

Kommunikationer

22



Förslag till statsbudget för 2006

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	11
2	Kommunikationer	15
2.1	Omfattning.....	15
2.2	Utgiftsutveckling	15
2.3	Skatteutgifter.....	16
3	Transportpolitik.....	17
3.1	Omfattning.....	17
3.2	Utgiftsutveckling	18
3.3	Skatteutgifter.....	19
3.4	Mål	19
3.5	Insatser	20
3.5.1	Insatser inom politikområdet.....	20
3.5.1.1	Jämställdhet	20
3.5.1.2	Trafikinspektioner	20
3.6	Resultatredovisning	21
3.7	Revisionens iakttagelser.....	24
3.8	Politikens inriktning	24
4	Vägar	25
4.1	Omfattning.....	25
4.2	Utgiftsutveckling	25
4.3	Insatser	26
4.3.1	Insatser inom verksamhetsområdet	26
4.3.2	Insatser utanför verksamhetsområdet	30
4.4	Resultatbedömning.....	30
4.4.1	Mål	30
4.4.2	Resultat.....	30
4.4.3	Analys och slutsatser	33
4.4.4	Revisionens iakttagelser.....	33
4.5	Politikens inriktning	33
4.6	Budgetförslag	34
4.6.1	36:1 Vägverket: Administration.....	34
4.6.2	36:2 Väghållning och statsbidrag	35
5	Järnvägar.....	43

5.1	Omfattning	43
5.2	Utgiftsutveckling.....	44
5.3	Insatser	44
5.3.1	Insatser inom verksamhetsområdet.....	45
5.3.2	Insatser utanför verksamhetsområdet.....	47
5.4	Resultatredovisning	48
5.4.1	Mål.....	48
5.4.2	Resultat.....	48
5.4.3	Analys och slutsatser.....	53
5.5	Revisionens iakttagelser	53
5.6	Politikens inriktning.....	56
5.7	Budgetförslag.....	56
5.7.1	36:3 Banverket: Administration.....	56
5.7.2	36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter.....	57
5.7.3	Bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	62
5.7.4	36:16 Järnvägsstyrelsen	63
5.8	Statens järnvägar	64
5.8.1	Omfattning	64
5.8.2	Resultatredovisning	64
5.8.3	Revisionens iakttagelser	65
5.8.4	Budgetförslag.....	65
5.9	Transeuropeiska nätverk för transporter	68
5.9.1	36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	69
6	Sjöfart.....	71
6.1	Omfattning	71
6.2	Utgiftsutveckling.....	72
6.3	Insatser	72
6.4	Resultatutveckling.....	73
6.5	Revisionens iakttagelser	79
6.6	Politikens inriktning.....	79
6.7	Budgetförslag.....	80
6.7.1	Sjöfartsverkets ekonomiska mål	80
6.7.2	Finansiella befogenheter	81
6.7.3	Investeringsplan för Sjöfartsverket	81
6.7.4	36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	82
6.7.5	36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.....	83
6.7.6	36:8 Sjöfartsregistret.....	83
6.7.7	36:9 Rederinämnden: Administration	83
6.7.8	Handelsflottans kultur- och fritidsråd	84
6.7.9	Kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning	86
7	Luftfart	89
7.1	Omfattning	89
7.2	Utgiftsutveckling.....	89
7.3	Insatser	90
7.4	Mål och resultatbedömning	90
7.5	Revisionens iakttagelser	93
7.6	Politikens inriktning.....	93
7.7	Budgetförslag.....	94

7.7.1	Luftfartsverket	94
7.7.1.1	Luftfartsverkets ekonomiska mål	94
7.7.1.2	Luftfartsverkets finansiella befogenheter	95
7.7.1.3	Luftfartsverkets investeringsplan	95
7.7.2	Luftfartsstyrelsen	96
7.7.3	36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	96
8	Interregional kollektivtrafik persontrafik	99
8.1	Omfattning	99
8.2	Utgiftsutveckling	99
8.3	Resultatbedömning	100
8.4	Revisionens iakttagelser	101
8.5	Politikens inriktning	101
8.6	Budgetförslag	102
8.6.1	36:11 Rikstrafiken: Administration	102
8.6.2	36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	102
9	Forskning och analys	105
9.1	Omfattning	105
9.2	Utgiftsutveckling	106
9.3	Insatser	106
9.4	Resultatbedömning	106
9.5	Revisionens iakttagelser	107
9.6	Politikens inriktning	108
9.7	Budgetförslag	108
9.7.1	36:13 Viss internationell verksamhet	108
9.7.2	36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	108
9.7.3	36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	109
9.7.4	Statens haverikommission	109
10	Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	111
10.1	Omfattning	111
10.2	Utgiftsutveckling	112
10.3	Skatteutgifter	112
10.4	Mål	113
10.5	Informationsteknik	113
10.5.1	Insatser	113
10.5.2	Insatser utanför politikområdet	114
10.5.3	Resultatredovisning	115
10.5.3.1	Mål	115
10.5.3.2	Resultat	115
10.5.3.3	Analys och slutsatser	118
10.5.4	Politikens inriktning	119
10.6	Elektronisk kommunikation	119
10.6.1	Insatser	119
10.6.1.1	Insatser inom politikområdet	119
10.6.1.2	Insatser utanför politikområdet	120
10.6.2	Resultatredovisning	121
10.6.2.1	Mål	121
10.6.2.2	Resultat	121
10.6.2.3	Analys och slutsatser	125
10.6.3	Politikens inriktning	125

10.7	Post.....	126
10.7.1	Insatser	126
10.7.2	Resultatredovisning.....	126
10.7.2.1	Mål	126
10.7.2.2	Resultat.....	127
10.7.2.3	Analys och slutsatser.....	128
10.7.3	Politikens inriktning.....	129
10.8	Grundläggande kassaservice.....	129
10.8.1	Insatser	129
10.8.2	Resultatredovisning.....	129
10.8.2.1	Mål	129
10.8.2.2	Resultat.....	129
10.8.2.3	Analys och slutsatser.....	130
10.8.3	Politikens inriktning.....	130
10.9	Revisionens iakttagelser	130
10.10	Budgetförslag.....	130
10.10.1	37:1 Post och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	130
10.10.2	37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	131
10.10.3	37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	132
10.10.4	37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	133
10.10.5	37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	133

Tabellförteckning

Anslagsbelopp	13
2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområdet	15
2.2 Härledning av ramnivån 2006–2008. Utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	16
2.3 Ramnivå 2006 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer ..	16
2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, netto	16
3.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet	18
3.2 Härledning av ramnivån 2006–2008. Politikområde 36 Transportpolitik	19
3.3 Skatteutgifter inom politikområdet Transportpolitik, netto	19
3.4 Sammanfattande bedömning av måluppfyllelsen av transportpolitiken	22
4.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	26
4.2 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan	27
4.3 Uppföljning av åtgärder i regionala planer	27
4.4 Uppföljning av länsfördelning i regionala planer.....	28
4.5 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2004	29
4.6 Åtgärder på det statliga vägnätet 2004 med trafiksäkerhetssyfte	29
4.7 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Vägverkets regleringsbrev för 2004	31
4.8 Anslagsutveckling.....	34
4.9 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:1 Vägverket: Administration	34
4.10 Anslagsutveckling.....	35
4.11 Anslaget 36:2 Væghållning och statsbidrag fördelat på anslagposter och delposter.....	37
4.12 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:2 Væghållning och statsbidrag...	37
4.13 Beräknad nettoupplåning för vägar 2005–2013	38
4.14 Beräknad låneskuld för vägar 2004–2013	39
4.15 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2004–2013	40
4.16 Intäkter som Vægverket disponerar	40
4.17 Intäkter som Vægverket inte disponerar.....	41
4.18 Investeringsplan.....	41
4.19 Beställningsbemyndiganden om ekonomiska åtaganden	42
5.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	44
5.2 Uppföljning av investeringar enligt Banhållningsplanen.....	45
5.3 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 75 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2004	46
5.4 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 75 miljoner kronor som öppnats för trafik under 1999 (beräknad/uppföljd).....	46
5.5 Uppfyllelse av målen i 2004 års regleringsbrev	48
5.6 Anslagsutveckling.....	56
5.7 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:3 Banverket: Administration	57
5.8 Anslagsutveckling.....	57
5.9 Fördelning av anslaget på anslagposter.....	59

5.10 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	59
5.11 Beräknad nettoupplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2004–2013	60
5.12 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2004–2013	61
5.13 Anslagsbehov för räntor och amorteringar av lån för järnvägar m.m. 2004–2013	61
5.14 Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.	62
5.15 Banverkets investeringsplan.....	62
5.16 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	63
5.17 Anslagsutveckling.....	63
5.18 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:16 Järnvägsstyrelsen.....	64
5.19 Resultat efter finansnetto	65
5.20 Resultatutveckling.....	66
5.21 Uppdragsverksamhet	66
5.22 Offentligrättslig verksamhet	66
5.23 Investeringsplan.....	67
5.23 Projekt som ingår i MIP 2001–2006.....	68
5.24 Bidrag MIP 2004.....	68
5.25 Övriga bidrag 2004.....	68
5.26 Anslagsutveckling.....	69
5.27 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för anslag 36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	69
6.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	72
7.2 Ekonomisk utveckling	76
7.3 Uppdragsverksamhet	81
7.4 Offentligrättslig verksamhet	81
6.5 Investeringsplan.....	82
6.6 Anslagsutveckling.....	82
6.7 Anslagsutveckling.....	83
6.8 Anslagsutveckling.....	83
6.9 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:8 Sjöfartsregistret.....	83
6.10 Anslagsutveckling.....	83
6.11 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:9 Rederinämnden: Administration	84
7.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	89
7.2 Ekonomisk utveckling	94
7.3 Investeringsplan.....	96
7.4 Offentligrättslig verksamhet	96
7.5 Anslagsutveckling.....	96
8.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	99
8.2 Anslagsutveckling 36:11 Rikstrafiken: Administration.....	102
8.3 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:11 Rikstrafiken: Administration	102
8.4 Anslagsutveckling 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling.....	102
8.5 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	103
9.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	106
9.2 Anslagsutveckling.....	108
9.3 Anslagsutveckling.....	108
9.4 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för anslag 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	109

9.5 Anslagsutveckling.....	109
9.6 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för anslag 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys.....	109
10.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet	112
10.2 Skatteutgifter inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post, netto	112
10.3 Utbetalning och kreditering.....	115
10.4 Sökt samt beviljat stöd	115
10.5 Konkurrensutsättning av det statliga stödet	116
10.6 Vald typ av operatör för utbyggnaden med statligt stöd.....	116
10.7 Total finansiering av bredbandsprojekt per finansieringskälla.....	116
10.8 Anslagsutveckling.....	130
10.9 Offentligrättslig verksamhet.....	131
10.10 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	131
10.11 Anslagsutveckling.....	131
10.12 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden	132
10.13 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	132
10.14 Anslagsutveckling.....	132
10.15 Anslagsutveckling.....	133
10.16 Anslagsutveckling.....	133
10.17 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.....	134

Diagramförteckning

10.1 Antalet hushållskunder med Internetanslutning i förhållande till antalet hushåll.....	122
10.2 Antalet aktiva kunder till Internetanslutning per anslutningsform	122
10.3 Genomsnittlig månadskostnad för fast-telefonitjänster för hushåll respektive företag 2004.....	122
10.4 Intäkter för fast telefoni och mobila teletjänster från slutkund 1995–2004.....	124

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner att regeringen för 2006 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 19 000 000 000 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 4.6.2),
2. bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 54 000 000 000 kronor efter 2006 (avsnitt 4.6.2),
3. godkänner vad regeringen föreslår om deltagande i Rekryteringslots Dalarna (avsnitt 4.6.2),
4. godkänner att regeringen för 2006 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 16 300 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 5.7.2),
5. godkänner att regeringen för 2006 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 500 000 000 kronor till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 5.7.2),
6. bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 28 000 000 000 kronor efter 2006 (avsnitt 5.7.3),
7. bemyndigar regeringen att under 2006 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 25 000 000 000 kronor efter 2006 (avsnitt 5.7.3),
8. godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar och bemyndigar regeringen att för 2006 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 5.8.4),
9. godkänner förslaget till investeringsplan för Statens Järnvägar för perioden 2006–2008 (avsnitt 5.8.4),
10. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.7.1),
11. bemyndigar regeringen att för 2006 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.7.2),
12. godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2006–2008 (avsnitt 6.7.3),
13. godkänner att högst 19 500 000 kronor av inflytande farledsavgifter för 2006 får lämnas i bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd (avsnitt 6.7.8),

14. godkänner regeringens förslag till förändringar av sjömäns välfärdsverksamhet samt förslagen till förändringar av verksamhetens organisation och finansiering (avsnitt 6.7.8),
15. godkänner att de medel som avsatts för kostnader i samband med M/S Estonias förlisning under 2006 skall kunna användas för kostnader föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning enligt vad regeringen föreslår (avsnitt 6.7.9),
16. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.7.1.1),
17. bemyndigar regeringen att för 2006 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.7.1.2),
18. godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2006–2008 (avsnitt 7.7.1.3),
19. bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* ingå ekonomiska förpliktelser i samband med upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter om högst 4 350 000 000 kronor under perioden 2007–2014 (avsnitt 8.6.2),
20. bemyndigar regeringen att under 2006 för ramanslaget 37:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtagande medför utgifter på högst 180 000 000 kronor under perioden 2007–2010 (avsnitt 10.10.2),
21. för budgetåret 2006 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp*Tusental kronor*

Anslag	Anslagstyp	
36:1 Vägverket: Administration	Ramanslag	988 719
36:2 Väghållning och statsbidrag	Ramanslag	16 483 086
36:3 Banverket: Administration	Ramanslag	784 873
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	Ramanslag	11 043 740
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	Ramanslag	248 500
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	Ramanslag	70 574
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	Ramanslag	62 284
36:8 Sjöfartsregistret	Ramanslag	5 880
36:9 Rederinämnden: Administration	Ramanslag	1 431
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	Ramanslag	80 613
36:11 Rikstrafiken: Administration	Ramanslag	19 927
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	Ramanslag	893 000
36:13 Viss internationell verksamhet	Ramanslag	2 485
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	Ramanslag	34 730
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	Ramanslag	54 050
36:16 Järnvägsstyrelsen	Ramanslag	49 327
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	Ramanslag	16 390
37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	Ramanslag	129 749
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	Ramanslag	400 000
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	Ramanslag	144 000
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	Ramanslag	21 610
Summa		31 534 968

2 Kommunikationer

2.1 Omfattning

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

2.2 Utgiftsutveckling

Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Budget 2005 ¹	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
Politikområde Transportpolitik	27 847	30 948	30 111	30 823	33 808	34 766
Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	1 292	704	1 062	712	735	735
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	29 139	31 653	31 173	31 535	34 544	35 501

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

Under 2004 ökade utgifterna för utgiftsområde 22 Kommunikationer med drygt 17 procent och uppgick sammanlagt till 29 139 miljoner kronor. De ökade utgifterna beror främst på höjda ambitioner inom politikområde Transportpolitik där anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* och 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* fått utökade resurser i enlighet med regeringens proposition om utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar (prop. 2003/04:95). Även utgifterna för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post ökade under året i och med att anslaget 37:7 *IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.* inför budgetåret 2004 överfördes till utgiftsområde 22 Kommunikationer från utgiftsområde 19 Regional utveckling.

För 2005 prognostiseras de totala utgifterna inom utgiftsområdet uppgå till 31 173 miljoner

kronor, vilket innebär att utgiftsnivån är något lägre än tilldelade anslag. Jämfört med 2004 beräknas utgifterna öka och då främst för anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*. Den lägre utgiftsnivån för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post förklaras av att inga medel utbetalas under året från anslaget 37:7 *IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.* som ett led i regeringens åtgärds paket för att klara utgiftstaket för 2005.

Regeringens förslag till anslag 2006 för utgiftsområdet innebär en marginell minskning av anslagsnivån jämfört med 2005.

Under 2007 och 2008 beräknas anslagsnivån för utgiftsområdet öka. Anslagsökningen förklaras främst av utökade resurser till verksamhetsområde Järnvägar inom politikområde Transportpolitik.

Tabell 2.2 redovisar förändringen av anslagsnivån för perioden 2006–2008 jämfört med statsbudgeten för 2005 fördelat på olika komponenter.

Tabell 2.2 Härlledning av ramnivån 2006–2008. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	31 666	31 666	31 666
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning	68	602	1 177
Beslut	-199	2 275	2 658
Överföring till/från andra utgiftsområden	0	0	0
Övrigt	0	0	0
Ny ramnivå	31 535	34 544	35 501

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

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

Av tabell 2.3 framgår utgiftsområdets ram för 2006 realekonomiskt fördelad på transfereringar, verksamhetskostnader samt investeringar.

Tabell 2.3 Ramnivå 2006 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2006
Transfereringar	3 396
Verksamhetskostnader	14 843
Investeringar	13 295
Summa ramnivå	31 535

2.3 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 2005 års ekonomiska vårproposition.

I tabell 2.4 summeras de nettoberäknade skatteutgifterna med politikområdesanknytning som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer. I avsnitt 3.3 och avsnitt 10.3 i denna volym redovisas samtliga skatteutgifter inom politikområde Transportpolitik respektive politikområde IT, elektronisk kommunikation och post.

Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, netto

Miljoner kronor

	Prognos 2005	Prognos 2006
Politikområde Transportpolitik	12 817	13 572
Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	2 450	2 450
Totalt för utgiftsområdet	15 267	16 022

3 Transportpolitik

3.1 Omfattning

Politikområdet Transportpolitik omfattar väg- och banhållning, vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart, och luftfart. I politikområdet ingår också viss sektorsforskning och upphandling av 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, affärsverket Statens järnvägar, Sjöfartsverket, Handelsflottans kultur- och fritidsråd, 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 och SAS Sverige AB. Därtill finns även ett antal mindre bolag inom bl.a. väg- och järnvägsområdena.

