisationer över bristande anpassning av postombudens lokaler har resulterat i stora framsteg vad gäller att tillgänglighetsanpassa butikslokaler. Fortfarande krävs dock åtgärder av flera postombud för att ytterligare tillgodose behoven hos personer med funktionshinder och främja den fysiska tillgängligheten i Postens servicenät. PTS har därför under 2006 noga följt det pågående förbättringsarbetet. God service för personer med funktionshinder har bl.a. säkerställts genom förlängt avtal med Posten om utförande av vissa posttjänster för personer med funktionshinder. Avtalet omfattar portofri förmedling av blindskriftförsändelser och tjänsten kan nyttjas av 15 000 blinda, 115 000 synskadade och mellan 330 000 till 660 000 läshandikappade. Tillgängligheten till tjänsten har ökat genom att blindskriftförsändelser från och med 2006 kan lämnas in på valfritt inlämningsställe hos Posten. Statens

kostnad för den upphandlade tjänsten uppgick 2006 till 37,8 miljoner kronor vilket är en minskning med 9 procent jämfört med föregående år till följd av användarnas ökade användning av elektroniska tjänster. Inom ramen för PTS utvecklingsprojekt med inriktning på IT-användning för funktionshindrade återfinns ett försök med strömmande läsning som innebär att låntagaren kan koppla upp sig hemifrån och läsa talböcker över Internet.

Resultatet av PTS upphandling av utsträckt lantbrevbäring har garanterat personer med funktionshinder och äldre personer i glesbygd både post- och kassaservice i anslutning till bostaden i stället för vid lantbrevbäringens ordinarie färdväg. Denna service upphandlade PTS 2006 åt 1 721 hushåll vilket är 57 hushåll fler än under 2005. Upphandlingen kostade 4,7 miljoner kronor under 2006 vilket är en ökning med 6,5 procent jämfört med 2005.

Kassaservice

Staten har tagit på sig ansvaret för en rikstäckande kassaservice. Målet är för närvarande att alla i hela landet ska ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. De tjänster som erbjuds, genom Postens dotterbolag Svensk Kassaservice AB, och de behov som bör säkerställas är tillgång till kontantbaserad betalning av räkningar, uttag av kontanter samt hantering av dagskassor för näringsidkare och ideella föreningar.

För att undersöka om servicen svarar mot kundernas behov har PTS under den period som omfattas av denna budgetproposition bedrivit tillsyn i enlighet med sitt uppdrag. Det innebär att myndigheten bl.a. har följt utvecklingen på kassaserviceområdet och genomfört en undersökning av allmänhetens kassatjänstvanor.

För personer med funktionshinder har särskilt viktiga tjänster tillhandahållits. Som beskrivits ovan när det gäller posttjänster har också kassaservice omfattats av upphandling av utsträckt lantbrevbäring för äldre och funktionshindrade i glesbygd. Dessa grupper har därigenom erbjudits kassaservice i hemmet.

PTS gör för samma period bedömningen att den grundläggande kassaservice som erbjuds genom Posten AB:s försorg svarar mot samhällets behov.

Under perioden januari–oktober 2006 stängde Svensk kassaservice 138 fasta serviceställen och avvecklade 15 uppdragstagare. Eftersom regleringen inte har anpassats till de förändrade förutsättningarna på betaltjänstmarknaden, har kostnaderna enligt nuvarande modell blivit mycket höga för staten.

Den snabba utvecklingen på kassaserviceområdet föranledde regeringen att våren 2006 ge PTS i uppdrag att kartlägga och analysera tillgången till kassaservice. Den kartläggningen har, tillsammans med post- och kassaserviceutredningens delbetänkande Samhällets behov av betaltjänster (SOU 2004:52) utgjort grund för den proposition som regeringen lämnade till riksdagen i mars 2007, proposition 2006/07:55 Statens ansvar för vissa betaltjänster som riksdagen fattade beslut om den 14 juni 2007 (rskr. 2006/07:205).

11.5.2 Analys och slutsatser

IT

En effektiv och säker fysisk IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet ska finnas tillgänglig i alla delar av landet, bl.a. för att ge människor tillgång till interaktiva offentliga e-tjänster

Tillgänglighet

Tillgängligheten till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet fortsätter att öka i Sverige. De flesta orter har nu sådan infrastruktur, åtminstone till någon punkt. Även på landsbygden utanför tätorterna ökar tillgängligheten. Fortfarande saknar dock vissa områden möjligheter till bredband. Enligt PTS bedömning rör det sig om ca 136 000 hushåll och företag som saknar tillgång till etablerad eller planerad bredbandsinfrastruktur (Förslag till bredbandsstrategi för Sverige, PTS-ER-2007:7). Det bör även framhållas att alla inom täckta områden inte kan få bredbandsanslutning bl.a. av tekniska skäl. Vidare bör en inte obetydlig del av befolkningen i områden som har tillgång till endast ett accessnät.

Regeringen bedömer att bredbandsstödet har bidragit till utbyggnaden av bredband i mer glest befolkade delar av landet. Samtidigt är det inte klart hur stödet påverkar marknaden för elektronisk kommunikation. Bredbandsstödet utformades mot bakgrund av de förutsättningar

som rådde kring år 2000 och har i stort sett varit oförändrat under stödperioden. En omfattande bredbandsutbyggnad har skett under stödperioden. Teknik och marknad har utvecklats. Efterfrågan på bredbandstjänster har förändrats i takt med att allt fler tjänster erbjudits.

Nuvarande bredbandsstöd upphör vid utgången av 2007 och medlen inom ramen om 4 miljarder kronor för stöd för anläggande av telenät är nu i det närmaste förbrukade. PTS har föreslagit fortsatt statligt stöd för att nå de hushåll och företag som inte har tillgång till etablerad eller planerad bredbandsinfrastruktur (Förslag till bredbandsstrategi för Sverige, PTS-ER-2007:7, dnr N2006/2068/ITP). Regeringen bör ta förnyad ställning till frågan om det är motiverat med fortsatta statliga åtgärder för att stödja utbyggnad av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. Regeringen tillsatte den 26 juli 2007 en utredning med uppgift att ge förslag till sådant ställningstagande.

En mycket omfattande upprustning av elnätinfrastruktur genomförs för närvarande runt om i landet efter de störningar i elförsörjningen som orsakats av stormskador och till följd av nya krav i ellagen (1997:857). Grävkostnader utgör i allmänhet en mycket betydande del vid bredbandsutbyggnad. Det är därför kostnadseffektivt om bredband samförläggs eller kanalisering för bredband (exempelvis tomrör) grävs ner när elnät, fjärrvärme eller annan infrastruktur byggs ut eller rustas upp. Kanalisering skapar förutsättningar för att senare bygga ut bredband för ökad tillgänglighet och robusthet. Upprustningen av elnäten ger således samtidigt en unik möjlighet för bredbandsutbyggnad i små orter och på landsbygden. Trots detta är det inte regelmässigt så att samförläggning och kanalisering sker. Det kan finnas flera förklaringar till detta. Vad gäller samförläggning finns ofta inte något aktuellt bredbandsprojekt för området i fråga. Vidare medför samförläggning och kanalisering tillkommande kostnader. Det krävs även att eldistributörerna har en organisation som kan hantera frågan. Vissa eldistributörer ser inte en affärsmässig potential på kort eller medellång sikt. Mot bakgrund av de möjligheter till kostnadseffektiv utbyggnad av bredband som samförläggning och kanalisering kan innebära finns skäl att främja samförläggning och kanalisering. Detta bör ske genom möjlighet till stöd för tillkommande kostnader för kanalisering (t.ex. tomrör). Den säkring av elnäten som nu sker är

tidsbegränsad och av en omfattning som inte kan förutses inom överskådlig framtid. Åtgärderna bör därför vidtas så snart möjligt. Regeringen föreslår därför att ett nytt anslag inrättas på statsbudgeten för åtgärder för att främja utbyggnad av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet genom samförläggning och kanalisation. Se avsnitten 11.8 och 11.9.5.