3.2 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Budget 2005 ¹	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
36:1 Vägverket: Administration	1 001,9	939,2	981,8	988,7	1 004,8	1 022,5
36:2 Väghållning och statsbidrag	16 220,2	16 715,7	16 240,6	16 483,1	16 964,0	17 660,9
36:3 Banverket: Administration	750,6	771,9	761,3	784,9	797,5	811,2
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	8 550,7	10 977,5	10 630,9	11 043,7	13 516,3	13 742,1
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk (TEN)	91,0	250,0	246,6	248,5	248,5	248,5
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	71,0	71,0	70,6	70,6	70,6	70,6
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62,7	59,7	59,2	62,3	62,3	62,3
36:8 Sjöfartsregistret	4,5	5,8	5,7	5,9	6,0	6,1
36:9 Rederinämnden: Administration	1,2	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	81,1	81,1	80,6	80,6	80,6	80,6
36:11 Rikstrafiken: Administration	18,6	19,7	19,4	19,9	20,3	20,7
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	877,1	923,0	882,4	893,0	893,0	893,0
36:13 Viss internationell verksamhet	2,3	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	34,9	34,6	34,1	34,7	35,4	36,1
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	49,6	53,2	52,5	54,1	55,1	56,3
36:16 Järnvägsstyrelsen	16,9	42,0	41,4	49,3	50,2	51,1
2003 22 36:5 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.	12,6	-	-	-	-	-
Totalt för politikområde Transportpolitik	27 846,6	30 948,3	30 111,1	30 823,2	33 808,5	34 766,0

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

År 2004 uppgick de totala utgifterna inom politikområdet till ca 27 847 miljoner kronor, vilket innebär en ökning med knappt 16 procent jämfört med 2003. Större delen av ökningen kan hänföras till anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* och 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* inom verksamhetsområdena Vägar och Järnvägar. Utgiftsökningen är ett resultat av den ambitionshöjning som aviserades av regeringen bl.a. i propositionerna Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20) och Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 (prop. 2003/04:95). Förslagen i propositionerna innebär att drygt 380 miljarder kronor satsas på trafikinfrastrukturen under en tolvårsperiod.

I och med inrättandet av Järnvägsstyrelsen i juli 2004 uppfördes också ett nytt anslag på statsbudgeten avseende politikområdet; anslaget 36:16 *Järnvägsstyrelsen*.

Prognosen för 2005 avseende de totala utgifterna uppgår till ca 30 111 miljoner kronor, vil-

ket innebär en lägre utgiftsnivå än vad som anvisats för budgetåret. Totalt för politikområdet bedöms utgifterna för 2005 understiga anvisade medel med knappt tre procent.

Regeringens förslag till anslag 2006 för politikområdet Transportpolitik uppgår till sammanlagt ca 30 823 miljoner kronor, vilket är något mindre än anvisade anslag 2005.

För 2007 och 2008 beräknas anslagen inom politikområdet öka till ca 33 808 miljoner kronor respektive ca 34 766 miljoner kronor, främst med anledning av utökade resurser för verksamhetsområde Järnvägar.

I tabell 3.2 redovisas förändringen av anslagsnivån för perioden 2006–2008 jämfört med statsbudgeten för 2005 uppdelat på olika komponenter.

Tabell 3.2 Härledning av ramnivån 2006–2008. Politikområde 36 Transportpolitik

Miljoner kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	30 962	30 962	30 962
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning	67	601	1 176
Beslut	-206	2 245	2 628
Överföring till/från andra utgiftsområden	0	0	0
Ny ramnivå	30 823	33 808	34 766

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

Faktorer som påverkar anslagsnivån är bl.a. den pris- och löneomräkning som sker på årsbasis av de flesta anslag inom politikområdet.

3.3 Skatteutgifter

Skatteutgifterna inom utgiftsområde 22 Kommunikationer samt en definition av begreppet redovisas i avsnitt 2.3. I tabell 3.3 nedan följer en redovisning av de nettoberäknade skatteutgifter som kan hänföras till politikområdet Transportpolitik och i anslutning till tabellen ges en kortfattad beskrivning av respektive skatteutgift.

Tabell 3.3 Skatteutgifter inom politikområdet Transportpolitik, netto

Miljoner kronor

	Prognos 2005	Prognos 2006
Personbefordran	3 707	4 032
Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon	6 200	6 460
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	880	880
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	100	110
Koldioxidskattebefrielse för bandrift	80	90
Sjöfartsstöd	1 850	2 000
Totalt för politikområde Transportpolitik	12 817	13 572

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 2005 är skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen 31 öre/kWh medan dieselolja i den främsta miljöklassen beskattas med 10 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats.

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Befrielsen gäller elförbrukning för järnväg och tunnelbana. Skatteutgiften uppgår till 31 öre/kWh.

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

Bränsle i dieseldrivna järnvägsfordon beskattas inte. Skatteutgiften uppgår till 31 öre/kWh.

Koldioxidskattebefrielse för bandrift

Bränsleförbrukning i dieseldrivna järnvägsfordon är befriad från koldioxidskatt. Normen utgörs av full skattesats.

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd ges till last- och passagerarfartyg i internationell trafik. Stödet ges genom att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Krediteringen utgör en skatteutgift.

3.4 Mål

Målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (prop. 1997/98:56,

bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266 och prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

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

- 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 skall vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
- En god miljö, där transportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador och en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas.
- En positiv regional utveckling, där transportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels 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 skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

3.5 Insatser

Insatser inom och utom politikområdet redovisas främst under berört verksamhetsområde.

Redovisningen nedan avser insatser som berör flera verksamhetsområden inom politikområdet.

3.5.1 Insatser inom politikområdet

3.5.1.1 Jämställdhet

Regeringen har slagit fast att ett jämställdhetsperspektiv skall genomsyra alla delar av regeringens politik. En handlingsplan för genomförande av jämställdhetsintegrering har därför fastställts som omfattar en sexårsperiod (2004–2009) och som utgör en gemensam ram för arbetet. För Regeringskansliet innebär jämställdhetsintegrering att ett jämställdhetsperspektiv skall finnas med i alla steg av beslutsprocesserna inom samtliga politikområden och att ansvaret för detta ligger inom respektive politikområde.

Inom politikområde Transportpolitik har en jämställdhetsanalys genomförts och regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen i samband med en kommande transportpolitisk propositionen med överväganden kring det transportpolitiska delmålet Ett jämställt transportsystem.

3.5.1.2 Trafikinspektioner

Trafikutskottet anordnade hösten 2004 en hearing om sådan tillsyn på transportområdet som vanligen kallas inspektionsverksamhet. Riksdagen har den 16 november 2004 behandlat utskottsbetänkande 2004/05:TU4 Inspektionsverksamheten inom trafikslagen. Behandlingen fick som resultat ett tillkännagivande av riksdagen med utgångspunkt att en gemensam trafikinspektion skall tillskapas under första halvåret 2006 (rskr. 2004/05:64). I sammanhanget ansåg riksdagen att frågor om en trafikansvarslag och om olycksutredningar borde aktualiseras. Enligt tillkännagivandet skall regeringen snarast tillsätta en utredning med uppdrag att utreda hur en gemensam trafikinspektion skall vara organiserad. Regeringen skall enligt tillkännagivandet senast i budgetpropositionen för 2006 redovisa hur arbetet fortskrider.

Verk och myndigheter på transportområdet är i dag inte organiserade på ett sådant sätt att jämförbar inspektionsverksamhet för varje trafikslag lätt kan avskiljas för att bilda en trafikslagsövergripande verksamhet. Sedan cirka 10 år

tillbaka samarbetar Järnvägsinspektionen, Luftfartsinspektionen och Sjöfartsinspektionen enligt en särskild överenskommelse som även Vägtrafikinspektionen anslutit sig till under 2003. Överenskommelsen har tillkommit på eget initiativ av inspektionerna. Den s.k. inspektionsverksamheten som i olika former bedrivs för de olika trafikslagen är inte organisatoriskt knuten till respektive trafikverk på ett likartat sätt. Den 1 juli 2004 avskiljdes Järnvägsinspektionen från Banverket och ingår nu i Järnvägsstyrelsen. Den 1 januari 2005 avskiljdes Luftfartsinspektionen och viss annan verksamhet från Luftfartsverket för att bilda Luftfartsstyrelsen. De övriga två inspektionerna ingår fortfarande organisatoriskt hos trafikverken om än med en rättsligt mer fristående ställning, vilket särskilt gäller för Sjöfartsinspektionen.

Efter riksdagens tillkännagivande har regeringen gett de berörda inspektionerna och myndigheterna i uppdrag att särskilt redovisa pågående samarbete med avseende på erfarenhet, förebyggande verksamhet, metodfrågor, kvalitetsfrågor, tillsynsmetodik m.m. Redovisningarna, som lämnades den 1 mars 2005, tyder på att nuvarande samarbete enligt den befintliga överenskommelsen inte haft några påtagliga effekter. I redovisningarna framhålls att samarbetet trots goda intentioner varit begränsat och att den främsta orsaken till detta är de olikheter som finns mellan inspektionsverksamhet för olika trafikslag i fråga om ansvar, roller och arbetssätt. Ett visst behov av samordning konstateras dock av Järnvägsstyrelsen för situationer där de olika trafikslagen kommer i konflikt med varandra som t.ex. vid plankorsningar mellan väg och järnväg.

Regeringen har bedömt att de överväganden som förs fram i trafikutskottets betänkande motiverar att de berörda myndigheterna och inspektionerna ser över och fördjupar det samarbete som förekommer. Därför har regeringen gett Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen och Vägtrafikinspektionen uppdrag att fr.o.m. den 1 juli 2005 ytterligare utveckla och dokumentera sin samverkan och därvid beakta vad som sägs i trafikutskottets betänkande 2004/05:TU4.

Att organisatoriskt sammanslå inspektionsverksamhet för olika trafikslag kräver åtgärder i form av såväl lagstiftning som organisationsöversyn inom nybildade myndigheter. Frågor som rör trafikinspektionernas organisation m.m.

behöver därför utredas i vidare bemärkelse innan slutlig ställning kan tas till hur en framtida organisation kan utformas. Regeringen har för avsikt att uppdra åt en särskild utredare att se över dessa frågor. Utredaren behöver minst ett år för sitt arbete vilket medför att en ny organisation inte kan genomföras 2006. Under den tid utredaren arbetar skall de berörda verksamheterna utveckla sin samverkan enligt det uppdrag regeringen lämnat.

3.6 Resultatredovisning

För att möjliggöra en kontinuerlig uppföljning av utvecklingen mot de långsiktiga målen för transportpolitiken har regeringen preciserat ett antal etappmål för några av delmålen. Nedanstående tabell sammanfattar 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.

Tabell 3.4 Sammanfattande bedömning av måluppfyllelsen av transportpolitiken

Delmål	Utveckling mot långsiktig delmål under 2004 (Bedömning 2003)	Finns etappmål?	Uppfylls etappmål med fattade beslut?	Kommentar till utveckling i förhållande till delmålet under 2004
Tillgänglighet	Ja (Ja)	Ja, tillsammans med regional utveckling - för funktionshindrades tillgänglighet	Ja, delvis Nej	Förbättrad tillgänglighet för väg och järnväg samt för funktionshindrade. Försäkring för flyg.
Transportkvalitet	Ja (Ja)	Ja	Ja	Transportkvaliteten är god och blir successivt allt bättre. Förseningar inom luftfarten.
Trafiksäkerhet	Nej? (Nej)	Ja	Nej	Något färre antal dödade i vägtrafiken. Utvecklingen av svårt skadade svårbedömd. Mått för allvarligt skadad saknas.
Miljö				
Klimatpåverkan (CO ₂)	Nej (Nej)	Ja	Nej	Oförändrade utsläpp från vägtrafik och sjöfart, ökade från flyg. Brister i sjöfartens utsläppsstatistik.
Luftföroreningar (S, NO _x , VOC)	Ja? (Ja)	Ja	Ja, delvis	Målet för S uppfylls troligen. Målet för NO _x uppnås. VOC nås troligtvis inte. Brister i sjöfartens utsläppsstatistik.
Buller	Nej (Ja)	Ja	Nej	För långsam förbättring i befintlig bebyggelse jämfört med riktvärden.
Kretsloppsanpassning	Osäkert (Osäkert)	Nej	-	Långsam förbättring.
Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert (Osäkert)	Nej	-	Svårbedömt.
Regional utveckling	Osäkert (Osäkert)	Ja, tillsammans med tillgänglighet	Ja	-
Jämställdhet	Ja? (Ja?)	Nej	-	Kvinnor fortsatt dåligt företrädna i beslutsfattande organ. Resmönster finns kartlagt men analys av bakomliggande orsaker saknas.

Ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling

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

Restiderna i det nationella vägnätet har förbättrats under året. Tillgängligheten mellan tätortsområdena har därigenom förbättrats, men trängseln i storstäderna är fortfarande stor.

Sedan 1988 har restiderna i det nationella järnvägssystemet minskat markant. Den största skillnaden är dock att antalet regionaltåg har ökat kraftigt och att det regionala resandet därmed har ökat markant.

Tillgängligheten och åtkomligheten för endagsresor i luftfartssystemet har försämrats något men sett till kapaciteten (antalet flygstolar) så har tillgängligheten i flygsystemet ökat. Bil-

jettpriserna har blivit dyrare för inrikesresorna medan det blir allt billigare att flyga utrikes. Tillgängligheten inom sjöfarten bedöms vara god.

Vägnätet och flyget har fått en större andel nöjda funktionshindrade resenärer jämfört med 2003 medan järnvägens och sjöfartens resultat är oförändrade. Över en treårsperiod har andelen nöjda funktionshindrade resenärer ökat för alla trafikslag utom flyget, som redan tidigare har störst andel nöjda funktionshindrade resenärer.

Sammanfattningsvis bedöms tillgängligheten i transportsystemet som god och med en fortsatt positiv utveckling med undantag för inrikesflyget. Även tillgängligheten för funktionshindrade fortsätter att förbättras.

En hög transportkvalitet

Allt fler vägar får förstärkt bärighet och vägarna blir allt jämnare, särskilt i skogslänen. I järnvägsnätet redovisades färre funktionsstörningar under året, men kostnaderna för underhåll har ökat. Även punktligheten har blivit bättre, särskilt på snabbtågen.

Förseningarna ökade inom luftfarten under 2004, främst beroende på den ökade trafiken. Inom sjöfarten har ett sjöfartsskydd införts och ett utökat hamnskydd är på väg att införas. Syftet är att skydda sjöfarten mot terroristattacker.

Sammanfattningsvis är transportkvaliteten god i det svenska transportsystemet och bedömning är att transportkvaliteten successivt kommer att förbättras.

En säker trafik

Vägtrafiken svarar för den helt dominerande delen av dödade och allvarligt skadade i transportsystemet. För de tre övriga trafikslagen är utvecklingen i nivå med uppsatta mål.

Under 2004 har 480 personer dödats i den svenska vägtrafiken. Det är det lägsta dödstalet sedan mitten av 1900-talet. 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. En annan orsak är att de faktiska hastigheterna på vägarna har ökat. Det finns också anledning att befara att nykterheten i trafiken har blivit sämre då alkoholkonsumtionen i samhället generellt har ökat. 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, ökad förekomst av krockkuddar i bilar liksom införande av krav på användning av vinterdäck är andra faktorer som har påverkat trafiksäkerheten i positiv riktning.

Etappmålet för trafiksäkerhetsutvecklingen innebär att högst 270 människor skall behöva förolyckas i vägtrafikolyckor 2007. I propositionen Fortsatt arbete för en säker vägtrafik (prop. 2003/04:160) redovisar regeringen flera förslag för att förbättra trafiksäkerheten. Arbetet med att integrera säkerhet i trafikmiljön på vägnätet, i

kvalitetssäkringen av transporter, i arbetsmiljöarbetet samt i fordonsutvecklingen bör intensifieras. Trafikanterna bör förmås att bättre följa gällande trafikregler, framför allt när det gäller hastighetsgränser, nykterhet och användning av skyddsutrustning. En sänkning av den verkliga hastigheten på vägarna är nödvändig för att etappmålet skall uppnås. Insatser för att påverka trafikanternas attityder och beteenden, utveckling av stödsystem, liksom en skärpning av övervakningen är därutöver nödvändiga för att motivera trafikanterna till att bättre följa trafikreglerna.

En god miljö

Under 2004 var koldioxidutsläppen i stort sett oförändrade jämfört med 2003 trots ökat trafikarbete. Detta beror framför allt på den ökade inblandningen av etanol i bensin. För att nå det uppsatta etappmålet för utsläpp av koldioxid krävs kraftfulla åtgärder, bl.a. energieffektivare fordon och en fortsatt introduktion av förnyelsebara drivmedel.

Utsläppen av kväveoxider och kolväten från vägtrafiken fortsätter att minska. Utsläppsmålet för kväveoxider kommer att nås och målet för svaveldioxid kommer sannolikt också att nås. Utvecklingen för kolväteutsläppen är positiv men för att nå etappmålet krävs ytterligare insatser.

När det gäller luftkvaliteten i tätorter visar mätningar för vinterhalvåret 2003/04 att den tidigare kraftiga trenden med minskade halter avtagit och att luftkvaliteten har förbättrats mindre de senaste fem åren. I flera tätorter kommer det att krävas ytterligare åtgärder, bl.a. inom transportsektorn, för att sänka halterna av kvävedioxid och partiklar i luften i tillräcklig omfattning för att klara miljö kvalitetsnormerna.

Trafikverkens arbete med att åtgärda de värst bullerutsatta bostäderna fortsatte under 2004. Etappmålet för buller bedöms dock bli svårt att nå 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.

Ett jämställt transportsystem

När det gäller kvinnors och mäns möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning är bedömningen att det fortfarande återstår mycket arbete för att uppnå en jämställd representation av kvinnor och män inom transportområdet. Inom påverkansorganisationerna och branschorganisationerna är dominansen av män som störst men även inom trafikverkens ledningsgrupper är andelen kvinnor låg.

Kvinnors perspektiv och värderingar är fortfarande bristfälligt företrädta vid planering, beslut och förvaltning i hela transportsystemet och kvinnor har därför sämre möjligheter att påverka transportsystemets utformning.

3.7 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelser utan invändning för räkenskapsåret 2004 till myndigheterna inom politikområdet, dvs. Riksrevisionen har bedömt att myndigheternas årsredovisningar för räkenskapsåret 2004 i allt väsentligt är rättvisande.

Effektivitetsrevisionen har lämnat en granskningsrapport som berör politikområdet. I september 2004 överlämnade Riksrevisionen rapporten "Arlandabanan – insyn i ett samfinansierat järnvägsprojekt" (RiR 2004:22) till regeringen. Regeringens bedömning och åtgärder med anledning av rapporten redovisas i avsnitt 5.5.

3.8 Politikens inriktning

Ett väl fungerande transportsystem är avgörande för den ekonomiska och sociala utvecklingen,

och en förutsättning för fortsatt välfärd och hållbar tillväxt i hela landet. Ett gott utbud av väg- och järnvägstransporter, sjöfart och flyg i hela landet skapar ökade valmöjligheter för människor att bo, arbeta, utbilda sig och skapa sig en aktiv fritid. Transportsystemet bidrar till att öka rörligheten och vidga arbetsmarknaden. Ett effektivt transportsystem gör det möjligt för företag att konkurrera med sina produkter på såväl den svenska som den internationella marknaden.

Transportsystemet är en grundläggande del av landets baskapital, som måste utvecklas och förvaltas på ett framsynt sätt. Transportsystemet skall fortsätta utvecklas mot att vara samhälls-ekonomiskt effektiv och skall erbjuda både medborgare och näringsliv en hög transportkvalitet, vara tillgängligt, jämställt och säkert samt verka för en positiv regional utveckling och en god miljö.

Kollektivtrafikens fortsatta utveckling för att korta restiderna och underlätta pendling genom kollektivresande är av särskild betydelse.

Behoven av snabba, hållbara och säkra transporter i hela landet fortsätter att öka. Regeringen avser lämna en transportpolitisk proposition till riksdagen under 2005. Fokus inriktas på en fortsatt utveckling av transportsystemet för att uppnå tillväxt och långsiktigt hållbar utveckling i hela landet. Samverkan mellan transportslagen bör utvecklas för att möjliggöra effektiva transportkedjor.

Regeringen har lagt fast en långsiktig infrastrukturplan för perioden 2004–2015. Planen innebär en historiskt stor satsning med ökade resurser till bl.a. underhåll av befintligt väg- och järnvägsnät samt investeringar i ny infrastruktur. Infrastrukturplanerna rymmer även satsningar på trafiksäkerhetshöjande infrastrukturåtgärder. Regeringen har utöver sin satsning på säkrare infrastruktur tagit initiativ till åtgärder som skall minska hastighetsöverträdelser, bekämpa alkohol i trafiken och stimulera teknikutvecklingen inom området. Den långsiktiga inriktningen mot nollvisionen i trafiksäkerhetsarbetet skall ligga fast.

4 Vägar

4.1 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, yrkestrafik och tillämpad samhällsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportsystemet.

Den sammanlagda verksamhetsvolymen inklusive externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 2004 till 23,3 miljarder kronor för Vägverket.

Vägverket har under 2004 direkt och indirekt innehaft flera bolag som bedriver verksamhet som faller inom verkets uppgifter. Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB) ägs av staten och förvaltas 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 den svenska drift- och underhållsförvaltningen av väg- och järnvägsanslutningarna. Ägare till Øresundsbro Konsortiet är den svenska och danska staten. SweRoad AB exporterar konsulttjänster inom områdena vägar och transporter, trafiksäkerhet och institutions-

uppbyggnad. Verksamheten bedrivs i flera länder i Afrika, Mellanöstern, Syd- och Ostasien samt Östeuropa. Konsulttjänsterna kundfinansieras eller finansieras genom internationellt bistånd.

4.2 Utgiftsutveckling

Vid utgången av 2004 var anslagsförbrukningen för hela verksamhetsområdet 17 239 miljoner kronor. Det innebär att anslagskrediter nyttjades med 239 miljoner kronor.

Utgiftsprognosen för verksamhetsområdet 2005 är ca 17 300 miljoner kronor vilket är ca 400 miljoner kronor mindre än anslagna medel.

I 2005 års ekonomiska vårproposition (prop. 2004/05:100) aviserade regeringen besparingar inom anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*. Regeringens förslag till anslag 2006 är därför lägre än anvisade anslag för 2005.

Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Budget 2005 ¹	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
36:1 Vägverket: Administration	1 001,8	939,2	981,8	988,7	1 004,8	1 022,5
36:2 Väghållning och statsbidrag	16 220,2	16 715,7	16 240,6	16 483,1	16 964,0	17 660,9
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ²	16,6	74,6	74,0	75,6	75,6	75,6
Totalt för verksamhetsområde Vägar	17 238,6	17 729,5	17 296,4	17 547,4	18 044,4	18 759,0

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

² Avser den del av anslaget som finansierar vägar.

4.3 Insatser

Flera aktörer har med sina insatser verkat för att uppfylla det transportpolitiska målet. Inom verksamhetsområdet Vägar är aktörerna främst Vägverket, länsstyrelserna, polisen och kommunerna.

Vägverket har flera roller: väghållare, myndighet, sektorsansvarig och producent. Nedan redovisas de väsentliga insatser som präglat 2004 års verksamhet. Sådana insatser återfinns framför allt inom Vägverkets roller som väghållare och sektorsansvarig.

Tjällossningsperioden 2004 var något besvärligare än det vädermässigt mycket gynnsamma året 2003. Antalet km väg som har varit avstängd för tung trafik på grund av tjällossning under 2004 är 14 449 km, vilket motsvarar genomsnittet de fem föregående åren. Under den första hälften av 1990-talet låg nivån på ca 20 000 km väg avstängd för tjällossning årligen.

Uppföljning av investeringar

Årets verksamhet i nationell plan har inriktats på att fullfölja de investeringar som pågick vid årets början samt att genomföra investeringar inriktade på trafiksäkerhet samt tjälsäkring och bärighet.

4.3.1 Insatser inom verksamhetsområdet

Investeringar och underhåll

Investeringarna i vägnätet 2004 var ca 10,3 miljarder kronor. Tolv objekt med en kostnad på över 50 miljoner kronor har öppnats för trafik under året. Riktade trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts för knappt 1,9 miljarder kronor. Knappt 35 procent av detta avser separering av körriktningar genom mitträcke, så kallad mötesfri landsväg. Av det statliga vägnätet på 98 300 km har nu något mer än 1 300 km mitträcke.

Antalet km grusväg har minskat kontinuerligt sedan 1996. Av de statliga vägarna i skogslänen är 68,6 procent eller totalt 29 052 km belagda. I övriga landet är motsvarande andel 87,1 procent eller totalt 48 736 km.

Andelen av det statliga vägnätet med högsta bärighetsklass (bärighetsklass 1, BK 1, vilket tillåter tung trafik med axeltryck på 11 ton eller boggietryck på 18 ton och bruttovikt på 60 ton) har ökat kontinuerligt sedan 1996. Längden väg som normalt inte är upplåten för BK 1 har under 2004 minskat med 362 km till 6 262 km.

Tabell 4.2 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan

	Väg- investeringar	Bärighet och tjälsäkring	Mötesseparering och mindre trafik- säkerhetsåtgärder	Miljö	Övriga åtgärder	Summa
Volym verksamhet 2004, mnkr	2 660	1 448	809	179	99	5 195
Plan 2004-2015*	30 600	17 000	4 900	3 000	800	56 300
Andel av plan (%) som genomförts under 2004	9	9	17	6	12	9

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

I de regionala planerna framgår fördelningen av det ackumulerade utfallet per åtgärdskategori av tabell 4.3.

Tabell 4.3 Uppföljning av åtgärder i regionala planer

	Vägin- vesteringar	Mötesseparering och mindre trafiksäkerhets- åtgärder	Övriga åtgärder inkl. vägin- formatik	Bidrag trafiksäker- het och miljö	Bidrag kollektiv- trafik	Summa
Volym verksamhet 2004, mnkr	1 418	547	87	141	190	2 383
Plan 2004-2009*	10 228	1 739	538	692	1 254	14 451
Andel av plan (%) som genomförts under 2004*	14	31	16	20	15	16

*Uppföljningen avser perioden fram till 2009 eftersom regeringen beslutat att samtliga regionala planer skall vara lika långt genomförda år 2009.

Enligt regeringens beslut 2004 om definitiva ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur för 2004–2015 skall genomförandet av länsplanerna ske på sådant sätt att efter halva planperioden (vid utgången av 2009) skall samtliga länsplaner vara lika långt genomförda. Utfallet nedan visar att det finns stora skillnader i hur långt planerna genomförts efter ett år. Det beror på att det under detta år gjorts relativt stora investeringar i bl.a. Jämtlands, Dalarnas och Blekinge län.

Tabell 4.4 Uppföljning av länsfördelning i regionala planer*Kostnader i miljoner kronor*

	Utfall 2004	Plan 2004–2009	Utfall 2004 av plan 2004–2009 %
Stockholm	786	5 007	16
Uppsala	48	575	8
Södermanland	74	516	14
Östergötland	60	544	11
Jönköping	70	493	14
Kronoberg	40	234	17
Kalmar	37	258	14
Gotland	23	69	33
Blekinge	56	200	28
Skåne	220	1 618	14
Halland	51	444	11
Västra Götaland	322	1 778	18
Värmland	46	261	18
Örebro	54	378	14
Västmanland	46	295	16
Dalarna	220	495	44
Gävleborg	34	283	12
Västernorrland	29	206	14
Jämtland	105	151	70
Västerbotten	37	239	15
Norrbotten	25	206	12
Summa	2 383	14 250	17

Under året har tolv projekt, överstigande 50 miljoner kronor vardera, öppnats för trafik. De representerar tillsammans en investeringsvolym på 10 592 miljoner kronor, varav 7 600 miljoner kronor avser Södra länken i Stockholm. Jämfört med planerna är kostnadsökningen för de nio projekt som fanns i planerna 10,5 procent. För elva av projekten finns samhällsekonomiska kalkyler och nio av dessa uppvisar en positiv samhällsekonomisk lönsamhet. Utfallet för respektive objekt redovisas i nedanstående tabell.

Under året har 94 projekt med investeringskostnad mellan 5 och 50 miljoner kronor färdigställt. De representerar en investeringsvolym på ca 1 580 miljoner kronor. Fördyringen jämfört med planerna är 34 procent.

Tabell 4.5 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2004

Miljoner kronor i prisnivå 2004

Väg	Vägartyp	Sträcka	Längd km	Kostnad slutlig	Budget inför byggstart	Plan	NNV ¹	Restid ²	Dödade ³ och skadade
E4	Motorväg	Förbi Örkelljunga	38,5	1 072	1 017	944	0,4	174	11,4
E 20	Motorväg	Förbi Strängnäs	13,0	460	444	485	2,3	250	7,6
E 22	Motorväg	Förbi Bromölla	8,0	243	241	217	1,3	86	4,8
Rv 44	Motorväg	Råsseröd-Väne Ryr	11,0	414	395	377	1,3	137	4,4
	Motorväg	Södra länken, Stockholm ⁶	6,5	7 600	-	-	-	-	-
E 4	MFV/4-fält tätort ⁴	Trafikplats Noran ⁶	3,0	59	55	-	0,0	5,1	0,9
E 4	MFV/4-fält tätort ⁴	Noran-Söderhamn ⁶	25,0	89	85	-	1,1	6,2	2,7
E 4	MFV/4-fält tätort ⁴	Kåge-Byske	15,0	166	145	151	0,2	53	4,2
E 4	MFV/4-fält tätort ⁴	Norrfors-Brattby	8,0	100	77	66	-0,2	18	0,7
Rv 41	MFV/4-fält tätort ⁴	Skattgården-Berghem	2,6	60	60	48	0,1	12	0,4
Rv 29	LMötande trafik ⁵	Hoka-Hakfors	16,3	220	202	218	-0,6	15	0,6
Rv 35	LMötande trafik ⁵	Genom Åtvidaberg	3,2	109	98	67	0,2	29	1,2

¹ Nettonvärdeskvot, mätt på samhällsekonomisk lönsamhet. Baseras på slutlig kostnad.² Minskad restid i tusental timmar/år.³ Minskat antal dödade och skadade per år.⁴ Mötesfri väg och flerfältsväg i tätort.⁵ Landsväg med mötande trafik.⁶ Södra länken i Stockholm har inte lönsamhetsberäknats med den metod som Vägverket använder. Trafikplats Noran och Noran-Söderhamn är mitträckesobjekt som inte var namngivna i den nationella väghållningsplanen för 1998-2007. Därför anges ingen plankostnad.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsaspekter beaktas alltid i samband med åtgärder på det statliga vägnätet. De ingår därmed alltid som en del av beslutsunderlaget. Av de sammanlagda medel om ca 6 130 miljoner kronor (exklusive bärighet och tjälsäkring) som använts till investeringar i nationell och regional plan 2004 användes ca 1 857 miljoner kronor primärt av trafiksäkerhetsskäl enligt tabell 4.6.

Tabell 4.6 Åtgärder på det statliga vägnätet 2004 med trafiksäkerhetssyfte

Miljoner kronor

Sidoområdesåtgärder	201
Vägutbyggnad	247
Korsningsåtgärder	411
Åtgärder för oskyddade trafikanter	250
Mötesseparering	631
Övrigt	117
Summa	1 857

Sammanlagt bedöms de åtgärder som genomförts på det statliga vägnätet 2004 medföra 18 färre dödade och 91 färre polisrapporterade svårt skadade per år.

Vägverket har under 2004 haft som mål att genomföra Vägverkets del av regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet. För att genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på delar av det statliga vägnätet där flest svåra olyckor sker har Vägverket upprättat en lista över vägar med hög olycksbelastning. Denna lista anger knappt 4 000 km väg.

En viktig åtgärd är att skapa mötesfri landsväg genom att sätta upp mitträcken. Mitträcken introducerades 1998 och har sedan dess byggts ut på något mer än 1 300 km väg varav drygt 300 km 2004. Resultatet av åtgärden är mycket positivt. Antalet allvarliga olyckor på dessa sträckor har varit betydligt färre än innan mitträcke sattes upp.

Vägtrafikinspektionen inrättades den 1 januari 2003 som en enhet inom Vägverket. Inspektionen är oberoende i förhållande till Vägverkets övriga organisation. Vägtrafikinspektionens uppgifter är bl.a. att följa och analysera förhållanden som påverkar vägtransportsystemets utformning och funktion, verka för att olika aktörer tillämpar ett systematiskt arbetssätt för att förhindra vägtrafikolyckor, samverka med andra aktörer i syfte att öka trafiksäkerheten på väg samt initiera forskning och utveckling inom trafiksäkerhetsområdet.

Under 2002 tog regeringen ett initiativ till en nationell samling för trafiksäkerhet. Syftet var

främst att få trafikanterna att ta sin del av ansvaret för trafiksäkerheten genom ändrat beteende. I den nationella samlingen, som samordnats av Vägverket, ingår representanter för myndigheter, organisationer och företag som berörs av vägtrafikfrågor. Inom ramen för den nationella samlingen ingår att lämna förslag på åtgärder och metoder för att sprida information om och få acceptans för olika trafiksäkerhetsåtgärder hos medborgarna. De områden som prioriteras är hastighet och skyddsutrustning, trafiknykterhet samt barn och ungdomar.

OLA – ett systematiskt samarbete för säkrare vägtrafik – är ett arbetssätt som Vägverket tog initiativ till 2002 och som fortsatt under 2003 och 2004. Syftet är att aktörer som arbetar med trafiksäkerhetsfrågor skall samverka och fördela ansvaret för att komma till rätta med identifierade problem. De djupstudier av dödsolyckor som Vägverket genomför är viktiga utgångspunkter för arbetet.

Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) är ett samarbete mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket med syfte att sänka hastigheten på särskilt olycksdrabbade vägar. Under 2004 har utbyggnaden av ATK fortsatt och vid årets slut fanns det 394 kameraskåp som täcker 850 km väg.

Jämställdhet

Regeringskansliet (Näringsdepartementet) har genomfört en jämställdhetsanalys inom politikområdet Transportpolitik under hösten 2004 och 2005. Regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen i en kommande transportpolitisk proposition med överväganden kring det transportpolitiska delmålet *Ett jämställt transportsystem*. Regeringen avser därefter att se över och eventuellt justera de etappmål och återrapporteringskrav i Vägverkets regleringsbrev som berör jämställdheten.

4.3.2 Insatser utanför verksamhetsområdet

I budgetpropositionen för 2000 (prop. 1999/2000:1) slog regeringen fast att 11-punktsprogrammet för ökad trafiksäkerhet är en viktig utgångspunkt för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. En viktig del av programmet är att alla parter som kan påverka trafiksäkerheten tar sin del av ansvaret för en ökad trafiksäkerhet.

Polisens trafikövervakning under 2004 har prioriterats enligt den nationella trafikövervakningsstrategin och enligt avsikter som avgetts i Nationell samling och i OLA-arbetet.

Kommunerna spelar en viktig roll i trafiksäkerhetsarbetet. De är ansvariga både för kommuninvånarnas hälsa och säkerhet och som väghållare för det kommunala väg- och gatunätet. De allra flesta kommuner har i dag trafiksäkerhetsprogram, som beskriver de lokala problemen och inom vilka problemområden som kommunen koncentrerar sina insatser.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har under 2004 inriktat sin verksamhet på en rad nationella projekt.

För att öka andelen miljöanpassade bilar i den statliga förvaltningen beslutade regeringen i december 2004 i förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar att motsvarande 25 procent av alla statliga bilar som köps in under 2005 skall vara miljöbilar. Som miljöbilar räknas bilar som helt eller delvis kan drivas med biogas, etanol eller elektricitet.

4.4 Resultatbedömning

4.4.1 Mål

I avsnitt 4.4.2 redogörs för de transportpolitiska delmålen. I regleringsbrevet till Vägverket bryts dessa ned till verksamhetsmål med resultatindikatorer för verksamhetsområdet Vägar.