Ökad samordning och förstärkning av informationssäkerhetsarbetet

Informationssäkerhet är en bred verksamhet som berör många aktörer och sektorer i samhället. Informationssäkerhet inbegriper flera olika aspekter, allt från kapade datorer hos enskilda användare, integritets- och sekretessfrågor till rikets säkerhet. Det har medfört att frågorna också hanteras av flera myndigheter och i olika delar av Regeringskansliet.

Informationssäkerhetsarbetet är avgörande för att undvika driftstörningar i IT-system. Säkra och pålitliga IT-system behövs också för att säkerställa kvalitet i resultat, skydda personlig integritet, rättssäkerhet och spårbarhet m.m.

IT-säkerhet är ett snävare område som emellertid har blivit allt mer betydelsefullt genom den ökade elektroniska kommunikationen. Utveckling påskyndas av den höga användningen och det ökande beroendet av IT-system i både offentlig och privat sektor. Utöver ett mer avancerat vardagligt säkerhetsarbete tilltar hot och attacker mot nätet och dess användare liksom tillkomsten av nya angreppssätt.

En förutsättning för ökad användning av elektronisk kommunikation är att brukarna vågar använda och känner tillit till kommunikationsmedlet. I ett internationellt perspektiv ökar nu företeelser som nätfiske, nät av kapade datorer (s.k. botnets) och riktade trojaner. Riktade attacker mot domännamssystemet och webbplatser hos e-handelsföretag, myndigheter och Internetbanker m.fl. genomförs i olika syften. Mycket talar för att angreppen mot nätet kommer att öka under kommande år, både som åsiktyttringar eller i brottsliga syften, t.ex. utpressning.

Beroende på användare, tillhandahållare, verksamhetsområden, risker och reparerbarhet kan säkerhetskraven och ansvar variera. Samhället ställer redan i dag omfattande krav avseende personlig integritet, offentlighet, upphovsrätt etc. liksom regler för vad som är brottslig verksamhet.

PTS prioriterar i sitt arbete förebyggande åtgärder för att öka IT-säkerheten för användare och tillhandahållare av elektroniska kommunikationer. PTS har under senare år bygga upp ett ledningssystem för informationssäkerhet baserat på internationell standard. Ett framgångsrikt arbete hos Sitic innebär att avvärja IT-incidenter i samhället innan de inträffar, något som de utatta inte alltid vill offentliggöra i efterhand då det negativt kan påverka förtroendet för verksamheten.

PTS samarbetar nationellt och internationellt i olika forum med såväl teleoperatörer, systemansvariga och olika användare som andra myndigheter i både konkret och förebyggande IT-säkerhetsarbete. På det internationella området deltar Sverige i Europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet (Enisa) och olika arbetsgrupper, (t ex IRG Wg Network Security) för att föra arbetet vidare.

Riksrevisionen har granskat regeringens styrning av informationssäkerheten i den statliga förvaltningen. Granskningen, som omfattat elva myndigheter, berör regeringens överordnande styrning och pekar på brister avseende skydd mot attacker och allvarliga incidenter hos de granskade myndigheterna. Dessa beror bl.a. på att myndighetsledningarna inte prioriterat arbete med informationssäkerheten, med svaga ledningssystem som följd. I takt med att e-förvaltningen fortsätter att utvecklas kan sådana brister få negativa konsekvenser. Riksrevisionen har även påtalat behovet av en ökad samordning och samarbete kring myndigheternas ledningssystem för IT-säkerhet.

Den särskilda redovisning som PTS lämnat till regeringen över Sitic pekar på att deras verksamheter behöver stärkas, bl.a. med utökad bevakning dygnet runt sju dagar i veckan. Sårbarheter, incidenter och attacker mot Internet pågår dygnet runt och det är därför otillräckligt att arbete med detta endast bedrivs under kontorstid. Med ökade resurser kan Sitic inom sitt kompetensområde också bistå fler myndigheter i deras arbete med att utveckla interna ledningssystem för informationssäkerhet. Regeringen föreslår i denna proposition att Sitic förstärks så att verksamheten kan bedrivas alla dagar dygnet runt och i ökad utsträckning understödja andra myndigheternas informationssäkerhetsarbete (se avsnitt 11.9.1).

Informationssäkerhetsfrågorna har utretts vid ett flertal tillfällen, dock främst ur krishanterings

och säkerhetspolitiskt avseenden. Det breda informationssäkerhet i samhället och statens roll i detta är en fråga som kräver fortsatt analys.

IT ska bidra till förbättrad livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag

Analys och slutsatser redovisas i anslutning till det politikområdet till vilket IT-användningen i huvudsak tillhör.

IT ska användas för att främja hållbar tillväxt

Elektronisk kommunikation, företagande och förvaltningsutveckling

En ökad användning av IT och elektronisk kommunikation kan bidra till effektivisering och därmed besparingar för företag, myndigheter och organisationer. Regeringen har under 2007 initierat en tydligare styrning av s.k. elektronisk förvaltningsutveckling, dvs. sådan förvaltningsutveckling där informationsteknik och elektronisk kommunikation ska kunna användas som ett centralt hjälpmedel för att underlätta för enskilda och företag. I det sammanhanget är det angeläget att skapa förutsättningar för en fungerande elektronisk handel och annan säker elektronisk kommunikation mellan såväl företag som myndigheter och enskilda. Det handlar bl.a. om att få till stånd en teknisk interoperabilitet och säkerhet i den elektroniska kommunikationen. Tekniken kan då t.ex. användas i företagens kommunikation med offentlig sektor (jfr. det s.k. regelförenklingsarbetet), eller elektronisk upphandling. Ett första led i en sådan interoperabel elektronisk kommunikation har redan beslutats i det att alla myndigheter under regeringen från 2008 ska använda sig av elektronisk faktura.

Internet

Internetsidor och e-postadresser kräver domäner. Antalet och den stadiga ökningen av registrerade domäner är således en stark indikation på Internets ökande utveckling och betydelse. Samtidigt har en handfull aktörer på denna marknad skapat sig särställningar av olika slag. Sammantaget föranleder detta regeringen att följa hur domänmarknaden utvecklas och hur Stiftelsen för Internetinfrastruktur samt ombudanden utför sina respektive uppgifter.

Internettjänster

PTS bedömer att det finns fler än 170 Internetoperatörer som tillhandahåller Internetaccess (s.k. ISP) på den svenska marknaden. Ett stort antal av dessa erbjuder Internetaccess till hushåll. Att antalet Internetoperatörer totalt sett är många, leder inte per automatik till att konkurrensen fungerar. På åtskilliga platser i Sverige är konsumenternas möjlighet att välja mellan flera Internetoperatörer begränsad.