4.4.2 Resultat

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

Tabell 4.7 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Vägverkets regleringsbrev för 2004

	Uppfyllt	Delvis uppfyllt	Ej uppfyllt
Tillgängligt transportsystem			
Tillgängligheten för medborgare och näringsliv skall successivt förbättras mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden	x		
Tillgänglighet inom storstadsområden och mellan tätortsområden skall öka		x	
Andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportsystemet, inklusive kollektivtrafik, skall öka fortlöpande. Senast 2010 bör kollektivtrafiken kunna användas av de flesta funktionshindrade		x	
Andelen barn som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet skall öka fortlöpande	x		
Andelen gående och resande med cykel och buss sammantaget skall öka fortlöpande, särskilt i tätorter		x	
Hög transportkvalitet			
Vägverket skall genom sina samlade åtgärder under 2004 förbättra tillståndet på det statliga vägnätet, jämfört med 2002		x	
Restriktionerna på det statliga vägnätet skall minska			x
Säker trafik			
Kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder skall genomföras på det statliga vägnätet så att antalet dödade minskas. Åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet skall prioriteras		x	
God miljö			
Vägverkets samlade åtgärder skall leda till en minskning av utsläppen av koldioxid från vägtransportsektorn, jämfört med om inga åtgärder vidtagits.	x		
Vägverket skall under 2004 åtgärda vägtrafikbullret för boende som utsätts för ljudnivåer överstigande 65 dBA utomhus. Antalet bullerstörda boende skall minska såväl längs det statliga vägnätet som utmed kommunernas vägnät där åtgärder skall utföras med hjälp av statliga bidrag	x		
Användningen av naturgrus i den statliga våghållningen skall minska fortlöpande anpassat till regionala förutsättningar		x	
Antalet stora vattentäkter som påverkas av vägsalt skall minska		x	
Jämställt transportsystem			
Transportsystemet skall vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka vägtransportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt		x	
Inom vägtransportsystemet skall makt och inflytande vara jämnt fördelat mellan kvinnor och män		x	
Övriga mål och återrapportering			
<i>Verksamhetsgren Myndighetsutövning</i>			
Vägverket skall successivt minska kötiderna för kunskapsprov och körprov så att kötiderna från och med den 31 december 2004 är högst tre veckor vid första och andra provtillfället för respektive prov. I övriga fall skall kötiden endast i undantagsfall överstiga sex veckor	x		
Å-priserna inom den offentligrättsliga verksamheten skall trendmässigt minska	x		
<i>Verksamhetsgren Statlig våghållning</i>			
Produktiviteten för drift- och underhållsverksamheten skall öka		x	
<i>Verksamhetsgren Produktion</i>			
Vägverket skall bedriva en egenregiverksamhet med en lönsamhet som är jämförbar med branschen i övrigt			x

Ett tillgängligt transportsystem

Målet är ett tillgängligt transportsystem, där vägtransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande

transportbehov kan tillgodoses. Regeringen bedömer sammanfattningsvis att de insatser som gjorts har lett i riktning mot målet.

En hög transportkvalitet

Målet är att vägtransportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet. Regeringen bedömer sammanfattningsvis att de insatser som gjorts har lett i riktning mot målet, förutom när det gäller restriktioner på det statliga vägnätet.

En positiv regional utveckling

Målet är en positiv regional utveckling, där vägtransportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd. Regeringen bedömer att målet har uppfyllts. Ett antal stora vägprojekt har öppnats för trafik under 2004. Vidare visar Vägverkets beräkningar att restiderna med bil har minskat för ett stort antal kvinnor och män till viktiga målpunkter såsom centralorter, regionala centrum och storstäder.

Ett jämställt transportsystem

Målet är ett jämställt vägtransportsystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Vägverket har i enlighet med de återrapporteringskrav som återfinns i regleringsbrevet för 2004 analyserat skillnaden i kvinnors och mäns utnyttjande av vägtransportsystemet samt andelen kvinnor och män som medverkar i arbetsgrupper eller andra samarbetsforum i myndighetens externa verksamhet.

Analyserna visar bl.a. att män i större utsträckning använder bil för att transportera sig till och från arbetet samt i arbetet, medan kvinnor använder bilen mer för inköp samt för att skjutsa barn till skola eller förskola. När det gäller externa möten visar studier att ju mer detaljerad en fråga är i planeringsprocessen, desto färre kvinnor deltar.

En säker trafik

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

Antalet dödade i vägtrafikolyckor 2004 var 480 (529) personer. Av dessa var 33 (44) barn. Utvecklingen närmar sig etappmålet 2007 om högst 270 dödade, men inte i den takt som krävs för att målet skall uppnås.

Från och med den 1 januari 2003 registrerar samtliga polismyndigheter skador och olyckor inom vägtransportsystemet i ett nytt informationssystem, STRADA. Under 2004 beräknas 4 150 (4 664) personer ha skadats svårt i vägtrafikolyckor.

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 skall bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås.

De åtgärder Vägverket genomfört under 2004 har lett till en minskning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken med ca 23 000 ton, jämfört med om inga åtgärder vidtagits. De sammantagna utsläppen av koldioxid i vägtransportsektorn var trots ökat trafikarbete oförändrade under 2004 jämfört med 2003. Orsaken är framför allt inblandningen av etanol i bensinen. Inblandningen närmar sig dock den maximalt tillåtna inblandningen i motorbensin, som är 5 procent.

Utsläppen av kväveoxider, kolväten och cancerframkallande ämnen har minskat under 2004. Detta beror på att fordon med bättre miljöegenskaper står för en allt större del av trafikarbetet samt på att bränslenas miljöegenskaper har förbättrats.

Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids vid flera vägar.

Antalet personer som sammantaget är utsatta för vägtrafikbuller bedöms ha minskat under 2004 tack vare de bullerskyddande åtgärder som vidtagits längs det statliga vägnätet.

År 2004 rapporterades 19 (20) stora vatten-täkter vara påverkade av vägsalt med kloridhalter över 50 mg/l.

Mål kopplade till flera verksamhetsområden

Förutom de sex delmålen har myndigheten mål som är kopplade till flera verksamhetsområden. Fokus för målen är serviceåtaganden till medborgare, produktivitet och effektivitet i verksamheten. Regeringen bedömer att målen delvis har uppfyllts.

Vägverket har lyckats minska kötiderna för kunskapsprov och körprov så att kötiderna vid utgången av 2004 var högst tre veckor vid första och andra provtillfället för respektive prov. Efterfrågan på körkortsprov och kunskapsprov har ökat under året. Antalet körprov och kunskapsprov var 228 500 respektive 294 100.

Å-priserna inom den offentligt rättsliga verksamheten har till vissa delar minskat och i övrigt legat oförändrad. Målet bedöms därmed som uppfyllt.

Produktiviteten för drift- och underhållsverksamheten bedöms inte ha ändrats under 2004.

Lönsamheten för produktionsverksamheten skall vara jämförbar med branschen i övrigt. En översiktlig jämförelse visar att Vägverket Produktion och Vägverket Konsult har en något sämre lönsamhet än konkurrenterna.

4.4.3 Analys och slutsatser

Vätrafikken förväntas öka under den kommande tioårsperioden och kommer även fortsättningsvis ha en dominerande ställning. Ökade inkomster leder till ett ökat bilinnehav och strukturomvandlingen i näringslivet leder till att allt mer högfördlat gods produceras och konsumeras, vilket ökar efterfrågan på lastbilstransporter. Denna utveckling är dock oroande ur miljösynpunkt och ställer stora krav på infrastrukturplanering och ekonomiska styrmedel om målen för miljöpolitiken skall kunna uppnås.

Verksamheten under 2004 har präglats av investeringar i pågående projekt. Flera stora vägprojekt som slutfördes innebar att störande flaskhalsar försvann, som exempelvis E 4 vid Örkelljunga och E 20 vid Strängnäs. Södra länken i Stockholm öppnades efter många års

arbete och bidrog till att förbättra miljö- och trafiksituationen i Stockholm.

Trafikökningen, väganläggningarnas ökade komplexitet liksom vägnätets ökade omfattning leder till ökade behov av underhållsåtgärder. Uppgiften att bevara och säkerställa vägar har hög prioritet framöver.

Antalet omkomna i trafiken har minskat signifikant under 2004 men inte i önskad omfattning för att nå etappmålet om högst 270 dödade 2007. Trenden är dock positiv.

På miljösidan innebar 2004 att vägtransport-systemets utsläpp av koldioxid för första gången på många år inte ökade. För att nå det uppsatta etappmålet för utsläpp av koldioxid krävs kraftfulla åtgärder, bl.a. energieffektivare fordon och en fortsatt introduktion av förnyelsebara drivmedel. Andra miljöåtgärder har lett till att färre personer blir störda av buller från vägtrafiken.

4.4.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelse utan invändning till Vägverket, dvs. Riksrevisionen har bedömt att årsredovisningen för räkenskapsåret 2004 i allt väsentligt är rättvisande.

4.5 Politikens inriktning

Det är angeläget att utveckla ett framtida transportsystem som möter Sveriges växande behov av snabba, effektiva, säkra och miljövänliga transporter. Ett väl fungerande vägtransport-system är en viktig förutsättning för att tillgodose kvinnors och mäns behov av att bo och bedriva näringsverksamhet i hela landet samt för att skapa tillgänglighet till service, kultur och fritidsintressen.

Under de senaste 10–15 åren har stora insatser gjorts för att utveckla och modernisera vägnätet i landet. Uppgiften att sköta det befintliga vägnätet har inte getts samma prioritet. Som en följd av detta har otillfredsställelsen med vägstandarden ökat samtidigt som det finns stora problem med vägvastängningar under tjällossningsperioden. Det är därför viktigt att skilja på åtgärder som i första hand bevarar och säkerställer befintliga vägar och åtgärder som utvecklar och moderniserar vägnätet. Regeringen föreslog i infrastrukturpropositionen (prop.

2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) höjda medel till drift och underhåll av statliga vägar samt en särskild satsning på tjäl-säkring, bärlighet och rekonstruktion.

Det är väsentligt att vägnätet utvecklas och moderniseras för att klara förändringar i efterfrågan på resor och transporter och för att klara miljö- och säkerhetskrav. Regeringen har fastställt den nationella väghållningsplanen för perioden 2004–2015 och beslutat om definitiva ekonomiska ramar till länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Besluten innebär att investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 skall vara 42,1 miljarder kronor, vilket riksdagen godkände (prop. 2003/04:95, bet. 2003/04:TU10, rskr. 2003/04:266).

Riksdagen har i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition beslutat att vissa utbyggnader av det nationella stamvägnätet i Västsverige skall lånefinansieras.

Det är viktigt att Sverige har en fortsatt hög ambition inom säkerhets- och miljöområdet. Genom en kombination av modern teknik, riktade åtgärder, lagstiftning och övervakning av regelefterlevnad samt information och påverkan kan vi nå långt när det gäller säkerhet och miljö utan att ge avkall på andra viktiga transportpolitiska mål.

4.6 Budgetförslag

4.6.1 36:1 Vägverket: Administration

Tabell 4.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2004	Utfall	1 001 850	Anslags-sparande	72 218
2005	Anslag	939 219 ¹	Utgifts-prognos	981 818
2006	Förslag	988 719		
2007	Beräknat	1 004 845 ²		
2008	Beräknat	1 022 490 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05: FIU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med budgetproposition för 2006.

² Motsvarar 988 719 tkr i 2006 års prisnivå.

³ Motsvarar 988 719 tkr i 2006 års prisnivå.

Från anslaget finansieras kostnader för ledning, vägtrafikinspektion, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, internt expertstöd samt intern utveckling. Kostnader för Vägtrafikinspektionen beräknas vara oförändrade jämfört

med 2005, dvs. ca 20 miljoner kronor. Vidare beräknas transportpolitiska kostnader finansieras med högst 10 miljoner kronor som inte är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster.

Regeringens överväganden

Vägverkets effektiviseringsprojekt från 2003 har fortsatt under 2004, som bl.a. skall leda till minskade administrationskostnader. Kostnadsminskningen har uppnåtts genom förbättrad samordning av upphandlingar och inköp av t.ex. datorer, lokaler, tjänster och resor. För 2005 genomfördes en engångsbesparing på 40 miljoner kronor till förmån för den verksamhet som finansieras med anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*. Regeringens förslag till anslags-tilldelning förutsätter att Vägverket även 2006 kan fortsätta att reducera verkets administrativa kostnader med 10 miljoner kronor.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 988 719 000 kronor anvisas under anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* för 2006.

Tabell 4.9 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:1 Vägverket: Administration

Tusental kronor			
	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	939 219	939 219	939 219
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	19 500	35 137	52 246
Beslut	30 000	30 489	31 025
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	988 719	1 004 845	1 022 490

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05: FIU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2005 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

4.6.2 36:2 Vaghållning och statsbidrag

Tabell 4.10 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2004	Utfall	16 220 178	Anslags- sparande	-252 273
2005	Anslag	16 715 699 ¹	Utgifts- prognos	16 240 598
2006	Förslag	16 483 086		
2007	Beräknat	16 964 031 ²		
2008	Beräknat	17 660 871 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetproposition för 2006.

² Motsvarar 16 646 287 tkr i 2006 års prisnivå.

³ Motsvarar 16 978 930 tkr i 2006 års prisnivå.

Anslaget finansierar

- sektorsuppgifter, vilket innefattar samlande, stödande och pådrivande insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, 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 vaghållning, 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, tidigarelagda 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, kompensation för kommunerna för lokal och regional buss- trafik samt bidrag till miljöorganisationer.

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

Regeringens överväganden

Det totala anslaget till statlig vaghållning och statsbidrag under 2005 var ca 16 700 miljoner kronor. Av riksdagen anvisade medel för budgetåret 2005 har av regeringen fördelats på anslags- och delposter enligt tabell 4.13. I tabellen redovisas också det beräknade utfallet för 2005 per anslagspost och delpost. Även en preliminär beräkning av anslagsposter och delposter för 2006–2008 har gjorts mot bakgrund av den nu tillgängliga informationen och framgår av tabellen.

Överväganden för 2006

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 skall vara 42,1 miljarder kronor. Sedan tidigare har riksdagen beslutat att den ekonomiska planeringsramen för regional transportinfrastruktur skall vara 30 miljarder kronor (varav 1,5 miljarder kronor avser bidrag till investeringar i spårforon för regional spårtrafik) (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

Regeringen har fastställt den nationella vaghållningsplanen 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.

För investeringar och förbättringsåtgärder på stamvägar är det angeläget att medel kan anvisas för att genomföra den nationella vaghållningsplanen. Regeringen bedömer att den föreslagna nivån tillsammans med den låneram riksdagen beslutat om innebär att viktiga investeringar på det nationella vägnätet kommer att kunna genomföras.

När det gäller väginvesteringar i regional plan bedömer regeringen att det av statsfinansiella skäl är nödvändigt med en nivå på anslagsposten som är lägre än den nivå som fastställts i planerna. Regeringens bedömning är att vissa byggstarter därmed är möjliga i de regionala planerna under 2006, men inte i samma utsträckning som de regionala planerna redovisar. Regeringen har i beslutet om definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna pekat ut ett begränsat antal prioriterade investeringar.

Åtgärder för ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion är angelägna för att säkerställa och bevara vägnätet. Nivån är dock lägre än vad som beslutades med anledning av propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

Drift och underhåll av vägar bidrar till en hög transportkvalitet och god tillgänglighet. Stormen som drabbade södra Sverige i början av 2005 orsakade stora skador på vägnätet. Regeringens bedömning är att medel för drift och underhåll bör vara i närheten av den nivå som anges i infrastrukturpropositionen.

Förslag och beräkningar 2006–2008

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan föreslår regeringen att riksdagen för 2006 anvisar ett anslag för väghållning och statsbidrag på 16 483 miljoner kronor. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 16 964 miljoner kronor respektive 17 661 miljoner kronor.

Av tabell 4.11 framgår en preliminär beräkning av olika anslagsposter och delposter för 2006–2008. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

För 2006 beräknar regeringen följande fördelning på anslagsposter och delposter. Beräkningarna är i jämförelse med föregående års nivåer.

För sektorsuppgiften beräknas delposten öka något till 517 miljoner kronor.

För myndighetsutövning beräknas en ökad anslagsnivå till 300 miljoner kronor. Vägverket har bland annat haft utökade kostnader för hantering av fordonsskattedebitering. Nivåerna för utfall 2004 och anslag 2005 innehåller kostnader för trängselskatter motsvarande ca 160 miljoner kronor.

Delposten Investeringar i nationell plan beräknas till 2 691 miljoner kronor. Det innebär en mindre ökning från föregående år.

Delposten Investeringar i regional plan beräknas av regeringen till 1 790 miljoner kronor. Det är en nivå som är lägre än den långsiktiga planeringsramen.

Delposten Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion beräknas till 1 227 miljoner kronor.

Delposten Drift och underhåll beräknar regeringen höja till 7 061 miljoner kronor.

För räntor och återbetalning av lån för vägar beräknas behovet till 1 800 miljoner kronor. Det fortsatta låga ränteläget medger en lägre nivå än vad som beräknades för ett par år sedan.

Delposten Drift och byggande av enskilda vägar föreslås öka till 691 miljoner kronor.

Det särskilda bidraget till storstädernas trafiksystem beräknas under 2006 till 35 miljoner kronor.

Delposten Bidrag i regionala planer omfattar statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar, bidrag till förbättring av miljö och säkerhet samt bidrag till ökad tillgänglighet till kollektivtrafik. Regeringen bedömer ett behov av medel med utgångspunkt i fastställda länstransportplaner för 2004–2015 till 356 miljoner kronor.

Tabell 4.11 Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag fördelat på anslagsposter och delposter

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Anslag 2005	Prognos 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
Sektorsuppgifter	530	488	515	517	527	548
Myndighetsutövning	426	447	310	300	306	318
Investeringar i nationell plan	2 410	2 658	2 583	2 691	2 910	3 045
Investeringar i regional plan	2 180	1 800	1 845	1 790	1 824	1 897
Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 383	1 225	1 156	1 227	1 250	1 301
Investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder	469	0	0	0	0	0
Drift och underhåll	6 630	7 114	7 093	7 069	7 389	7 617
Räntor och återbetalning av lån för vägar	890	1 953	1 841	1 800	1 648	1 781
Bidrag för drift och byggande av enskilda vägar	656	659	667	691	704	732
Storstadsöverenskommelsen	136	35	35	35	36	37
Bidrag i regionala planer	468	203	179	356	363	378
Till Regeringskansliets disposition	2	19	2	2	2	2
Till Regeringens disposition	0	100	0	0	0	0
Till Rikspolisstyrelsens disposition	20	0	0	0	0	0
Till Lantmäteriverkets disposition	0	0	0	0	0	0
Till Verket för innovationssystem	20	15	15	5	5	5
Summa	16 220	16 715	16 241	16 483	16 964	17 661

Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag för perioden 2006–2008 har beräknats enligt nedanstående tabell.