Sammantaget har de åtta största Internetoperatörerna 92 procent av samtliga kunder med Internetaccess. Övriga drygt 160 Internetoperatörer har marknadsandelar som var och en understiger 0,5 procent. TeliaSonera är störst med 43 procent.

Om enbart marknaden för Internetaccess med fast anslutning betraktas, ser marknadsbilden något annorlunda ut. Framför allt intar operatörer med egen infrastruktur en mer framträdande roll bland de största bredbandsoperatörerna. Även här är TeliaSonera störst och intar en stark ställning med 39 procent av kunderna, följt av Bredbandsbolaget och Com Hem med 19 procent respektive 17 procent av kunderna.

Företag och konsumenter samt även Europeiska kommissionen har pekat på att det fortfarande finns utrymme för förbättringar av konkurrensen på den svenska marknaden för elektronisk kommunikation. Regeringen bör således fortsätta arbeta för förbättrad konkurrens på denna marknad.

IT-forskning för innovation och tillväxt

IT har en central betydelse när det gäller forskning, innovation, och ökad konkurrenskraft i såväl industri- som tjänstesektorn. Att nyttja det europeiska samarbetets medel för IT-forskning är en möjlighet att mer effektivt få användning av de nationella forskningsanslagen. Preliminära uppgifter ger vid handen att svenska aktörer haft framgångar inom det europeiska sjunde ramprogrammet. Svenska företag visar därvidlag förhållandevis stor representation i de projekt som hittills beviljats medel.

Samordning

Ett nytt IT-råd för fortsatt dialog

Arbetet inom EU:s i2010-program och exempelvis den IT-politiska strategigruppen har lett till ett ökat medvetande om nyttan av IT. Användningen av IT är en horisontell fråga som

alltmer beaktas inom alla samhällsområden och sektorer. Inom samtliga politikområden kan IT leda till förändringar som underlättar vardagen för individer och företag.

Regeringen anser att det är viktigt att främja dialogen med olika intressenter i omvärlden kring den fortsatta utvecklingen, och tillsatte därför den 20 juni 2007 en arbetsgrupp med syfte att tillhandahålla råd i IT-politiska frågor (IT-rådet). Vid utformningen av IT-rådets organisation och uppgifter har regeringen tagit fasta på vad som framkommit vid utvärderingen av den tidigare IT-politiska strategigruppen. IT-rådet ska vara ett forum för diskussion och idéutbyte. Rådets mandat sträcker sig fram till 31 december 2008.

Elektronisk kommunikation

Den utveckling som ägt rum inom marknaden för elektronisk kommunikation och de åtgärder som vidtagits har medverkat till att uppfylla målet för politikområdet. Den ökande konkurrensen på marknaden för elektronisk kommunikation ger positiva effekter. Ett exempel på detta är mobil kommunikation där priserna sjunkit p.g.a. den ökade priskonkurrensen och detta i sin tur lett till en stark ökning av mobilanvändandet. Varje enskild privatkund har fördubblat sin användning av mobiltelefoni. Att trafiken i mobilnäten ökar så mycket trots att andelen användare inte förändras sig nämnvärt, visar tydligt att man använder mobilen alltmer. Effekterna av dessa förändringar får också direkt genomslag på andra delar av marknaden. Ett ökat användande av mobiltelefoner har också gett ett minskat användande av den fasta telefonen. Andra viktiga förändringar på marknaden är att det monopol som i praktiken rått på delmarknaden för fasta telefonabonnemang nu har upphört och att antalet abonnemang för IP-baserad telefoni har ökat med så mycket som 87 procent under 2006. En utveckling som också har tagit fart under året är möjligheten till riktigt höga överföringshastigheter via mobilnäten, s.k. HSPA (High Speed Packet Access). Detta kommer att bidra till förbättrad täckning för tillgänglighet till bredbandstjänster.

Genom PTS arbete enligt lagen om elektronisk kommunikation med marknadsanalyser, beslut om särskilda skyldigheter och PTS tillsynsarbete ökar regleringens positiva inverkan på

marknaden. Insatserna syftar till att främja konkurrensen på de olika delmarknaderna vilket är ett viktigt medel för att uppnå målen.

Den proposition som lämnats till riksdagen i syfte att få en snabbare rättskipning och begränsa antalet överklaganden enligt lagen om elektronisk kommunikation kommer att bidra till att PTS konkurrensfrämjande beslut får snabbare genomslag. Detta kommer att medverka till att uppfylla målet för politikområdet.

För att bidra till måluppfyllelsen för politikområdet, behövs dock en effektivare konkurrens på de delmarknader som är beroende av tillgång till accessnätet för det fasta allmänna telefonnätet. Det är viktigt att tillträde till accessnätet ges på likvärdiga villkor. De delmarknader som i dag till stor del är beroende av tillträde till TeliaSone-ras fasta accessnät fungerar inte tillfredsställande. Dagens situation rimmar dåligt med de mål som lagen om elektronisk kommunikation ställer upp och skapar inte heller tillräckliga förutsättningar att gradvis ta bort den konkurrensfrämjande särregleringen på området. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv skapas dessutom dåliga förutsättningar för investeringar, innovationer och tillväxt på det för samhällsekonomin så viktiga bredbandsområdet. För att öka förutsättningarna för effektiv konkurrens och minska riskerna för snedvridning av konkurrensen behövs en effektiv modell som säkerställer likabehandling av operatörer vid tillträde till accessnätet.

Radiofrekvenser är en begränsad resurs med mycket stort ekonomiskt och samhälleligt värde. Ny teknik och nya tjänster gör att efterfrågan på radiofrekvenser ökar. En effektivare frekvensanvändning kommer att bidra till att uppfylla målet för politikområdet.

Ytterligare en viktig faktor för måluppfyllelsen för politikområdet är att utbyggnaden av 3G-näten och CDMA 450-nätet nu uppfyller de täckningskrav som ställts upp för respektive tillståndshavare. Av Sveriges befolkning har således 8 860 000 personer täckning för att kunna använda sig av 3G som mobilt bredband. Minst 80 procent av landytan i varje län täcks genom det digitala 450-nätet, som även det medger tjänster som kräver hög överföringshastighet av data. Den fortsatta utbyggnaden innebär att måluppfyllelsen om god tillgänglighet ökar radikalt. 97–98 procent av befolkningen hade den 31 december 2006 dessutom GSM-täckning där de bor. De flesta tätorter har GSM-täckning. (Som tätort räknas orter med över 200 invånare.)

Robusta elektroniska kommunikationer

Erfarenheter från genomfört arbete och nuvarande samverkan mellan olika aktörer visar att regeringen även framgent måste ha en fortsatt aktiv roll i samverkan mellan offentliga och privata aktörer för att säkerställa en fortsatt utveckling av robust elektronisk kommunikation som motsvarar samhällets behov.

Post

Målen på postområdet bedöms uppfyllda och kraven som ställs på den samhällsomfattande posttjänsten bedöms vara tillgodosedda.

Det finns i dag ingenting som talar för att det är någon mer påtaglig förändring att vänta vad gäller konkurrenssituationen på den svenska postmarknaden. CityMail kan komma att fortsätta stärka sin position något på marknaden och kanske erbjuda nya tjänster.

Lokalpostföretagen har, med sin ofta flexibla organisation och närhet till kunderna, hittills inte utnyttjats som underleverantörer till Posten. Framtida samarbetslösningar på vissa orter i landet bedöms ändå inte som helt osannolika. På grund av svenska geografiska förhållanden förväntas inga privata intressen bygga upp något alternativt rikstäckande nät då detta kräver stora investeringar.

I syfte att rationalisera och effektivisera utdelningen har Posten genomfört en omfattande översyn av lantbrevbäringen. Detta har lett till ändrad placering av åtskilliga postlådor och i vissa fall till missnöje bland dem som berörs. Vid den kartläggning av hushållens avstånd till postlådor på landsbygden som PTS genomförde 2006 framkom att av de 743 310 postmottagare som betjänas av lantbrevbärare, är 23 652 postmottagare som har mer än 500 meter till sin postlåda. Av dem är det 6 510 postmottagare som har mer än 1 000 meter till sin postlåda.

En ökad övergång till maskinsortering av post har lett till ökad produktivitet och möjliggjort stora rationaliseringar i posthanteringen. Anpassning till ändrade omständigheter är en av förutsättningarna för att med bibehållen lönsamhet kunna möta minskande brevvolymer.

När det gäller tjänster som personer med funktionshinder har tillgång till på postområdet finns det dels utsträckt lantbrevbärarservice, dels portofri befördran av blindskriftförsändelser. Genom kompletterande definitioner och villkor

samt information har tillgängligheten till de upphandlade tjänsterna ökat. Som exempel kan nämnas att blindskriftförsändelser från och med 2006 kan lämnas in på valfritt inlämningsställe hos Posten AB. Antalet skickade försändelser har minskat och därav följer att PTS kostnad för den upphandlade tjänsten också har minskat. Viktigt att notera är att den utvecklingen inte beror på ett minskat behov hos de grupper som nyttjar tjänsten utan att blindskriftförsändelser i allt större utsträckning skickas elektroniskt.

Resultatet av PTS samråd med Handikappombudsmannen (HO) och De Handikappades Riksförbund (DHR) under 2006 är att de 52 serviceställena, som tidigare inte uppfyllde Postens kriterier för tillgänglighet, har åtgärdats. Av de återstående 168 serviceställena har sammanlagt 30 projekterats för ombyggnad medan 27 kommer att bytas ut under 2007.

Inga uppenbara luckor i utbudet av tjänster på postområdet för personer med funktionshinder har påvisats.

Kassaservice/Grundläggande betaltjänster

Den negativa utvecklingen av dagens kassaservice har lett till att statens ansvar för de tjänster som i dag omfattas av den grundläggande kassaservicen har behövt övervägas. Det historiska sambandet mellan kassaservice och Postens övriga verksamhet har numera upphört och ett antal nya möjligheter att tillgodose behovet av betaltjänster har utvecklats. Vid en avvägning mellan kostnaderna för en bibehållen rikstäckande organisation och de reella behov som den faktiskt tillgodoser, har det inte bedömts rimligt att behålla den nuvarande organisationen.

Regeringen överlämnade våren 2007 proposition 2006/07:55 Statens ansvar för vissa betaltjänster till riksdagen. Trafikutskottet föreslog bifall till propositionen i betänkandet 2006/07:TU:16 Statens ansvar för vissa betaltjänster m.m. Den 14 juni 2007 biföll riksdagen utskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2006/07:205). Tillgången till grundläggande betaltjänster kommer att säkerställas genom att PTS får i uppdrag att upphandla dessa tjänster. Myndigheten ska efter noggrann analys avgöra på vilka orter och inom vilka områden som upphandling ska ske. Vid sin bedömning av servicebehovet bör PTS inhämta synpunkter från bl.a. länsstyrelser och regionala självstyrelseorgan el-

ler samverkansorgan. Med denna upphandlingslösning kan statens stöd bättre utformas efter det faktiska behovet. Posten AB kommer att genom lantbrevbäringen, gentemot kund kunna utföra betaltjänster på begäran av den som vinner upphandlingen.

Liksom tidigare år har PTS under 2006 på kassaserviceområdet säkerställt att personer med funktionshinder som bor i glesbygd har tillgång till grundläggande kassaservicetjänster i direkt anslutning till bostaden. Utvärderingar som gjorts visar att den utsträckta lantbrevbäringen är till stor nytta för brukarna. Framförallt bidrar tjänsten till ökad självständighet, ökad tillgänglighet och är tidsbesparande för brukarna.

Inte heller på kassaserviceområdet har några uppenbara luckor påvisats i utbudet av tjänster för personer med funktionshinder.

11.6 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelse utan invändning till PTS, dvs. Riksrevisionen har bedömt att årsredovisningen för räkenskapsåret 2006 i allt väsentligt är rättvisande.

Riksrevisionen har under perioden 2005–2007 granskat elva myndigheters arbete för att skydda sina IT-system och informationen i dessa, dvs. deras arbete med informationssäkerhet. PTS var en av de myndigheter som granskades (RiR 2006-02-09). Samtliga granskade myndigheter bedömdes ha brister i sina ledningssystem för informationssäkerhet. Riksrevisionen har även gjort en uppföljning av sin tidigare granskning av PTS ledning av informationssäkerhetsarbetet (RiR 2007-03-12). Riksrevisionen finner i sin uppföljning att PTS nu har beslutat om grundläggande riktlinjer för genomförandet av olika åtgärder för en effektiv ledning av informationssäkerhetsarbetet. PTS har under senare år bygga upp ett ledningssystem för den interna informationssäkerheten baserat på internationell standard. Det finns dock enligt revisionen ännu ingen kontinuerlig uppföljning för att bedöma om den eftersträlvade informationssäkerheten faktiskt uppnås. Regeringen följer PTS fortsatta arbete inom detta område.

Riksrevisionen har vidare granskat regeringens styrning av myndigheternas interna kontroll av informationssäkerhetsarbetet och i maj 2007 överlämnat granskningsrapporten Regeringens

styrning av informationssäkerhetsarbetet i den statliga förvaltningen (RiR 2007:10). Enligt Riksrevisionen har regeringen inte följt upp och kontrollerat myndigheternas informationssäkerhetsarbete på ett samlat sätt, eller ställt tydliga krav på expertmyndigheterna (bl.a. Verva, KMB och Försvarmakten) avseende styrning och uppföljning. Frågan bereds för närvarande inom Regeringskansliet inom ramen för utvecklingen av styrningen av de statliga myndigheterna.

PTS övervakar tekniskt trafikflöden på nätet via Sitic och rapporterar incidenter, utför kontroller av kritiska funktioner liksom teknisk säkerhet hos användare och tillhandahållare av elektroniska kommunikationer. Arbetet, som förutsätter internationellt deltagande och samverkan med nationella aktörerna, är främst av förebyggande karaktär och kan genom den resursförstärkning som regeringen föreslår i denna proposition särskilt inriktas på de statliga myndigheternas behov av stöd (se avsnitt 11.5.2 och 11.9.1).