Tabell 4.12 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:2 Vaghållning och statsbidrag

Tusental kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	16 607 522	16 607 522	16 607 522
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	16 608	333 930	684 299
Beslut	- 141 044	22 580	369 050
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	16 483 086	16 964 032	17 660 871

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2005 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

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 skall dessa enligt lagen

(1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret. Vägverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit.

Vägverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Vägverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna för sådana objekt skall 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.

Riksdagen beslutade 1996 att fyra vägobjekt fick tidigareläggas genom att Vägverket fick ta upp lån i Riksgäldskontoret och sedan återbetala dessa när anslagsmedel finns tillgängliga i ordinarie vaghållningsplan. De fyra vägobjekten är E18/20 delen Örebro–Arboga, E 4 delen Stora Åby–Väderstad, E22 Söderåkra–Hossmo samt E 4 trafikplats Hallunda.

Regeringen undertecknade 2002 ett avtal med den norska regeringen om byggandet av Svinesundsförbindelsen. Förbindelsen är lånefinansierad i både Sverige och Norge.

Lån avseende den s.k. närtidssatsningen 2002–2004 skall amorteras med start 2005 och vara slutamorterade 2015.

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudget 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 projekt beräknas kosta sammantaget 8 500 miljoner kronor.

Inom ramen för de s.k. storstadspaketen har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg

lånefinansierats. Lånen är fördelade på ett antal olika långgivare. Riksgäldskontoret ska snarast möjligt överta dessa lån. Riksdagen beslutade i 2005 års ekonomiska vårproposition (prop. 2004/05:100, bet. 2004/05:FiU21, rskr. 2004/05:303) att regeringen får under 2005 besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 300 miljoner kronor för detta ändamål.

För samtliga ovanstående nämnda objekt föreslås en sammanlagd låneram på högst 19 000 miljoner kronor i Riksgäldskontoret.

I tabell 4.13 redovisas nettouplåningen med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering.

Tabell 4.13 Beräknad nettouplåning för vägar 2005-2013

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2004-12-31	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Skuld 2013-12-31
Vägverkets anläggnings- tillgångar	1 157	202	527	138	40	41	42	43	44	44	2 278
Broinvesteringar	178	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-12	-12	63
Väg E6	783	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	522
Fyra vägobjekt (E4, E18/E20, E22)	806	-524	-282	0	0	0	0	0	0	0	0
Kapitaltillskott för SVEDAB 2001	97	-97	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 Svinesundsförbindelsen (inkl. Hogdal–Nordby)	750	99	-31	-33	-37	-43	-48	-54	-60	-66	477
Investering i närtid	3 805	-346	-346	-346	-346	-346	-346	-346	-346	-346	691
Prioriterade vägprojekt	0	400	1 353	1 937	1 500	875	633	755	733	349	8 535
Summa lån hos Riksgäldskontoret	7 576	-308	1 179	1 654	1 115	485	239	356	330	-60	12 566
Södra länken	6 018	83	-196	-137	-154	-171	-194	-218	-241	-235	4 555
Övriga Stockholmsprojekt	2 031	-7	-34	-39	-47	-41	-47	-54	-60	-68	1 634
Göteborgspaketet	3 409	576	298	-94	-102	-108	-81	-135	-149	-163	3 451
Totalt	19 034	344	1 247	1 384	812	165	-83	-51	-120	-526	22 206

I tabell 4.14 redovisas Vägverkets ackumulerade skuld 2004–2013, vilken är en konsekvens av den nettouplåning som anges i tabell 4.13.

Tabell 4.14 Beräknad låneskuld för vägar 2004–2013

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2004	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012	Skuld 2013
Vägverkets anläggningstillgångar	1 157	1 359	1 886	2 024	2 064	2 105	2 147	2 190	2 234	2 278
Broinvesteringar	178	165	152	139	126	113	100	87	75	63
Väg E6	783	754	725	696	667	638	609	580	551	522
Fyra vägobjekt (E4, E18/E20, E22)	806	282	0	0	0	0	0	0	0	0
Kapitaltillskott för SVEDAB 2001	97	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 Svinesundsförbindelsen (inkl. Hogdal–Nordby)	750	849	818	795	758	715	667	613	553	477
Investering i närtid	3 805	3 459	3 113	2 767	2 421	2 075	1 729	1 383	1 037	691
Prioriterade vägprojekt	0	400	1 753	3 690	5 190	6 065	6 698	7 453	8 186	8 535
Summa lån Riksgäldskontoret	7 576	7 268	8 447	10 111	11 226	11 711	11 950	12 306	12 636	12 566
Södra länken	6 018	6 101	5 905	5 768	5 614	5 443	5 249	5 031	4 790	4 555
Övriga Stockholmsprojekt	2 031	2 024	1 990	1 951	1 904	1 863	1 816	1 762	1 702	1 634
Göteborgspaketet	3 409	3 985	4 283	4 189	4 087	3 979	3 898	3 763	3 614	3 451
Totalt	19 034	19 378	20 625	22 019	22 831	22 996	22 913	22 862	22 742	22 206

Merparten av de lån som Vägverket har skall 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 4.15 redovisas det årliga anslagsbehovet 2004–2013 för räntor och amortering av dessa lån. Byggandet av Öresundsbron finansierades med statligt garanterade lån. Modellen för hantering av statliga garantier innebär att alla garantier som staten ställer ut skall prissättas utifrån statens ekonomiska risk och övriga kostnader för åtagandet. Riksgäldskontoret är den myndighet som hanterar dessa garantiavgifter. RGK har genomfört nya beräkningar som innebär att avgiften är beräknad till 170 miljoner kronor under fem år fr.o.m. 2004. Eftersom avgifterna som tagits ut för 2002 och 2003 har varit för höga, genomfördes en reduktion av avgiften med 30 miljoner kronor för 2004 och 2005. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att garantiavgiften skall vara 170 miljoner kronor för 2006. Avgiften finansieras med hälften vardera från anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* respektive 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsavgifter*. För Södra länken, övriga Stockholmsprojekt och Göteborgspaketet redovisas den anslagsbelastning som krävs för att räntor och amortering i form av annuitet för projekten skall 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 4.15 redovisade 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 sektorsavgifter* inom utgiftsområde 22 redovisa i vilken utsträckning som framtida anslagsutrymme intecknas av redan fattade beslut. För Vägverkets verksamhet görs det i tabell 4.15.

Tabell 4.15 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2004–2013

Miljoner kronor

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Lån i Riksgäldskontoret										
Räntor	183	188	210	305	390	444	467	486	509	520
Amorteringar	171	899	657	375	406	406	406	538	539	539
Summa anslagsbelastning Riksgäldslån	354	1 087	867	680	796	850	873	1 024	1 048	1 059
Övriga lån										
Södra länken	348	378	450	438	447	455	468	480	491	501
Övriga Stockholmsprojekt	118	119	139	142	147	139	143	147	150	154
Göteborgspaketet		251	259	303	306	307	315	322	328	334
Riskavgift Öresundsbron	70	70	85	85	85	85	85	85	85	85
Total anslagsbelastning	890	1 905	1 800	1 648	1 781	1 836	1 884	2 058	2 102	2 133

Förutom ovanstående lån får Vägverket tidiga-relägga byggandet av allmänna vägar där förskottering (lån) sker från kommuner eller enskilda.

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 skall 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 4.16 Intäkter som Vägverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2006	2007
Vägverket Produktion, Konsult, Färjerederi och VUC		
Intäkter	1 969 000	2 073 000
Kostnader efter finansnetto	1 936 500	2 036 500
Resultat efter finansnetto	32 500	36 500
Kostnadstäckning i %	102	102
Övriga avgifter		
Intäkter	189 000	190 000
Kostnader	162 000	170 000
Resultat	27 000	20 000
Kostnadstäckning i %	117	112
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	765 000	780 000
Kostnader	750 000	768 000
Resultat	15 000	12 000
Kostnadstäckning i %	102	102

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 4.17.

Tabell 4.17 Intäkter som Vägverket inte disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2006	2007
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	36 000	36 000
Kostnader	36 000	36 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i %	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 regeringen i nationell väghållningsplan och av länen i de regionala planerna. Därutöver omfattar Vägverkets investeringar broar som ersätter färjor, tidigare lagda vägprojekt och andra särskilt godkända vägprojekt som helt eller delvis finansieras med lån och/eller externa bidrag.

Tabell 4.18 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Prognos 2005	Budget 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
Investering i nationell plan	4 247	3 394	4 873	5 756	4 859
Investering i regional plan	1 893	1 988	1 966	1 905	1 984
Tjälsäkring, bärrighet, rekonstruktion	1 383	1 209	1 227	1 270	1 295
Utökade trafiksäkerhetssatsningar	470	0	0	0	0
Stockholms- och Göteborgsprojekten	1 416	817	220	0	0
Investeringar i anläggningstillgångar	350	550	850	490	390
Summa investeringar	9 759	7 958	9 136	9 421	8 528
Anslag	6 443	5 584	5 707	5 984	6 247
Lån	3 243	1 721	2 377	2 426	1 922
Externa bidrag och förskottering	73	653	1 052	1 018	359
Summa finansiering	9 759	7 958	9 136	9 428	8 528

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 har även regeringens uppdrag att lämna bidrag till olika ändamål. Vägverket sluter även fleråriga FoU-avtal. Med hänsyn till det anförda bör regeringen ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska förpliktelser. Detta bemyndigande bör avse allupphandlad 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. Beräkningarna omfattar dock inte framtida räntekostnader på upptagna lån.

I syfte att underlätta rekrytering av s.k. nyckelkompetens för företag och myndigheter i Dalarna avses en ekonomisk förening med namn Rekryteringslots Dalarna bildas. Organisationen

är framför allt tänkt att underlätta för medföljande att erhålla ett lämpligt arbete. För närvarande drivs verksamheten i projektform men avsikten är att låta verksamheten få form av en ekonomisk förening, det ger medlemmarna möjlighet att påverka organisationens arbete. I dag är 13 organisationer direkta anslutna till projektet bl.a. Ericsson Network Technologies AB, SSAB Tunnpå AB, Stora Enso Kvarnsveden AB, Vägverket, Polisen och Banverket. Vägverket och Banverket är stora arbetsgivare i Borlänge och kan ha fördel av att även fortsättningsvis medverka i Rekryteringslots Dalarna. Regeringen bör därför bemyndigas att låta statliga myndigheter bli medlemmar i föreningen. De ekonomiska åtaganden som ett medlemskap innebär enligt de föreslagna stadgarna, är dels en insats på 2 000 kronor, dels en medlemsavgift om maximalt en tiondel av för varje år gällande basbelopp. Därutöver har föreningen rätt att ta ut ersättning för utförda tjänster. Regeringen föreslår därför att riksdagen bemyndigar regeringen att låta statliga myndigheter bli medlemmar i Rekryteringslots Dalarna.

Tabell 4.19 Beställningsbemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008–
Utestående åtaganden vid årets början	34 456	35 496	49 000		
Nya åtaganden	8 532	22 741	14 726		
Infriade åtaganden	-7 492	-9 238	-9 725	-11 751	-42 249
Utestående åtaganden vid årets slut	35 496	49 000	54 000		
Bemyndiganderam	37 600	49 600	54 000		

5 Järnvägar

5.1 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.

Banverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemet i Sverige. Sektorsansvaret omfattar även tunnelbane- och spårvägsystem. Verket skall inom ramen för sitt sektorsansvar vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter. Banverket skall verka för att järnvägstransportsystemet är tillgängligt, trafiksäkert, framkomligt, effektivt och miljöanpassat, dessutom att den lokala och interregionala järnvägstrafiken samordnas samt att hänsyn tas till funktionshinder inom hela järnvägstransportsystemet. Banverket ansvarar för banhållningen, vilket innefattar att driva, underhålla och utveckla den statliga järnvägsinfrastrukturen samt att svara för den operativa trafikledningen. Banverkets ansvar innebär också att handha säkerhetsfrågor för spårtrafik, leda och följa utvecklingen inom järnvägssektorn samt ansvara för tillsyn och fördelning av bidrag till trafikmyndigheter. Verket skall också främja en miljöanpassad järnvägstrafik samt initiera, planera och stödja samhällsmotiverad forskning och utveckling inom sitt område. Banverket får bedriva uppdragsverksamhet. Den sammanlagda verksamhetsvolymen inklusive externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 2004 till ca 14,5 miljarder kronor för Banverket.

Järnvägsstyrelsen är central förvaltningsmyndighet och utövar tillsyn över järnvägs-, tunnelbane- och spårvägssystemen. Järnvägsstyrelsen skall verka för säkerheten inom systemen och för en effektiv järnvägsmarknad med en sundare konkurrens.

Statens järnvägar förvaltar egendom och ansvarar för verksamhet som ingick i dåvarande Statens järnvägars verksamhet vid utgången av 2000 och som inte fördes över till aktiebolag.

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 (dotterbolag till Statens Väg- och Baninvest AB). Banverket förvaltar själv eller tillsammans med andra intressenter aktier i de tre förstnämnda bolagen. Aktierna i Svensk-Danska Broförbindelsen AB förvaltas 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. Statens del av finansieringen inryms i planeringsramen för järnvägsinvesteringar (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126). Järnvägen planeras att vara klar 2011. A-Banan Projekt AB är ett helstatligt bolag vars aktier till lika delar förvaltas av Banverket och Luftfartsverket. 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 skall vidare övervaka driften av Arlandabanan och den del av anläggningen som byggts för intercitytrafik samt följa återbetalningen av det statliga villkorsslånet. Arlandabanan 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.

5.2 Utgiftsutveckling

Tabell 5.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Budget 2005 ¹	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
36:3 Banverket: Administration	750,6	771,9	761,3	784,9	797,5	811,2
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	8 550,7	10 977,5	10 630,9	11 043,7	13 516,2	13 742,1
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ²	45,0	124,5	124,5	123,5	123,5	123,5
36:16 Järnvägsstyrelsen	16,9	42,0	41,4	49,3	50,2	51,1
2003 22 36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.	12,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totalt för verksamhetsområdet Järnvägar	9 375,8	11 915,9	11 558,1	12 001,4	14 487,4	14 727,9

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

² Avser den del som finansierar järnvägar.

Vid utgången av 2004 var anslagsförbrukningen för hela verksamhetsområdet 9 376 miljoner kronor. Anslagen uppgick till 9 357 miljoner kronor. Det innebär att anslagen överskreds med 19 miljoner kronor.

Utgiftsprognosen för 2005 är ca 11 560 miljoner kronor vilket är ca 360 miljoner kronor lägre än tillgängliga anslag. Detta beror bl.a. på att regeringen beslutat om att inte ge några anslagskrediter för 2005 och att verksamhetens utgifter är svåra att styra med exakthet.

5.3 Insatser

Inom verksamhetsområdet Järnvägar finns flera aktörer som verkar för att det transportpolitiska målet skall uppnås. De viktigaste aktörerna är Banverket, Rikstrafiken, Järnvägsstyrelsen och affärsverket Statens järnvägar.

5.3.1 Insatser inom verksamhetsområdet

Banhållning

Kostnaderna för banhållningen uppgick till drygt 12 miljarder kronor 2004. Det är en ökning med 13 procent jämfört med föregående år.

Kostnaderna för drift och underhåll uppgick till drygt 4 021 miljoner kronor, vilket är en ökning med 39 miljoner kronor jämfört med 2003. Under 2004 genomfördes bl.a. ett omfattande spårbyte på stambanan genom övre Norrland samt en spårupprustning på godsstråket genom Bergslagen. En stor del av det förebyggande underhållet bestod av utbyten av felaktiga sliprar. Kostnaden för dessa utbyten uppgick till 390 miljoner kronor.

Trafikledningen föreslår kapacitetstilldelning på statens järnvägsnät, leder den planerade trafiken och svarar för trafikinformation till trafikutövare och resenärer. Kostnaden för verksamheten uppgick till 560 miljoner kronor.

Investeringarna enligt den nationella banhållningsplanen uppgick till 6 207 miljoner kronor 2004 att jämföra med 4 318 och 4 721 miljoner kronor för åren 2002 och 2003. Utöver anslagen disponerade Banverket en låneram för prioriterade järnvägsinvesteringar om 4 449 miljoner kronor. Botniabanen, Citytunneln i Malmö och Haparandabanen erhöll TEN-bidrag som uppgick till närmare 97 miljoner kronor. Banverket disponerar även banavgifter vilka uppgick till 483 miljoner kronor. Dessa intäkter används för banhållning och trafikinformation. Av tabell 5.2 framgår hur att sju procent av banhållningsplanen är genomförd efter det första året i planperioden 2004–2015.

El- och teleinvesteringarna uppgick till 424 miljoner kronor.

Banverket fick 2004 ansvaret för statsbidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar och spårfordon. Statsbidrag för spårfordon har fördelats till Västrafik, X-trafik och Tåg i Bergslagen. Under året har ca 100 miljoner kronor utbetalats i bidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar.

Tabell 5.2 Uppföljning av investeringar enligt Banhållningsplanen

Miljoner kronor

	Kostnader enligt plan	Utfall 2004	Utfall i procent
Västra stambanan	1 186	45	4
Södra stambanan	4 719	187	4
Västkustbanan	8 660	886	10
Kust till kustbanan	2 158	61	3
Ostkustbanan	2 909	374	13
Dalabanen	257	13	5
Stambanan genom Övre Norrland	2 001	381	19
Norra stambanan	407	137	34
Godsstråket genom Bergslagen	4 365	512	12
Bergslagsbanan	963	63	7
Norge/Vänerbanan	6 229	541	9
Värmlandsbanan	376	14	4
Skånebanan	157	9	6
Jönköpingsbanan	437	51	12
Älvsborgsbanan	499	21	4
Mäljarbanan	1 932	40	2
Svealandsbanan	1 475	20	1
Sala–Oxelösund	47	21	45
Nynäsbanan	533	8	2
Mittbanan	148	61	41
Malmabanen	227	28	12
Stockholm	10 159	729	7
Göteborg	1 894	124	7
Malmö	8 208	174	2
Godsstråket genom Skåne	1 066	7	1
Haparandabanen	2 670	17	1
Ådalsbanan	4 353	348	8
Blekinge kustbana	710	87	12
Övriga stråk	5 659	240	4
Statsbidrag till regionala spårfordon	4 500	36	1
Övrigt	12 716	913	7
Totalt	91 620	6 148	7

Uppföljning av tidigare investeringar

Under året har tre objekt överstigande 75 miljoner kronor öppnats för trafik (se tabell 5.3). Den totala beräknade kostnaden i plan för dessa objekt var 917 miljoner kronor. Det verkliga utfallet blev 950 miljoner kronor. Det är en kostnadsökning om ca 3,5 procent. Det samhälls-ekonomiska utfallet låg i nivå med det kalkylerade.

Efterkalkyler har även gjorts för två objekt överstigande 75 miljoner kronor som öppnades för trafik 1999 (se tabell 5.4). Här har även effekterna av åtgärden följts upp.

Tabell 5.3 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 75 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2004

Miljoner kronor i prisnivå 2004

Stråk	Objekt	Beräknad kostnad	Uppföljd kostnad	Beräknad netto-värdeskvot	Uppföljd netto-nu värdeskvot
Malmbanan	Stax 30 ton, södra omloppet	311	299	0,3	0,4
Malmbanan	Stax 30 ton, norra omloppet	508	550	3,4	3,3
Piteåbanan	Kapacitetsåtgärder	98	101	2,8	2,8

Tabell 5.4 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 75 miljoner kronor som öppnats för trafik under 1999 (beräknad/uppfoljd)

Miljoner kronor i prisnivå 2004

Stråk	Objekt	Beräknad kostnad	Uppföljd kostnad	Beräknad netto-nu värdeskvot	Uppföljd netto-nu värdeskvot	Minskning i restid min per tåg	Antal resande 1000-tal per år	Persontåg antal per dygn	Godståg antal per dygn
Dalabanan	Avesta/Krylbo–Borlänge, snabbtågssatsning	110	92	0,5	0,8	-	-/-	22/17	13/29
Godsstråket genom Bergslagen	Örebro, bangårdsombyggnad	48	188	3,0	-0,4	-	2 300/-	-/69	80/53

Nedan redogörs närmare för läget i de fyra investeringsprojekt som utpekats av regering och riksdag (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) samt för Inlandsbanan.

Citytunneln i Malmö

Projektet omfattar 17 kilometer järnväg varav sex kilometer under jord. Vidare ingår en utbyggnad av Malmö C, en ny underjordisk station vid Triangeln och en ny station ovan jord i Hyllie. Kostnaden för Citytunneln är beräknad till 9,45 miljarder kronor (2001 års penningvärde). Projektet är finansierat av Banverket, Malmö kommun och Skåne läns landsting samt erhåller bidrag från EU:s budget för transeuropeiska transportnätverk. Citytunneln beräknas stå klart 2011.

I november 2004 tecknades kontrakt för de tre största entreprenaderna. I december 2004 avkunnade miljödomstolen dom för de tre första etapperna av projektet. Den första järnvägsplanen, som avser sträckan Malmö C – Hyllie och förbindelsepåret vid Vintrie, vann laga kraft i februari 2005 efter att regeringen prövat överklagandena i ärendet. Den andra järnvägsplanen

som avser förbindelsepåret vid Lockarp fastställdes av Banverket i juni 2005. Det första spadtaget i projektet togs i mars 2005.

Hallandsås

Projektet omfattar två parallella järnvägstunnlar om 8,6 kilometer vardera. Hittills har 1,8 kilometer sprängts ut i söder och 1,2 kilometer i norr samt 40 meter på mitten. Sedan byggstarten har 2,2 miljarder kronor investerats i projektet, vars totala kostnad är beräknad till 7,5 miljarder kronor (i 2004 års penningvärde). För närvarande arbetar ca 250 personer i projektet. Tunnlarna och järnvägen planeras att vara färdigställda 2012.

Under 2004 återupptogs arbetet med tunnelbygget genom att bl.a. förbereda och bygga utrymmen längst in i tunnlar för montage av tunnelborrningsmaskinen. Tunnelborrningsmaskinen, som byggdes i Tyskland under 2004, har under 2005 levererats och monterats i tunneln. Under hösten genomförs de första provborrnarna som sker från söder. En vattenreningsanläggning har byggts utanför tunneln som skall behandla de vatten- och lermassor som pumpas ut från tunneln under

byggnationen. I norr har en arbetstunnel byggts fram till den s.k. Möllebackszonen. Denna del av åsen måste förstärkas innan bormaskinen når fram. Stabiliseringen kommer att ske genom att berget fryses från tunnelnivå. I Åstorp har en betongfabrik byggts för tillverkning av de betongelement som tunneln skall kläs in med. Under 2004 har man avslutat arbetet med att bygga ut ett ledningsnät för kommunalt vatten för 300 fastigheter på Hallandsås.

Hallandsåskommittén har under året fortsatt sin granskning av projektet och lämnat en årsrapport till regeringen.

Citybanan i Stockholm

Citybanan är en sex kilometer lång järnvägssträckning i tunnel mellan Stockholms södra och Tomtebodan. Projektet omfattar även två nya underjordiska pendeltågsstationer vid Odenplan och vid T-Centralen. Kostnaden för Citybanan beräknas till 7,5 miljarder kronor (2004 års penningvärde). Projektet beräknas vara färdigställt 2011.

Under 2004 har Banverket, Stockholms kommun och Stockholms läns landsting fört diskussioner om projektets utformning och finansiering. I mars 2005 undertecknades en överenskommelse som reglerar principer för fördelning av kostnader och det fortsatta arbetet. Under hösten 2005 fortsätter förberedelserna med prövning av vattenverksamhet och utställning av järnvägsplaner och detaljplaner. Vissa byggnadsarbeten påbörjas under senhösten.

Regeringen utsåg i september 2004 en koordinator för Citybanan vars uppdrag är att bevaka att projektets tidsplan följs.

Botniabanan

Botniabanan är en 19 mil lång ny enkelspårig järnväg mellan Nyland och Umeå som också omfattar flera nya resecentrum. Botniabanan byggs av Botniabanan AB som ägs av staten (91 procent) samt kommunerna och två landsting längs banan (9 procent). De totala kostnaderna beräknas till 13,2 miljarder kronor (i 2003 års penningvärde). Hittills har 6,6 miljarder kronor investerats. Projektet beräknas vara färdigställt 2010.

Under 2004 har byggnationer från Nyland till Husum fortsatt. Banverket har under året beslutat att införa det nya trafikstyrningssystemet ERTMS på banan. Under 2005 har miljödomstolen meddelat två domar som ger klartecken att bygga en bro över Umeälven och igenom

Natura 2000-områdena Umeälvens delta och slätter. Regeringen beslutade i maj 2005 att Banverket får inrätta en stiftelse för hanteringen av de kompensationsåtgärder som krävs för intrången i Natura 2000-områdena. Banverket har fastställt de fyra återstående järnvägsplanerna för projektet. Samtliga har överklagats till regeringen.

Sedan avtalet om Botniabanan ingicks 1997 har förutsättningarna för projektet delvis förändrats, bl.a. har miljöbalken införts i lagstiftningen. Styrelsen för Botniabanan AB har fastställt en ny tidsplan och kostnadsram för projektet. Med anledning av att projektets tidsplan ändrats och att en kostnadsfördyring uppstått tillsatte regeringen 2001 en förhandlingsman med uppdrag att omförhandla avtalet. Förhandlingsmannen har genomfört en omförhandling med parterna och det nya avtalet beräknas bli undertecknat under hösten.

Inlandsbanan

Sedan 1993 då det ursprungliga avtalet slöts mellan staten och Inlandsbanan AB, har riksdagen beslutat om nya villkor för Inlandsbanan rörande bidrag till drift, underhåll och investeringar (prop. 1997/98:1, 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104). Vidare har en ny järnvägslagstiftning införts (prop. 2003/04:123, bet. 2003/04:TU14, rskr. 2003/04:124) och affärsverket Statens järnvägar har delats upp i flera bolag. Mot bakgrund av dessa förändrade förutsättningar har företrädare för regeringen och Inlandsbanan AB, med bistånd av Banverket, genomfört en revidering av avtalet. Revideringen innebär i huvudsak att avtalet moderniserats så att det överensstämmer med gällande lagstiftning och nuvarande organisation av järnvägssektorn. Det nya avtalet undertecknades den 8 juni 2005.

Sektorsuppgifter

I avsnittet 5.4.2 Resultat redogörs för övriga insatser som gjorts inom ramen för sektorsuppgiften.

5.3.2 Insatser utanför verksamhetsområdet

Det tredje järnvägspaketet

Inom EU har arbetet med det tredje järnvägspaketet fortsatt. Rådet har enats om innehållet i

en gemensam ståndpunkt om en av de föreslagna rättsakterna i paketet som behandlar behörighetsbevis för lokförare. Arbetet med förslaget om järnvägspassagerares rättigheter kan förmodligen slutföras under året. Under hösten planerar ordförandeskapet att påbörja arbetet med förslaget om marknadsöppning för internationell persontrafik. Förslaget om kvalitetskrav vid godstransporter har mött stort motstånd från medlemsstaterna och rådet har tills vidare lagt ner det arbetet. Europaparlamentet har hittills, i likhet med kommissionen, haft uppfattningen att alla rättsakterna skall hållas samman i ett paket och beslutas samtidigt. Dessutom vill parlamentet att man i sammanhanget även behandlar kommissionens nya förslag till förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg. Det kan därför komma att dröja ytterligare innan något slutligt beslut om hela paketet kan fattas.

Europeiska järnvägsbyrån, ERA

Europeiska järnvägsbyrån (ERA) startade sin verksamhet under 2004. Byrån är lokaliserad till Valenciennes i Frankrike och skall verka för driftskompatibilitet och gemensamma säkerhetsbestämmelser för det europeiska järnvägsnätet.

5.4 Resultatredovisning

5.4.1 Mål

I avsnitt 3.4 redogörs för det övergripande transportpolitiska målet och delmålen. I regleringsbrevet till Banverket och Järnvägsstyrelsen bryts dessa ned i specifika verksamhetsmål för verksamhetsområdet Järnväg och resultatindikatorer anges. Resultaten redovisas bl.a. i årsredovisningarna och i sektorsrapporten.

5.4.2 Resultat

Av tabell 5.5 nedan framgår regeringens bedömning av måluppfyllelsen.

Tabell 5.5 Uppfyllelse av målen i 2004 års regleringsbrev

TILLGÄNGLIGT TRANSPORTSYSTEM	Måluppfyllelse
Tillgängligheten för medborgarna och näringslivet skall successivt förbättras mellan regioner och omvärlden.	Delvis uppfyllt
Banverket skall verka för att förutsättningarna för nyttjandet av statens spåranläggningar förbättras.	Uppfyllt
Andelen funktionshindrade och andra grupper med särskilda behov som kan utnyttja järnvägstransportsystemet skall öka. Senast 2010 bör kollektivtrafiken kunna användas av de flesta funktionshindrade.	Delvis uppfyllt
Andelen barn som på egen hand kan nyttja järnvägstransportsystemet skall fortlöpande öka.	Delvis uppfyllt

HÖG TRANSPORTKVALITET	Måluppfyllelse
Kvaliteten i järnvägstransportsystemet skall förbättras.	Uppfyllt
Punktligheten skall öka på järnvägsnätet.	Uppfyllt
Antalet störningstillfällen för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna skall minst halveras till 2007 jämfört med 1998.	Ej uppfyllt
Till 2007 skall 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 skall öka. Banans tillstånd skall motiveras av aktuell trafik.	Uppfyllt

SÄKER TRAFIK	Måluppfyllelse
Antalet dödade och skadade inom järnvägstransportsystemet skall minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till barns säkerhet prioriteras.	Ej uppfyllt

GOD MILJÖ	Måluppfyllelse
Energianvändningen per utfört transportarbete på statens spåranläggningar skall minska.	Uppfyllt
Negativ miljöpåverkan av banhållning skall minska jämfört med påverkan 2003.	Uppfyllt
År 2004 skall det inte finnas några bostadslägenheter som utsätts för buller, orsakat av järnvägstrafik, överstigande 55 dBA (mätt som ett maxvärde i sovrum nattetid) vid fler än fem tillfällen per natt.	Uppfyllt
Banverket skall minska användningen av naturresurser och föroreningen av naturen från miljöfarliga ämnen i infrastrukturen skall minska.	Uppfyllt
Nya järnvägsanläggningar skall lokaliseras så att de fungerar i samklang med sin omgivning och utformas med hänsyn till omgivande natur- och kulturvärden.	Uppfyllt

EN POSITIV REGIONAL UTVECKLING	Måluppfyllelse
Mål återfinns under rubrikerna Tillgängligt transportsystem och Hög transportkvalitet ovan.	

ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM	Måluppfyllelse
Ett jämställt järnvägstransportsystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka järnvägstransportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall 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 järnvägstransportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av stora transportavstånd.

De verksamhetsmål som regeringen satt upp för Banverket fokuserar dels på att utnyttjandet av hela järnvägstransportsystemet skall öka, dels på att andelen personer med funktionshinder och med särskilda behov som kan nyttja järnvägen skall öka. Regeringen bedömer sammanfattningsvis att de insatser som gjorts verkat i riktning mot att förbättra tillgängligheten och bidra till en positiv regional utveckling.

De totala persontransporterna på järnväg minskade något och ligger nu på nivån 9,0 miljarder personkilometer. De långväga persontransporterna på järnväg minskade med 0,2 till 5,4 miljarder personkilometer. Det förklaras främst av ett minskat utbud och en ökad konkurrens med lågprisflyget. Järnvägens andel av persontransportarbetet var 14 procent.

Godstransporterna ökade återigen och uppgick till 20,6 miljarder tonkilometer (+2 procent), vilket är den högsta nivån någonsin. Malmtrafiken stod för en stor del av ökningen, men även importtrafiken bidrog. En förbättrad konjunktur är främsta förklaringen till

ökningen. Marknadsandelen av de långväga transportererna var 24 procent 2004, vilket är samma nivå som åren 1996–2003.

Kapacitetsutnyttjandet¹ har minskat något beroende på att flera investeringsprojekt slutförts så att kapaciteten ökat, samtidigt har persontrafiken minskat. Utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Göteborg – Varberg, uppgradering av mötesstationer mellan Luleå och Boden samt ett kortare mötesspår norr om Uppsala är exempel på kapacitetsförbättrande åtgärder. Begränsad kapacitet² råder bl.a. i storstadsområdena, på Västra stambanan, Södra stambanan och på Ostkustbanan.

Mätningar av de funktionshindrades möjligheter att använda sig av järnvägstransportsystemet visar på en upplevd försämring (2003 års resultat inom parentes). Av de funktionshindrade anser sig 64 (65) procent kunna resa utan besvär, 22 (24) procent med besvär och 14 (11) procent inte alls. Framförallt synskadade, men även rörelsehindrade upplever försämringen. Svårigheterna för de funktionshindrade är framförallt möjligheten att stiga av och på tåget samt att få information före och under resan.

Kunskapen om barns resande är begränsad. Spårbunden trafik, särskilt i storstäderna, nyttjas av barn. För att förbättra kunskapsunderlaget har rapporten ”Barn på egen hand inom järnvägstrafiken – förutsättningar och behov” tagits fram. Barns säkerhet, trygghet och tillgänglighet uppmärksammas särskilt. Resenärsundersökningar med fokus på barns resande med tåg har gjorts. Fler skolinformatörer har anställts och finns nu i varje region. En webbplats med skolmaterial om säkerhet finns.

Tillgängligheten vid järnvägsstationer har uppmärksammas på olika sätt under 2004. Stationsmiljöprojektet är ett forum som behandlar tekniska förutsättningar för tågtrafik, tillgänglighet till stationen, trygghet, säkerhet och arkitektur. Vidare har Banverket, Vägverket och Sveriges kommuner och landsting tagit fram en handbok som ska ge stöd i kommunernas trafikstrategi och översiktsplanering. Ombyggnader av stationer har skett i Öxnared, Boden, Gunnebo, Ös och Årstaberget. För stationerna

¹ Kapacitetsutnyttjandet mäts i termer av konsumerad kapacitet, dvs. hur stor andel av tiden som banan är belagd med tåg.

² Kapacitetsbegränsning förekommer där efterfrågan på tåglägen inte kan tillgodoses på grund av ett för högt utnyttjande av banan.

Stockholms C, Kolbäck, Citybanan, Bohusbanan och Älvsborgsbanan har man genomfört utredningar av mer omfattande ombyggnader. Informationen till resenärerna har förbättrats genom att plattformsskyltar, monitorer och klockor bytts på ett antal stationer. Banverket har under 2004 arbetat med att utforma råd och riktlinjer för den fysiska stationsmiljön för att underlätta för funktionsnedsatta. I Stockholmsområdet har ombyggnad av plattformar med ledstänger påbörjats på 50 stationer och färdigställt på 10. En stationsinventering har genomförts tillsammans med Västtrafik. I samarbete med Skånetrafiken har man undersökt möjlighet till införande av ledstråk på plattformjusteringar. Tillgänglighetsrådet med representanter för handikapporganisationer har behandlat ledsagning och skyltar. Banverket har deltagit i Vägverkets regionala handikappråd. Sammanfattningsvis bedömer regeringen att åtgärderna bidragit till att uppfylla målet.

En hög transportkvalitet

Målet är en hög transportkvalitet, där järnvägs-transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet. De verksamhetsmål som regeringen satt upp för Banverket syftar till att minska tågförseningarna i allmänhet och att minska störningstillfällena för godstrafik i synnerhet. Vidare skall förutsättningarna för godstrafiken förbättras genom att lastprofilen och de tillåtna axellasterna ökas. Effektiviteten avseende banunderhållet skall öka.

Punktligheten har ökat, tågförseningarna minskat och kvaliteten på järnvägsnätet har bibehållits. Punktligheten ökade till 91 (90) procent för hela tågtrafiken. Persontrafikens punktlighet låg kvar på 93 procent. Snabbtågens punktlighet förbättrades markant och var 81 (73) procent. Godstrafikens punktlighet ökade till 78 (76) procent.