11.7 Ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation

Regeringens förslag: En möjlighet införs för tillsynsmyndigheten att meddela förelägganden och förbud riktade mot den som åsidosätter de regler om internationell roaming inom gemenskapen som följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 717/2007 av den 27 juni 2007 om roaming i allmänna mobiltelefonnät i gemenskapen och om ändring av direktiv 2002/21/EG. Förelägganden och förbud får förenas med vite. Vidare görs reglerna om tvistlösning i lagen om elektronisk kommunikation tillämpliga även på tvister enligt EG-förordningen rörande skyldigheter mellan företag som tillhandahåller elektroniska kommunikationsnät eller elektroniska tjänster.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna tillstyrker förslaget.

Ärendet och dess beredning: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 717/2007 av den 27 juni 2007 om roaming i allmänna mobiltelefonnät i gemenskapen och om

ändring av direktiv 2002/21/EG, nedan roamingförordningen, trädde i kraft den 30 juni 2007. Roamingförordningen är bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna. I artikel 9 anges dock att medlemsstaterna, inom nio månader från förordningens ikraftträdande, ska fastställa regler om effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner för överträdelser av förordningens bestämmelser samt vidta de åtgärder som krävs för att se till att sanktionerna tillämpas. Sådana regler om sanktioner måste därför införas i svensk rätt.

Med anledning av detta har det inom Näringsdepartementet upprättats en promemoria med förslag till lag om ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation, nedan LEK. Promemorian har remissbehandlats. Remissvar har inkommit från Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Stockholms län, Konkurrensverket, PTS och IT & telekomföretagen samt Näringslivets regelrådet (NNR). En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2007/6231/RS).

Lagändringen innebär endast att området för att utnyttja en sanktionsmöjlighet som redan finns i LEK vidgas till att omfatta även området för den bindande och i Sverige direkt tillämpliga förordningen. Regeringen finner att ändringen är av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

Bakgrund: Europeiska kommissionen har vid flera tillfällen uttryckt åsikten att roamingavgifterna för internationell mobiltelefonitrafik är oskäligt höga. Europaparlamentet har i en resolution från den 1 december 2005 uppmanat kommissionen att vidta åtgärder för att komma till rätta med de höga avgifterna. Europeiska rådet konstaterade vid sitt möte den 23–24 mars 2006 att det behövs åtgärder inom området för informations- och kommunikationsteknik för att Lissabonstrategins mål ska kunna uppnås. Rådet konstaterade vidare att sänkta avgifter för internationell roaming inom gemenskapen är viktiga för konkurrenskraften på den inre marknaden. Kommissionen presenterade i juli 2006 ett förslag till förordning genom vilken prisreglering av avgifter för roaming skulle införas. Europaparlamentet och rådet enades under våren 2007 om den nu antagna roamingförordningen.

Europaparlamentet och rådet antog 2002 flera rättsakter för att skapa en inre marknad för elektronisk kommunikation och ett bättre konsumentskydd genom ökad konkur-

rens(2002/21/EG av den 7 mars 2002 om ett gemensamt regelverk för elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster, 2002/19/EG av den 7 mars 2002 om tillträde till och samtrafik mellan elektroniska kommunikationsnät och tillhörande faciliteter, 2002/20/EG av den 7 mars 2002 om auktorisation för elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster, 2002/22/EG av den 7 mars 2002 om samhällsomfattande tjänster och användares rättigheter avseende elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster, samt 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation). Roamingförordningen utgör ett komplement till detta regelverk. Avsikten är att roamingförordningen ska upphöra att gälla tre år efter ikraftträdandet om inte skäl till att förlänga förordningens giltighetstid då föreligger.

Skälen för regeringens förslag: 2002 års regelverk för elektronisk kommunikation har i svensk rätt genomförts genom LEK varför även en bestämmelse om sanktioner för bristande efterlevnad av roamingförordningens regler bör införas i denna lag. Enligt LEK har tillsynsmyndigheten i flera fall befogenhet att meddela föreläggande eller förbud som kan förenas med vite i syfte att uppnå efterlevnad av lagens bestämmelser. Dessa sanktioner får anses ha varit effektiva för att uppnå syftet. Det finns därför ingen anledning att överväga andra åtgärder än dessa för att inrätta sådana effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner som anges i artikel 9 i roamingförordningen.

Enligt artikel 8 i roamingförordningen ska det tvistlösningsförfarande som fastställts i artiklarna 20 och 21 i ramdirektivet tillämpas även på tvister rörande skyldigheter enligt förordningen mellan företag som tillhandahåller elektroniska kommunikationsnät eller elektroniska tjänster. Det ifrågavarande tvistlösningsförfarandet har i svensk rätt genomförts i 7 kap. 10–13 §§ LEK. Genom att införa en hänvisning till roamingförordningen i 7 kap. 10 § LEK tydliggörs att de tvistlösningsregler som återfinns i LEK är tillämpliga även inom det i roamingförordningen reglerade området.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008.

Konsekvenser: De nu föreslagna reglerna bedöms inte ge upphov till något större antal ärenden hos tillsynsmyndigheten eller i allmän för-

valtningsdomstol. Förslagen bedöms därför inte medföra annat än marginellt ökade kostnader för tillsynsmyndigheten och de allmänna förvaltningsdomstolarna. *Kammarrätten i Stockholm* och *Länsrätten i Stockholms län* har invänt att mål enligt LEK är mycket resurskrävande och att även en begränsad ökning av dessa mål kan komma att medföra kostnader som inte kan antas rymmas inom nuvarande ramar. Med beaktande av att roamingförordningen endast avses gälla under en begränsad tid, till den 30 juni 2010, får det ändå antas att de eventuellt ökade kostnaderna för såväl tillsynsmyndigheten som de allmänna förvaltningsdomstolarna kan rymmas inom redan anslagna medel.

Förslaget bedöms inte medföra några ökade administrativa kostnader för berörda företag. Förslaget bedöms inte heller ha betydelse för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för företagande, sysselsättning eller serviceutbud i olika delar av landet. Förslaget bedöms inte ha några miljökonsekvenser.

11.8 Politikens inriktning

Regeringen har föreslagit att målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post ska vara säkra, och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls genom marknaden, samt ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet.

IT

Den tekniska utvecklingen leder till nya kommunikationsmöjligheter och nya livsmönster. IT-politiken i Sverige har under en lång tid präglats av ett brett angreppssätt. Sverige behöver en aktiv IT-politik inriktad på att ge människor ökad livskvalitet och självbestämmande och företag nya möjligheter till livskraft.

Tiden är mogen att fullt ut genomföra de möjligheter IT-utvecklingen innebär. Varje organisation och individ ansvarar för sina val ifråga om IT-användning. Regeringens roll är att skapa förutsättningar för utvecklingen av moderna kommunikationer och tjänster som underlättar vardagen för människor och företag genom en öppen marknad med lika villkor för marknadens

alla aktörer. Det är viktigt att alla grupper i samhället har goda villkor och tillgång till exempelvis moderna verktyg för att ta del av denna utveckling. Det gäller t.ex. grupper såsom äldre och personer med funktionshinder. Det genomförs insatser inom många områden som kan bidra till att öka allas delaktighet i informationssamhället. För att åtgärderna ska få bättre genomslag är det viktigt att insatserna samordnas i högre grad och att de bakomliggande hindren för delaktighet tydliggörs.

Infrastruktur för elektronisk kommunikation

Utbyggnad och utveckling av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet sker på en förhållandevis ung marknad. Otydligheter och oklarheter missgynnar utvecklingen såväl för marknadens aktörer som för slutkunderna. Exempelvis torde viljan att investera i IT-infrastruktur kunna påverkas negativt. Regleringen, det offentliga insatser och ägande bör präglas av förutsägbarhet och långsiktighet. Utgångspunkten för utbyggnad av infrastruktur för elektronisk kommunikation är att den sker på marknadsmässig grund. Statens centrala roll är att skapa reglering för en fungerande marknad för elektronisk kommunikation och att ge goda förutsättningar för investeringar och företagande.

Oaktat den betydande utbyggnad som skett återstår dock områden där infrastruktur för bredband inte finns tillgänglig. Regeringen har i PTS regleringsbrev för 2007 givit myndigheten i uppdrag att beskriva och analysera utvecklingen av den fortsatta utbyggnaden. PTS ska även göra en geografisk kartläggning av de områden där det finns respektive saknas förutsättningar för tillgång till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet.

Regeringen behöver ta ställning till om det är motiverat med fortsatta statliga åtgärder för att främja bredbandsutbyggnad. Nuvarande stöd bör utvärderas och erfarenheterna användas vid överväganden om eventuellt framtida stöd. Regeringen tillsatte därför den 26 juli 2007 en utredning med uppdrag att utreda detta. I uppdraget ingår att utvärdera nuvarande bredbandsstöd (direktiv nr N2007:118 Bredband i små orter och på landsbygd, dnr 2007/6083/IR). Utredningen ska redovisa sitt uppdrag den 18 april 2008. Regeringen avser att återkomma till riksdagen i frågan.

Vissa åtgärder för att främja utbyggnad av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet bör

dock, enligt vad regeringen redogjort för under avsnitt 11.5.2, påbörjas under 2008. Det gäller åtgärder för att främja samförläggning och kanalisation. Regeringen föreslår i avsnitt 11.9.5 att ett anslag uppförs och att medel anvisas till åtgärder för att främja samförläggning och för stöd till kanalisation m.m..

Ökad produktivitet, innovation och konkurrenskraft

Sverige behöver utveckla sin konkurrenskraft. Informationsteknik och elektronisk kommunikation kan i det sammanhanget bidra till produktivitetsoökningar. Den svenska konkurrenskraften möter i allt större utsträckning en global industriproduktion. För att Sverige ska kunna bibehålla en ledande ställning behövs en kontinuerlig strukturomvandling av industrin. Informationstekniken är central för denna förändring av samhället. Det är därför angeläget att stimulera svensk forskning och innovation samt dess transformering till nya företag, produkter och marknader. Det är också viktigt att undanröja eventuella hinder för fler innovationer inom tjänstesektorn. Den nationella samordningen mellan såväl privata som offentliga organisationer för detta kan förbättras ytterligare.

Samordning av IT-standardisering har betydelse för såväl tillväxt och innovationer som för en effektiv e-förvaltning. Det visar den utredning som regeringen initierat (SOU 2007:47 Den osynliga infrastrukturen – om förbättrad samordning av offentlig IT-standardisering). Regeringen anser att det är viktigt att åtgärda de brister i samordningen som finns i dag för att på ett effektivt sätt tillvarata möjligheterna för tillväxt och innovation.

IT-användning genom utvecklad e-förvaltning och för regel- och tjänsteförenkling till nytta för företag måste fortsatt uppmärksammas.

Den tekniska utvecklingen kan påverka människor och företags möjligheter att utnyttja olika tjänster. Regeringen följer aktivt hur tekniken påverkar tjänsteutbudet. I vissa frågor, som trygghetslarm och nödnumret 112, behövs kontinuerlig dialog med berörda företag och ansvariga parter i offentlig sektor för att funktionen i dessa tjänster ska tryggas.

Regeringen kommer att fortsätta att verka för att administrationen av se-domänen sköts på ett säkert och effektivt sätt i allmänhetens intresse och att domännamnsmarknaden präglas av god konkurrens och ger konsumenter valfrihet och

prisvärda tjänster av god kvalitet. Detta kommer främst att ske genom bevakning av om toppdomänslagen och konkurrenslagen (1993:20) är effektiva instrument för att säkerställa detta.

IT-råd för dialog och fortsatt utveckling

Regeringens IT-råd bidrar i strävandet att föra en öppen och inbjudande dialog med företrädare för olika samhällsintressen. Arbetet i IT-rådet ska bidra till pågående arbete och ge impulser till aktörer utanför Regeringskansliet.

Elektronisk kommunikation

Riksdagen beslutade i juni 2003 om lag om elektronisk kommunikation (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228). Lagen bygger på EG-reglering vars övergripande mål är att åstadkomma ett harmoniserat regelverk för elektroniska kommunikationsnät och elektroniska kommunikationstjänster samt tillhörande installationer och tjänster. Ett av de främsta medlen att uppnå detta ska vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar.

Regeringen strävar efter att på området för elektronisk kommunikation gå från sektorsspecifik konkurrensfrämjande reglering till generell reglering. För att det i framtiden ska vara möjligt att enbart använda sig av den allmänna konkurrensrätten även inom området elektronisk kommunikation krävs verkningsfulla åtgärder som säkerställer icke-diskriminering och transparens när det gäller villkoren för tillträde till sådan infrastruktur som utgör en begränsande resurs på området. Därför har ett regleringsarbete initierats som ska syfta till att skapa organisatorisk åtskillnad och oberoende beslutsfattande inom en vertikalt integrerad operatör, mellan å ena sidan verksamhet som består i att tillhandahålla nät och tjänster på grossistnivå och å andra sidan verksamhet som består i försäljning till slutkunder. PTS har på regeringens uppdrag lämnat förslag om regler som syftar till att säkerställa likabehandling av konkurrerande aktörer till det dominerande företaget på den relevanta marknaden. PTS förslag har remitterats och rapporten bereds nu vidare inom Regeringskansliet och är en del i regeringens arbete med regelförenkling. Arbetet ska syfta till att skapa klara och tydliga spelregler för alla aktörer på marknaden till nytta för en dynamisk marknadsutveckling

och värdetillväxt i företagen inom sektorn. Regeringen avser att återkomma till riksdagen i frågan under första kvartalet 2008.

En effektivare överklagandeprocess ger dessutom regeringen ett snabbare genomslag vilket leder till bättre fungerande marknader. Ett dynamiskt och innovativt näringsliv stimuleras därigenom.

En översyn av det gemensamma regelverket inom EU för elektronisk kommunikation har inletts. Sverige är angeläget om att förhandlingarna om direktiven påbörjas så snart som möjligt. De försenade direktivförslagen väntas under Portugals ordförandeskap hösten 2007 och Sverige verkar för att så ska ske.

Effektiv användning av radiofrekvenser

Användningen av radiofrekvenser blir effektivare genom att i högre utsträckning vara marknadsledd och efterfrågestyrd. Internationellt tas fler och fler steg i denna riktning i syfte att underlätta för nya och innovativa aktörer att använda radiospektrum till tjänster av nytta för medborgare och företag. Radiospektrum ska förvaltas så att innovation, teknikutveckling och ett ökat utbud av radiobaserade tjänster främjas. Tillstånd att använda radiosändare bör därför vara så teknik- och tjänsteneutrala som möjligt.