Antalet tågförseningstimmar för godstrafiken var det lägsta sedan 1998, men låg ändå 13 procent högre än 1998, vilket är långt ifrån målet om en halvering 2007 jämfört med 1998.

Förseningar orsakade av infrastrukturfel minskade med 19 procent. Även förseningar orsakade av fordon och banarbeten minskade. Förseningar på grund av trafikledning och operatörer (terminaltid) ökade.

Nya rutiner har införts för punktlighetsarbetet. Järnvägsföretagen har valt ut tio procent av sina viktigaste tåg för vilka ansvariga har utsetts på företagen och Banverket. Uppgiften är att följa tågens punktlighet och göra felanalyser som syftar till att finna svagheter i tidtabellen.

För att förbättra trafikinformationen har Banverket och SJ AB utarbetat en mall för högtalarutrop. Röstbrevlådor har införts på stationer där byten sker och ingen annan informationsanläggning finns. Telekommunikationsutrustningen som är kopplad till informationsutrustningen har bytts ut.

Utbyggnaden för ökad tillåten axellast till 25 ton har skett i så stor omfattning att målet för 2007 bedöms nås. Knappt 65 (57) procent av de utpekade sträckorna har nu 25 tons axellast. Främst sker uppgraderingen genom bro- och banförstärkningar. Nettolasten per vagn ökar med 15 procent om axellasten höjs från 22,5 ton till 25 ton. Åtgärder har skett bl.a. på sträckorna Ställdalen–Frövi–Eskilstuna–Oxelösund och Falköping–Jönköping–Nässjö.

Kostnaden för banunderhållet har ökat med 5 kronor per spårmeter till totalt 130 kronor. Tillståndet (mätt i ett antal tillståndsp parametrar³) på järnvägsnätet har förbättrats. Tågförseningstimmar och hastighetsnedsättningar har minskat med 17 respektive 30 procent. Spårålagetskvaliteten är oförändrad. Banverket prioriterar underhållet på de mest trafikerade banorna (21 stråk). Cirka 87 procent av underhållskostnaderna läggs på dessa stråk som har 68 procent av spårlängden och 86 procent av trafiken.

En säker trafik

Målet är en säker trafik, där ingen dödas eller allvarligt skadas inom spårbunden trafik. Den spårbundna trafikens utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta. Regeringen konstaterar att det faktum att säkerheten har högsta prioritet i järnvägssektorn resulterar i en god trafiksäkerhet. Samtidigt finns det utrymme för fortsatta förbättringar. I hela spårtrafiken (järnväg, spårväg och tunnelbana)

³ Tillståndsp parametrar är bl.a. tågförseningstimmar, spårålagetskvalitet och tillfälliga hastighetsnedsättningar. Jämförelse görs med trafikvolymen (tågkilometer) och ekonomiska resurser.

dödades eller skadades allvarligt ca 114 personer jämfört med 129 personer 2003, 138 personer 2002 och 138 personer 2001.

Antalet dödade och svårt skadade inom statens järnvägsnät var fler under 2004 än föregående år. Det förklaras delvis av en större plankorsningsolycka. Antalet dödade i järnvägstransportsystemet (inkl. självmord) var 79 (76) personer och antalet allvarligt skadade var 25 (19). Antalet självmord var 46 (51). Antalet barn som dödades var 5 (1) och 3 (0) skadades allvarligt. Inga olyckor har inträffat där farligt gods har läckt ut.

Plankorsningsolyckorna på statens järnvägsnät var 42 stycken 2004 jämfört med 24 stycken 2003. Mätt som ett femårigt rullande medelvärde har antalet plankorsningsolyckor dock minskat sedan början av 1990-talet. De senaste fem åren har antalet plankorsningsolyckor i stort varit oförändrade (mätt som ett femårigt rullande medelvärde). Tack vare systematiskt säkerhetsarbete har antalet dödade i plankorsningsolyckor minskat till 5–10 personer per år jämfört med ett 40-tal personer per år i slutet av 1980-talet.

En stor andel av dödsfallen i spårsystemen är självmord. Mellan 50 och 70 självmord sker varje år på järnväg, spårväg och tunnelbana. Detta är ett trafiksäkerhetsproblem, men även ett arbetsmiljöproblem. Banverket arbetar med att öka kunskapen om de platser där självmorden sker för att kunna genomföra förebyggande åtgärder.

Under året har 17 planskilda korsningar byggts och 183 plankorsningar har slopats. I ytterligare 23 korsningar har skyddsanordningarna förstärkts. Det totala antalet plankorsningar har de senaste åren minskat från 16 000 till 8 500. Av dessa har ca 2 000 bomanläggning. Banverket har under 2004 producerat en informationsfilm om plankorsningar som riktar sig till framförallt körskoleelever. Filmen har även visats i Sveriges television.

Det internationella radiokommunikationssystemet GSM-R (MobiSIR) är infört på nästan hela nätet. På vissa lågtrafikerade järnvägssträckor används fortfarande systemet för tågansmälning, vilket innebär att säkerheten på dessa sträckor är beroende av manuella insatser. För att stärka trafiksäkerheten har Banverket utökat personalresurserna. Dessutom satsas drygt 500 miljoner kronor på att tidigarelägga utbyggnader av kommunikations- och trafikstyrningssystemen på dessa linjer. En nödlägesplan har upp-

rättats för Sävenäs rangerbangård och arbete pågår för att ta fram planer för fler av de större bangårdarna.

Ett sektorsövergripande trafiksäkerhetsråd har bildats för att skapa en samsyn kring säkerhetsfrågorna. I rådet ingår representanter för infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, entreprenörer och branschorganisationer. Ett trafiksäkerhetsprogram har tagits fram för perioden 2004–2006.

En god miljö

Målet är en god miljö, där järnvägstransportsystemets 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 skall främjas. Järnvägstransportsystemets utformning skall bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås.

Regeringen bedömer att målet delvis är uppnått. Energianvändningen i förhållande till transportarbetet minskade under 2004. Variationerna mellan åren är dock mycket små. All el för tågtrafik och infrastruktur kommer från förnyelsebara energikällor (i huvudsak vattenkraft). Banverket har i samarbete med det norska Jernbanverket genomfört en upphandling av elmätare för järnvägsfordon. Genom energisparande körsätt kan energianvändningen och kostnaderna minska.

Dieseldrivna tåg svarar för 10 procent av transportererna i järnvägssektorn. SJ AB har under 2004 halverat utsläppet av koldioxid till 5 400 ton genom att i större utsträckning köra på el. Under 2005 kommer företaget helt att frångå dieseldrift.

Banverket har identifierat 449 (458) konfliktpunkter mellan vattentäkter och järnväg, varav 9 (1) har åtgärdats. Antalet fastigheter utsatta för höga vibrationsnivåer har minskat till 1 jämfört med 9 år 2003 och 14 år 2002.

Under 2004 minskade antalet bullerutsatta bostadslägenheter kraftigt från 5 929 till 179. Under perioden 2001–2004 åtgärdades i genomsnitt ca 4 500 bostadslägenheter per år. Verksamhetsmålet för buller bedöms därmed ha uppnåtts.

De material som används i störst mängd vid underhåll och byggande är makadamsten (ballast) och betong (fundament och sliprar). Även

stål, trä och koppar används. Användningen varierar med investeringsvolymen främst för spår och kontaktledningar. Mängden kreosot som åtgick under 2004 var 796 (662) ton, vilket är en ökning. Cirka 146 100 sliprar impregnerades, men det totala antalet kreosotsliprar minskade genom att 202 500 sliprar lämnades till destruktion. En strategi för hantering av miljögifter har tagits fram under året.

Inga nya järnvägssträckningar togs i drift som går genom områden av riksintresse eller Natura 2000. Gestaltungsprogram har under 2004 upprättats för en tredjedel av nybyggnadsprojekten och för hälften av ombyggnadsprojekten.

Ett jämställt transportsystem

Målet är ett jämställt transportsystem, där järnvägstransportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt. Regeringen bedömer att de åtgärder som vidtagits bidragit till att målet delvis har uppnåtts. Banverket har formulerat två strategiska mål:

- Andelen resenärer (kvinnor och män) som anser att järnvägstransportsystemet svarar mot deras behov skall öka.
- Jämställdhetsperspektivet skall vara en integrerad del i planeringsprocessen för byggande av järnväg.

I syfte att verka för dessa mål har Banverket vidtagit ett antal åtgärder. En serie interna seminarier har anordnats för att utveckla kunskaperna om jämställdhet och delmålet om jämställdhet i transportsystemet. Banverket har främjat genusorienterad forskning (trygghet och könsuppdelad statistik). Metoder för att främja jämnare könsfördelning under planeringsprocessen har utarbetats. Vidare har Banverket deltagit i ett EU-finansierat projekt för att samordna det regionala jämställdhetsarbetet. Krav på jämställdhet vid upphandling av konsulter har utarbetats.

Tillsammans med bl.a. Vägverket har Banverket tagit fram rapporten "Representation av kvinnor och män i beslutande organ inom transportsektorn". Den visar att transportsektorn är en mansdominerad sektor där beslutande positioner företrädesvis är besatta av män. Banverket

finansierade rapporten "Ett jämställdhetsperspektiv på resvanor i järnvägssystemet". Kvinnor är överrepresenterade när det gäller familje- och fritidsresor medan männen dominerar i affärsresandet.

Sedan 2003 kartläggs representationen av kvinnor och män vid samrådsmöten med allmänheten samt i arbets-, projekt- och referensgrupper. Av totalt 380 möten/samråd med 4 845 deltagare var 23 procent kvinnor och 77 procent män.

Regeringskansliet (Näringsdepartementet) har genomfört en jämställdhetsanalys inom politikområdet Transportpolitik under hösten 2004 och 2005. Regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen i en transportpolitisk proposition med överväganden kring det transportpolitiska delmålet *Ett jämställt transportsystem*. Regeringen avser därefter att se över och eventuellt justera de etappmål och återrapporteringskrav i Banverkets regleringsbrev som berör jämställdheten

Myndighetsspecifika mål

Inre effektivitet

Målet är att kostnaden för fjärrtågklarering och tågklarering per tågilometer skall minska jämfört med kostnaden 2003. Målet nåddes inte då kostnaderna ökade relativt mer än trafikvolymen 2004. Kostnaderna består till övervägande del av lönekostnader och en minskning kan uppnås genom att fjärrblockeringen byggs ut så att antalet tågklarare kan minskas.

Banverket skall bedriva en egenregiverksamhet med en lönsamhet som är jämförbar med branschen i övrigt. Banverkets resultatenheter är verksamma inom skilda områden och jämförs med företag som är verksamma inom dessa områden. Enheterna har haft en positiv resultatutveckling, men trots det bedöms målet inte ha uppnåtts i sin helhet.

Banverket skall verka för en långsiktig och god personalförsörjning med för verksamheten ändamålsenlig kompetens. I Banverket är 1 167 kvinnor och 5 368 män, dvs. totalt 6 535 personer, anställda. Medelåldern var 41 år för kvinnor och 46 år för män, vilket är detsamma som föregående år. Antalet nyanställda var 197 personer vilket är en minskning jämfört med 2003 då antalet var 370. Andelen avgångar var 4,3 procent.

Andelen kvinnor har ökat med en procentenhet till 18 procent sedan föregående år. Andelen kvinnor på chefspositioner har ökat med en procentenhet till 15 procent. Banverkets ledningsgrupp består av 15 personer, varav tre är kvinnor. Aktiviteter för att främja den etniska mångfalden sker främst i rekryteringsprocessen. Sjukfrånvaron var 4,5 procent vilket är något lägre än 2003.

5.4.3 Analys och slutsatser

Medan godstrafiken ökade 2004 har den uppåtgående kurvan för persontrafiken planat ut, bl.a. till följd av en hårdare konkurrenssituation. På persontrafiksidan har dock det kortväga resandet ökat. Det är en effekt av utvecklingen av den regionala tågtrafiken i bl.a. Öresundsregionen och i västra Sverige. Trafikutbudet har förbättrats med fler tågavgångar och ett ökat antal regionala tåg. Det statsbidrag till regionala spårfordon som införts förväntas stödja denna utveckling ytterligare.

Trots att det totala transportarbetet på järnväg ligger på en historiskt hög nivå fortsätter förse-ningarna att minska och punktligheten förbättrats. En förklaring är det punktlighetsarbete som järnvägssektorns olika aktörer bedriver inom sina respektive ansvarsområden. Stora resurser till drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen har också bidragit till förbättringen.

Järnvägsinvesteringarna har ökat kraftigt de senaste åren och kommer att ligga på en hög nivå under flera år. Under året har exempelvis ombyggnaden av Hallsbergs rangerbangård samt dubbelspårsutbyggnaden mellan Lekarekulle och Frillesås avslutats. I augusti 2005 invigdes den nya Årstabron. Investeringarna innebär att flera av järnvägsnätets flaskhalsar försvinner, men också att underhållskostnaderna kan förväntas öka i framtiden.

Säkerheten står ständigt i fokus inom järnvägssektorn. Under 2004 ökade trots det antalet dödade och allvarligt skadade. Även plankorsningsolyckorna ökade. Det låga antalet dödade och skadade gör att enstaka olyckor kan få stort genomslag i statistiken. Det går inte att utläsa om 2004 års utfall är ett trendbrott. Utvecklingen måste dock följas noga.

Järnvägssektorn präglas fortfarande av de omstruktureringar som genomförts under 2000-talet. Affärsverket Statens järnvägar har delats

upp i flera bolag, nya tågoperatörer har tillkommit, en ny myndighet har bildats och regelverket har förändrats. De nya och gamla aktörerna inom sektorn arbetar fortfarande med att finna sina roller. I EU fortsätter arbetet med att förnya järnvägen och därför kan man förutse att förändringsarbetet i svensk järnvägssektor måste fortsätta.

5.5 Revisionens iakttagelser

Revisionsberättelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelser utan invändning för Banverket respektive Järnvägsstyrelsen. Det innebär att Riksrevisionen har bedömt att årsredovisningen för räkenskapsåret 2004 i allt väsentligt är rättvisande.

Arlandabanan

Riksrevisionen har granskat infrastrukturprojektet Arlandabanan, främst utifrån frågeställningarna om projektet styrs i enlighet med riksdagens beslut och huruvida riksdagen fått sådan information att den kunnat följa projektets utveckling. Resultatet redovisas i Riksrevisionens rapport RiR 2004:22. Riksrevisionens styrelse har överlämnat sin framställning angående Arlandabanan (framst. 2004/05:RRS9) till riksdagen med sina överväganden och förslag med anledning av granskningen. Riksdagen har den 20 april 2005 (bet. 2004/05:TU8, rskr. 2004/05:213) beslutat att regeringen bör utveckla sin styrning av A-Banan Projekt AB (A-Banan). Riksdagen anser vidare att ett tydliggörande av A-Banans uppgifter främst i förhållande till de trafikpolitiska målen är nödvändig. Nedan görs en genomgång av Riksrevisionens rekommendationer och regeringens planerade åtgärder.

Riksrevisionens rekommendation:

- Regeringen bör tydliggöra A-Banans uppdrag genom att precisera vilka samhällsintressen A-Banan har till uppgift att infria,
- A-Banan bör åläggas att till regeringen och berörda myndigheter rapportera hur statens ekonomiska och transportpolitiska intressen och risker skall utvecklas i samfinansieringsprojektet,

- A-Banan bör åläggas att till regeringen redovisa avtal och överenskommelser som bolaget ingår som kan få konsekvenser av betydelse för staten.

Åtgärd: Vid kommande extra bolagsstämma har ägaren, representerad av Banverket och Luftfartsverket, för avsikt att precisera de samhällsintressen som bolaget har att ta till vara. Vidare kommer A-Banans rapporteringsskyldighet om hur projektet utvecklas tydliggöras genom förslag till ändringar och preciseringar i bolagsordningen. Föreslagna ändringar skall där- efter godkännas av regeringen.

Riksrevisionens rekommendation: Regeringen bör göra en samlad redovisning av de statliga åtagandena i projektet till riksdagen i enlighet med vad Trafikutskottet förutsatte i samband med att riksdagen godkände proposition 1993/94:213.

Åtgärd: En samlad redovisning av åtagandena redovisas i avsnittet *Statens åtaganden i Arlandabaneprojektet* nedan.

Riksrevisionens rekommendation: Regeringen bör besluta att en samlad utvärdering av effekterna av järnvägsförbindelsen till Arlanda och av samfinansieringsprojektet skall genomföras i god tid före 2010 då staten har möjlighet att lösa ut A-Train AB.

Åtgärd: Regeringen avser att genomföra en samlad utvärdering av projektet inför den omförhandling av avtalet som är möjlig 2010.

Riksrevisionens rekommendation: I beredningen av Riksgäldskontorets förslag om hur lån med kreditrisk till näringslivet bör hanteras, bör regeringen beakta de problem som redovisats rörande A-Train AB:s villkorlån.

Åtgärd: Riksgäldskontoret har på uppdrag av regeringen lämnat förslag om hur lån med kreditrisk till näringslivet bör hanteras med avseende på bl.a. värdering av kreditrisk och ansvarsfördelning. Riksgäldskontoret har beaktat detta i sin hantering av A-Train AB:s villkorlån.

Statens åtaganden i Arlandabaneprojektet

Bakgrund

Arlandabanen är det första infrastrukturprojektet i Sverige i modern tid som genomförts såsom ett av staten och det privata näringslivet samfinansierat projekt. Det är också det första projektet där de affärsmässiga, finansiella och ope-

rationella riskerna delas mellan staten och näringslivet.

Riskdelningen mellan staten och den privata intressenten innebar att statens åtagande innefattade tillhandahållande av mark, trafikeringsrättigheter, andra nyttigheter för projektet och ett efterställt lån på en miljard kronor (ett s.k. villkorlån), medan den privata intressentens åtagande innefattade design, projektering, inhämtande av alla nödvändiga tillstånd, finansiering och uppförande av anläggningen samt införskaffandet av den rullande materielen. För sina åtaganden har den privata intressenten erhållit rätt att under 45 år bedriva flygpendeltrafik mellan Stockholm Central och Stockholm-Arlanda flygplats samt rätt att uppbära de trafikerings- och biljettavgifter som detta ger upphov till. Riksdagen godkände hösten 1994 de grundläggande principerna för Projekt Arlandabanen genom att godkänna vissa grundläggande avtal (prop. 1993/94:213, bet. 1993/94:TU36, rskr. 1993/94:436). Med stöd av det bemyndigande som riksdagen i samband därmed lämnade har regeringen godkänt vissa ändringar och tillägg i dessa avtal. Slutligt avtal mellan det statliga bolaget, A-Banan Projekt AB, och den privata intressenten, A-Train AB, träffades i juli 1995. Arlandabanen togs i drift i slutet av 1999.