PTS fick i december 2006 i uppdrag att analysera och redovisa om och i vilken omfattning radiofrekvensanvändningens effektivitet skiljer sig åt mellan de tillståndshavare som betalar avgifter för sitt tillståndsinnehav respektive de radioanvändare som inte gör det enligt 3 kap. 3§ Lagen om elektronisk kommunikation. Försvarmakten är en mycket stor radiofrekvensanvändare och det är därför av intresse att utreda möjligheterna att effektivisera användningen även av dessa frekvenser. Detta är därför föremål för utredning i *Radiofrekvensanvändning och elektronisk kommunikation* (dir. 2007:111) vars uppgift är bl.a. att undersöka behovet av ändrade regler i syfte att effektivisera radioanvändningen och få användningen att spegla radiofrekvensernas värde.

Trådlösa accessformer

Utvecklingen som äger rum på marknaden med en större mångfald av tekniker välkomnas. Framför allt har mobilt bredband stark tillväxt vilket bidrar till ökad konkurrens och tillgänglighet. Detta är av vikt inte minst för den regionala konkurrenskraften. Glesbefolkade länder behöver dra nytta av trådlösa tekniker i större

utsträckning eftersom dessa har goda yttäckande egenskaper och således kan bidra till att täcka stora delar av landet. Trådlösa tekniker i olika former är också allt viktigare accessformer i tätorter samt i ett ökat behov av rörlighet. Utveckling av trådlösa accessformer kommer också att ställa högre krav på tillgänglig basinfrastruktur, i form av fiberoptiska nät.

Robusta och tillförlitliga kommunikationer

Samhällets beroende av elektronisk kommunikation ökar, liksom sårbarheten. Robust elektronisk kommunikation är en förutsättning för gynnsam utveckling av informationsområdet. Därför är det viktigt att staten också framgent i samverkan med berörda aktörer bidrar till robusthetshöjande åtgärder.

Post

En väl fungerande postmarknad är viktigt för såväl hushåll som företag i hela landet. Till följd av att andra kommunikationskällor till viss del tagit över de tidskritiska försändelserna, och att den utvecklingen förväntas fortsätta, kan en situation uppstå med kraftigt sjunkande brevvolymer och intäkter som kanske inte täcker kostnaderna för den samhällsomfattande posttjänsten. Minskade brevvolymer innebär i sig inte något omedelbart hot mot den traditionella brevbäringen men påverkar möjligheterna att bedriva verksamheten med bibehållen lönsamhet. Regeringen fortsätter att aktivt följa utvecklingen när det gäller den samhällsomfattande posttjänsten liksom konkurrensförutsättningarna på postmarknaden. En del av det arbetet kommer att bedrivas inom EU i arbetet med det nya postdirektivet.

Med utgångspunkt i betänkandet *Postmarknad i förändring* (SOU 2005:5) överväger regeringen att i en proposition föreslå ändringar i postlagen att träda i kraft den 1 juli 2008.

Kassaservice och grundläggande betaltjänster

Det alternativ som regeringen anser bäst tillgodoser de behov som samhället ska garantera är att grundläggande betaltjänster upphandlas. Därför lämnade regeringen propositionen 2006/07:55 Statens ansvar för vissa betaltjänster, till riksdagen den 15 mars 2007. Trafikutskottet

föreslog i betänkandet 2006/07:TU16 Statens ansvar för vissa betaltjänster m.m. bifall till propositionen och riksdagen lämnade den 14 juni 2007 bifall till utskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2006/07:205). Härigenom kommer statens ansvar lättare att kunna anpassas till det faktiska behovet över tiden. Detta samtidigt som hela samhällets infrastruktur kan utnyttjas för att tillvarata det mest kostnadseffektiva utförandet.

PTS har nyligen fått regeringens uppdrag att upphandla tjänsterna i fråga. Av uppdraget framgår att upphandlingen bör utformas på ett sätt som främjar flexibla lösningar, nyttjar befintlig serviceinfrastruktur och som möjliggör sådant samarbete som Svensk Kassaservice AB hittills bedrivit med lokala partner och ombud.

11.9 Budgetförslag

11.9.1 37:1 Post och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tabell 11.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2006	Utfall	16 727		4 012
2007	Anslag	31 539 ¹		30 985
2008	Förslag	36 779		
2009	Beräknat	37 632 ²		
2010	Beräknat	38 616 ³		

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition

² Motsvarar 36 779 tkr i 2008 års prisnivå

³ Motsvarar 36 779 tkr i 2008 års prisnivå

Anslaget finansierar PTS förvaltningskostnader i samband med upphandling av samt ersättning för tjänster till funktionshindrade samt åtgärder avseende civilt försvar och svåra påfrestningar rörande elektroniska kommunikationer m.m. Likaså finansieras PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer i huvudsak från anslaget. De samhällsåtaganden som tillhandahålls för funktionshindrade och totalförsvaret finansieras. Vidare finansieras från anslaget viss verksamhet som syftar till att förverkliga delar av Sveriges politiska inriktning avseende förtroende för IT i enlighet med regeringens proposition Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175) och delar av det IT-politiska handlingsprogram som

beskrivs i regeringens proposition Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86).

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 11.9 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2006	-	209 652	228 402	-18 750
Prognos 2007	-	222 574	238 146	-15 572
Budget 2008	-	227 405	239 505	-12 100

PTS får fr.o.m. budgetåret 2000 disponera de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom sitt verksamhetsområde.

PTS hade vid utgången av 2004 ett ackumulerat överskott på 47 499 000 kronor p.g.a. rationaliseringar och lägre avgifter till internationella verksamheter. Överskottet elimineras under perioden 2006-2008, genom en sänkning av avgifterna. Regeringen har informerat riksdagen om PTS avgiftsöverskott i budgetpropositionen för 2006, och inte haft några invändningar mot PTS förslag till hur överskottet elimineras. Myndighetens beräknade avgiftsintäkter för 2008 är 227 405 kronor, vilket är en ökning med drygt 4 800 000 kronor jämfört med 2007. Anledningen till detta är att avgiftsnivån behöver återställas till en nivå som motsvarar kostnaderna för verksamheten. Vid utgången av 2008 beräknas inget överskott återstå.

Regeringens överväganden

Anslaget 37:1 *Post och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* föreslås öka med 5 000 000 kronor för 2008 för att finansiera en ökad satsning på informationssäkerhet. Verksamheten vid Sitic bör stärkas, med bl.a. utökad bevakning dygnet runt alla veckodagar och ökat stöd till myndigheter i arbetet med informationssäkerhetsfrågor. Förslaget beskrivs närmare i avsnitt 11.5.2.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 36 779 000 kronor anvisas under anslaget 37:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 37 632 000 kronor respektive 38 616 000 kronor.

Tabell 11.10 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	31 539	31 539	31 539
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	240	977	1 827
Beslut	5 000	5 116	5 250
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	36 779	37 632	38 616

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2007 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning

11.9.2 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tabell 11.11 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	År	Slagslag	Belopp
2006	Utfall	117 312		Anslags-sparande	73 089
2007	Anslag	144 749 ¹		Utgifts-prognos	133 237
2008	Förslag	144 749			
2009	Beräknat	148 749			
2010	Beräknat	148 749			

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition

Tabell 11.12 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2006	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010–2012
Ingående åtaganden	125 325	134 531	209 632		
Nya åtaganden	123 876	232 000	171 000		
Infriade åtaganden	-114 671	-156 899	-154 632	-133 000	-93 000
Utestående åtaganden	134 531	209 632	226 000		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	180 000	210 000	240 000		

Regeringens överväganden

För 2006 och 2007 har anslaget ökat med 8 000 000 respektive 31 000 000 kronor då en tidigare beslutad tillfällig neddragning för delfinansiering av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet (RAKEL) upphörde. För 2007–2008 har anslaget minskats med 8 000 000 kronor och från 2009 med

Från anslaget finansieras ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade i syfte att trygga funktionshindrades behov av effektiva elektroniska kommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice. Från anslaget finansieras även utvecklingsprojekt med inriktning på IT-användning för funktionshindrade. Dessutom finansieras viss utrednings- och uppföljningsverksamhet från anslaget.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

PTS har för avsikt att effektivisera hanteringen av upphandlingar genom att upphandla tjänster för treårsperioder i stället för tvåårsperioder. För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling föreslår regeringen ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden även för 2008, som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor 2009–2012.

4 000 000 kronor för att bidra till finansieringen av ett avtal mellan staten och SOS alarm Sverige AB.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 144 749 000 kronor anvisas under anslaget 37:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 148 749 000 kronor för respektive år.

Tabell 11.13 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 37:2 Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	144 749	144 749	144 749
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag		4 000	4 000
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	144 749	148 749	148 749

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

11.9.3 37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.

Tabell 11.14 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2006	400 000	0	400 000
2007	400 000 ¹		400 000
2008	Förslag	280 000	
2009	Beräknat	220 000	
2010	Beräknat	220 000	

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget har hittills enbart finansierat Posten AB:s (publ) åliggande att tillhandahålla grundläggande kassaservice i enlighet med lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice. Den lagen upphör att gälla per den 31 december 2008 i enlighet med riksdagens bifall (rskr. 2006/07:205) till propositionen 2006/07:55 Statens ansvar för vissa betaltjänster. Posten AB (publ) får påbörja en avveckling av kassaservice-verksamheten tidigast fr.o.m. den 1 juli 2008. Anslaget kommer 2008 till en del att utgöra er-

sättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice. Under andra hälften av 2008 träder dessutom det statliga åtagandet in att tillhandahålla grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Tillgången till grundläggande betaltjänster säkerställs genom uppdrag till PTS att upphandla tjänsterna. Statens förpliktelse enligt upphandlade avtal ska även de finansieras över anslag 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.* PTS ökade förvaltningskostnader till följd av upphandlingsuppdraget ska 2008 också de finansieras inom ramen för de medel som avsatts för ersättning till Posten AB för tillhandahållandet av grundläggande kassaservice på anslag 37:3. För att underlätta övergången från nuvarande ordning till andra alternativ för de personer som i dag bedöms ha störst behov av Svensk Kassaservice har genom ovanstående proposition beslutats att PTS får regeringens uppdrag att genomföra en informations- och utbildningsinsats för att hjälpa dessa personer. Trafikutskottet har i betänkandet 2006/07:TU16 Statens ansvar för vissa betaltjänster m.m. understrukit betydelsen av denna insats. Anslaget ska, förutom upphandling av grundläggande betaltjänster m.m. även finansiera ovan nämnda informations- och utbildningsinsats.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling föreslår regeringen ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden för 2008 som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 480 000 000 kronor 2009–2010.

Tabell 11.15 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2006	Prognos 2007	Förslag 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
Ingående åtaganden	-	-	-		
Nya åtaganden	-	-	440 000		
Infriade åtaganden	-	-	0	-220 000	-220 000
Utestående åtaganden	-	-	440 000		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	-	-	480 000		

Regeringens överväganden

Mot bakgrund av en utveckling med nya lösningar på betaltjänstmarknaden gör regeringen bedömningen att marknaden i första hand bör tillhandahålla grundläggande betaltjänster och staten övervaka att så sker.

Statens ansvar för en grundläggande betaltjänstservice ska säkerställas genom att PTS får i uppdrag av regeringen att upphandla grundläggande betaltjänster.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 280 000 000 kronor anvisas under anslaget 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.* för 2008 under förutsättning av Europeiska kommissionens godkännande av fortsatt statsstöd. Anslaget föreslås således minska med 120 000 000 kronor under 2008 med anledning av ovanstående.

För 2009 och 2010 beräknas anslaget i dess helhet till högst 220 000 000 kronor för respektive år.

Tabell 11.16 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	400 000	400 000	400 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-120 000	-180 000	-180 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	280 000	220 000	220 000

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

11.9.4 37:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tabell 11.17 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Notering	Belopp
2006	Utfall	15 321	Anslags-sparande	5 004
2007	Anslag	14 010 ¹	Utgifts-prognos	14 113
2008	Förslag	15 510		
2009	Beräknat	20 210		
2010	Beräknat	18 010		

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2007 års ekonomiska vårproposition (bet. 2006/07:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Från anslaget finansieras insatser bl.a. i form av projekt som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik, liksom olika utvärderingar av IT-politiken.

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att de projekt och utvärderingar som genomförts under året bidragit till att förverkliga regeringens IT-politik. För år 2008 föreslås att anslaget ökas och fr.o.m. 2009 beräknas ytterligare en ökning av anslaget p.g.a. att tidigare temporära neddragningar upphör.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 15 510 000 kronor anvisas under anslaget 37:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* för 2008. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 20 210 000 kronor respektive 18 010 000 kronor.

Tabell 11.18 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 37:4 Informationsteknik: telekommunikation m.m.

Tusental kronor

	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	14 010	14 010	14 010
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	1 500	6 200	4 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	15 510	20 210	18 010

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

11.9.5 37:5 Samförläggning och kanalisation m.m.¹

Tabell 11.19 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Notering	Belopp
2006	Utfall	-	Anslags-sparande	-
2007	Anslag	-	Utgifts-prognos	-
2008	Förslag	75 000		
2009	Beräknat	75 000		
2010	Beräknat	75 000		

¹ Nytt anslag

Anslaget föreslås uppföras 2008. Anslaget föreslås användas till åtgärder för att främja att IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet (bredband) samförläggs med annan infrastruktur och till statligt stöd för kanalisation för bred-

band samt till kostnader för administration av åtgärderna m.m..

Regeringens överväganden

Det finns samhällsekonomiska skäl att främja att infrastruktur för bredband eller kanalisation för sådan infrastruktur läggs ner samtidigt som annan infrastruktur förläggs eller rustas upp. Den mycket omfattande säkring av elnäten som pågår för närvarande gör att dess åtgärder bör vidtas så snart som möjligt. Under avsnitten 11.5.2 och 11.8 har vidare redogjorts för frågan.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att ett anslag för att främja utbyggnad i IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet förs upp på statsbudgeten. För att möjliggöra att åtgärder för att främja samförläggning och kanalisation kan vidtas med start under år 2008 före-

slår regeringen att 75 000 000 kronor anvisas under 2008. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 75 000 000 kronor respektive 75 000 000 kronor.

Tabell 11.20 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 37:5 Samförläggning och kanalisation m.m.

<i>Tusental kronor</i>			
	2008	2009	2010
Anvisat 2007¹	0	0	0
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	75 000	75 000	75 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	75 000	75 000	75 000

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2006 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år