Statens åtaganden i projektet

Den modell som varit styrande för riskfördelningen i projektet innebär att staten inte har några andra åtaganden än de som explicit framgår av de ingångna avtalen. I huvudsak innebär detta att staten har haft att tillhandahålla ett efterställt lån på en miljard kronor, markområden för såväl permanent användning för järnvägsanläggningen som tillfälliga markområden att användas under själva anläggningsarbetena. Staten ansvarade vidare för all eventuell markanskaffning. Inom ramen för anläggningsarbetena ansvarade staten även för förekomsten av förorenat material, fornlämningar etc. under anläggningstiden samt för förändrad lagstiftning eller myndighetsföreskrifter som skulle komma att träda ikraft under anläggningstiden men innan driften startade. Vidare har staten åtagit sig att under avtalstiden inte tillåta konkurrerande flygpendeltrafik mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats.

Staten har även vissa åtaganden för den händelse att en skattesubventionerad busstrafik skulle komma att inledas. Bortsett från ovanstå-

ende bärs alla kommersiella och operativa risker av A-Train AB. I en särskild s.k. Government Commitment Letter har regeringen garanterat A-Train AB och dess långgivare att A-Banan alltid skall kunna uppfylla sina förpliktelser enligt avtal.

De finansiella riskerna bärs av A-Train AB. Med finansiella risker avses i detta sammanhang samtliga risker som är förenade med projektets finansiering, såsom ränterisk, valutarisker etc. Statens finansiella åtagande är begränsat till det villkorsslån om en miljard kronor som staten beviljade A-Train AB. Lånet är efterställt vilket innebär att det i riskavseende har en sämre prioriteringsordning än övriga krediter och, tillsammans med aktieägarnas efterställda lån, i händelse av en obeståndssituation prioriteras omedelbart före aktieägarnas riskkapital. De lån som aktieägarna tidigare lämnat till A-Train AB har emellertid likviderats i samband med den refinansiering som gjordes av projektet i samband med ägarförändringen 2003/2004. De refinansieringar som gjorts i projektet sedan det färdigställdes (1999 och 2003) har inte inneburit några materiella förändringar i den övergripande riskfördelningen mellan staten och A-Train AB.

De kommersiella riskerna bärs i allt väsentligt av A-Train AB. Med kommersiella risker avses samtliga risker som är förenade med projektets affärsmässiga framgång. Detta innefattar risken för att projektets förväntade intäkter inte infrias, att de operativa kostnaderna överstiger de förväntade och därmed att det resultatmässiga utfallet av projektet inte motsvarar prognoserna. Dessa risker delas mellan A-Train AB och därmed dess aktieägare å ena sidan och projektets långgivare å andra sidan, då långgivarna inte har någon annan säkerhet för sina krediter än det kassaflöde som projektet genererar. Staten har således en viss kommersiell risk som följer av att staten även är kreditgivare till projektet via det tidigare nämnda villkorsslånet.

Förändringar i förhållande till riksdagsbeslutet

Riksdagens beslut i mitten av 1994 innebar att regeringen bemyndigades att slutligt godkänna resultatet av de avtalsförhandlingar med de privata intressenterna inom ramar för de principer och de åtaganden för staten som redovisats i propositionen.

De förhandlingar som därpå fördes mellan parterna under sommaren 1994 resulterade i vissa avtalsförändringar. Den 24 augusti 1994 ut-

såg A-Banan en vinnare i anbudstävlan och godkände för sin del de avtal som förhandlats fram under upphandlingsprocessen. Regeringen godkände avtalen i september 1994. Följande förändringar gjordes i förhållande till de grundläggande principer som riksdagen godkänt.

- En förskjutning av betalningen av arrendet avseende områden inom Arlanda flygplats och Stockholm Central som upplåtits till A-Banan.
- Ett tillägg som innebar att om konkurrerande busstrafik förekommer med bidrag av allmänna medel under de första trafikåren och denna har en betydande inverkan på flygpendelns intäkter kan A-Train AB erhålla en kompensation på fem miljoner kronor per kvartal så länge busstrafiken pågår under sjuårsperioden.
- A-Banan får möjlighet att överta rätten till tågen för att kunna fullfölja trafikeringen av trafikpendeln i den händelse A-Train AB inte skulle kunna fullgöra sina åtaganden enligt avtal. A-Banan kan också under vissa förutsättningar ha en skyldighet att överta tågen till ett i avtalen fastställt belopp som förändras över åren med hänsyn till avskrivningarna.

Dessa förändringar ansågs ligga inom det förhandlingsmandat som riksdagen lämnat till regeringen. Regeringen ansåg emellertid att avtalen inte tillvaratog möjligheterna till ökad tågtrafik med hänsyn bl.a. till de nya trafikupplägg som planerades i Mälardalen. Regeringen tillsatte därför en särskild förhandlingsman som förhandlade en överenskommelse som tillägg till Arlandabaneavtalen. Regeringen ingick därefter avtalet. De väsentligaste förändringarna till följd av överenskommelsen är:

- En option för staten att när som helst efter 15 år mot ersättning avbryta avtalet med A-Train AB om regeringen bedömer att det finns brister i trafiksamordning och integration.
- En överenskommelse om vissa principer för att bygga ut Arlandabanan för att möjliggöra en lokaltågsanslutning till Arlanda.
- En principöverenskommelse om upplåtelse av trafikrättigheter och villkor för avgifter för trafiken på Arlandabanan. Enligt överenskommelsen skall A-Train AB tåla visst intrång i sitt monopol förutsatt att flygpendeltrafiken inte påtagligt inskränks.

Någon överenskommelse om fördelning av trafikrättigheter på Arlandabanan har ännu inte införts i Arlandabaneavtalen. A-Banan har fått regeringens uppdrag att slutföra diskussionerna med A-Train AB om ett tillämpningsavtal avseende överenskommelsen.

Övriga statliga intressen i projektet

A-Train AB har enligt avtalet ansvaret för att finansiera de investeringar som krävs för att genomföra projektet. Av visst intresse i sammanhanget kan vara statens exponering vad gäller A-Trains AB:s finansiering.

I upphandlingen av projektet lades stor vikt vid att statliga organ inte fick engagera sig på sådant sätt att konkurrensen mellan anbudsgivande konsortier kunde snedvridas genom användning av statliga medel på ett icke affärsmässigt sätt. Staten har exponerats för risker genom att:

- Vattenfall AB har ingått i det vinnande konsortiet och bidragit med 20 procent av A-Train AB:s egna kapital. Den australiensiska banken Macquarie Bank Limited äger numera A-Train AB till 100 procent och har således köpt Vattenfall AB:s aktier i A-Train AB.
- Nordiska Investeringsbanken AB, som delvis ägs av svenska staten och Svensk Exportkredit, har varit långgivare till A-Train AB. Den refinansiering som gjordes 2003 innebar att endast utländska banker är långgivare i projektet.
- Nordea Finans äger sex av de sju tågen i flygpendelbolaget. Dessa tåg leasas av A-Train AB.

Det kan konstateras att dessa bolag och finansinstitut engagerat sig i projektet på egna affärsmässiga överväganden utifrån de generella riktlinjer som fastställts av riksdag och regering för deras verksamhet.

5.6 Politikens inriktning

Väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att tillgodose näringslivets behov av långväga transporter och för effektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik i hela landet. Ett välutvecklat järnvägssystem innebär snabba, säkra och miljövänliga transporter med hög kapacitet och tillförlitlighet.

Regering och riksdag har beslutat om en kraftig satsning på investeringar i järnvägsnätet under perioden 2004–2015. Prioriterat är dock att bevara och säkerställa järnvägsnätet. Investeringarna bedöms leda till en positiv regional utveckling då trafikhuvudmän och operatörer successivt anpassat trafikutbudet efter de nya förutsättningarna.

Europeiska kommissionen fortsätter arbetet med att utveckla Europas järnvägssektor. Arbetet med rättsakterna i det tredje järnvägs-paketet har fortsatt, men kommit olika långt. De rättsakter som är under utformning rör bl.a. marknadsöppning för internationell godstrafik och passagerares rättigheter. Eftersom parlamentet vill hålla samman alla rättsakterna i ett paket kan det komma att dröja innan ett samlat beslut kan fattas. Regeringen är positiv till att EU fortsätter arbetet med att utveckla de europeiska järnvägarna. Regeringen välkomnar också att åtgärder vidtas för att stärka passagerares rättigheter. Sverige skall fortsatt stödja och delta aktivt i detta arbete. Prioriterat är dock att genomföra de beslut som redan fattats inom ramen för de första och andra järnvägs-paketen.

Järnvägsutredningen, Godstransportdelegationen och Kollektivtrafikkommittén har lagt förslag som berör järnvägens fortsatta utveckling. Regeringen har för avsikt att behandla delar av dessa förslag i en kommande transportpolitisk proposition.

5.7 Budgetförslag

5.7.1 36:3 Banverket: Administration

Tabell 5.6 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2004	Utfall	750 596	Anslags-sparande	53 446
2005	Anslag	771 897 ¹	Utgifts-prognos	761 262
2006	Förslag	784 873		
2007	Beräknat	797 486 ²		
2008	Beräknat	811 232 ³		

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetproposition för 2006.

² Motsvarar 784 873 tkr i 2006 års prisnivå.

³ Motsvarar 784 873 tkr i 2006 års prisnivå.

Från anslaget 36:3 *Banverket: Administration* finansieras kostnader för ledning, ekonomi-

administration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, internt expertstöd samt intern utveckling. Vidare finansieras transportpolitiska utredningar med högst 5 miljoner kronor samt övriga kostnader som inte är direkt hänförliga till Banverkets produkter och tjänster från anslaget.

Regeringens överväganden

Banverkets verksamhetsvolym bedöms öka till följd av ökade investeringar, därmed ökar den verksamhet som skall administreras. Inom Banverket bedrivs ett kontinuerligt arbete med att effektivisera verksamheten och anslaget kan av det skälet vara oförändrat under perioden 2006–2008.

Tabell 5.7 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:3 Banverket: Administration

Tusental kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	771 897	771 897	771 897
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	17 608	30 294	44 123
Beslut	-4 632	-4 706	-4 788
Överföring till andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	784 873	797 486	811 232

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2005 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 784 873 000 kronor anvisas under anslaget 36:3 *Banverket: Administration* för 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 797 486 000 kronor respektive 811 232 000 kronor.

5.7.2 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

Tabell 5.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2004	Utfall	8 550 722		16 128
2005	Anslag	10 977 512 ¹	Utgifts-prognos	10 630 871
2006	Förslag	11 043 740		
2007	Beräknat	13 516 259 ²		
2008	Beräknat	13 742 085 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

² Motsvarar 13 296 312 tkr i 2006 års prisnivå.

³ Motsvarar 13 296 312 tkr i 2006 års prisnivå.

Anslaget finansierar myndighetsutövning, bidrag till Inlandsbanan och ersättning till Øresundsbro Konsortiet, bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet, sektorsuppgifter, investeringar i stomjärnvägar, drift och underhåll av statliga järnvägar, inklusive operativ trafikledning samt räntor och amorteringar på lån för järnvägsändamål upptagna i Riksgäldskontoret. Vidare kan anslaget finansiera kostnader för att täcka förluster vid eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB och garantiavgift för Øresundsbro Konsortiets statliga lånegarantier.

Regeringens överväganden

Det totala anslaget till Banhållning och sektorsuppgifter under 2005 var ca 10 978 miljoner kronor. Anslaget för 2006 föreslås uppgå till ca 11 043 miljoner kronor. En preliminär beräkning av anslagsposter och delposter för 2006–2008 har gjorts mot bakgrund av den nu tillgängliga informationen och framgår av tabell 5.9. Det ankommer dock på regeringen att besluta om medlens slutliga fördelning på poster.

Drift och underhåll

Uppgiften att bevara och säkerställa järnvägsanläggningarna är prioriterad. Nivån på drift och underhåll av järnvägsnätet har en direkt koppling till möjligheten att genomföra effektiva, tillförlitliga och säkra transporter på järnvägar. Under tidigare år har anläggningarnas kvalitet försämrats vilket bidragit till en ökning av tågförseningarna. Den satsning som Banverket gjort på förebyggande underhåll under senare år har visat sig ge resultat i form av förbättrad punktlighet och

mindre störningskänslighet. Under åren 2006–2008 kommer Banverket att behöva satsa ca 300 miljoner kronor per år för att kunna byta ut felaktiga sliprar. Det angivna beloppet är emellertid osäkert. Det är beräknat utifrån nuvarande kunskap om nedbrytningshastigheten på de felaktiga sliprarna.

Investeringar

Regeringens beslutade banhållningsplan för järnvägen 2004–2015 innebär bl.a. att ett antal större satsningar skall tidigareläggas jämfört med Banverkets förslag och finansieras med lånemedel. Satsningarna är Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsregionen. Projekten har startat successivt fr.o.m. 2004.

Regeringens beräkning av anslagens fördelning på poster 2006

Regeringen beräknar preliminärt nedanstående fördelning på anslagposter och delposter. Fördelningen framgår även av tabell 5.9 nedan.

Anslagsposten 1 Myndighetsutövning finansierar fastställelse av tågplan och järnvägsplan. Anslagsposten beräknas till 8 miljoner kronor.

Anslagsposten 2 Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet finansierar dels bidrag till drift och underhåll på Inlandsbanan, dels Banverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsförbindelsen. Bidraget till Inlandsbanan beräknas till 108 miljoner kronor. Kostnaden för trafikavgifter för Öresundsförbindelsen beräknas till 259 miljoner kronor. Anslagsposten 2 beräknas därmed totalt till 367 miljoner kronor för 2006.

Anslagsposten 3 Sektorsavgifter beräknas till 185 miljoner kronor för 2006 vilket är en oförändrad nivå jämfört med tidigare år och i enlighet med Banverkets strategi som regeringen fastställt samtidigt som banhållningsplanen.

Anslagsposten 4 Banhållning omfattar investeringar, drift, underhåll och trafikledning samt räntor och återbetalning av lån och riskavgift för Öresundsbrokonsortiet.

Delposten 4.1 Investeringar i nationell plan beräknas till 5 141 miljoner kronor. Regeringen anser att ca 1 procent av anslagsposten även under 2006 bör få användas till bidrag till investeringar i anslutning till det kapillära bannätet i samverkan med externa intressenter. Banverket får också finansiera bidrag till kollektivtrafikanläggningar från posten.

Delposten 4.3 Drift, underhåll och trafikledning beräknas till 3 794 miljoner kronor. En fortsatt satsning på drift, underhåll och reinvesteringar är nödvändig för att kunna upprätthålla en god standard på järnvägsnätet. Det omfattande arbetet med utbyte av felaktiga sliprar fortgår.

Delposten 4.4 Räntor och återbetalning av lån beräknas till 1 465 miljoner kronor. En närmare redovisning av beräknad nettouplåning, beräknad låneskuld och anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån görs nedan i avsnittet Lån inom Banverket.

Delposten 4.5 Riskavgift för Öresundsbrokonsortiet beräknas till 84 miljoner kronor. Byggandet av den fasta förbindelsen över Öresund finansierades med statligt garanterade lån. Modellen för hantering av statliga garantier innebär att alla garantier som staten ställer ut skall prissättas utifrån statens ekonomiska risk och övriga kostnader för åtagandet. Riksgäldskontoret är den myndighet som hanterar dessa garantiavgifter. Avgiften finansieras med hälften vardera från anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* respektive 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsavgifter*.

Tabell 5.9 Fördelning av anslaget på anslagsposter

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Anslag 2005	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknad 2007	Beräknad 2008
1. Myndighetsutövning ¹	18	7	7	8	8	8
1.1 Järnvägsinspektionen ¹	15	0	0	0	0	0
1.2 Fastställelse av tågplan och järnvägsplan	3	7	7	8	8	8
2. Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet	341	384	364	367	374	381
3. Sektorsuppgifter	186	184	184	185	188	192
4. Banhållning	8 006	10 336	10 076	10 484	12 946	13 161
4.1 Investeringar i nationell plan	3 480	5 076	5 138	5 141	7 410	7 389
4.3 Drift, underhåll och trafikledning ²	3 702	3 796	3 769	3 794	3 860	3 973
4.4 Räntor och återbetalning av lån	753	1 393	1 098	1 465	1 594	1 716
4.5 Riskavgift Öresundsbro Konsortiet	71	71	71	84	82	83
5. Till regeringens disposition	0	67	0	0	0	0
Summa	8 551	10 978	10 631	11 044	13 516	13 742

¹ Överfört till Järnvägsstyrelsen den 1 juli 2004.² Posten 4.2 Investeringar i regionala planer har utgått

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 11 043 740 000 kronor anvisas under anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* för 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 13 516 259 000 kronor respektive 13 742 085 000 kronor.

Tabell 5.10 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

Tusental kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	11 196 512	11 196 512	11 196 512
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	11 196	196 593	386 946
Beslut	-157 178	2 130 056	2 165 644
Överföring till/från andra anslag	-6 790	-6 902	-7 018
Övrigt	-	-	-
Förslag/beräknat anslag	11 043 740	13 516 259	13 742 085

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2005 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

Lån

Riksdagen har begärt en redovisning av i vilken utsträckning som statsbudgeten är in-tecknad för att betala framtida räntor och amorteringar på lån m.m. När det gäller omsättningstillgångar (rörelsekapital) och anläggningstillgångar skall

dessas enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret. För anläggningstillgångar föreslås en låneram om 1 000 miljoner kronor. Inom Banverket finns lån upptagna för att finansiera Banverkets investeringar i vissa järnvägsprojekt som ingår i gällande planer (närtdsatsningen), eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, kapitaltillskott till SVEDAB, rörelsekapital 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 2006 för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 16 300 miljoner kronor. Av den totala låneramen avser ca 3 500 miljoner kronor de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet. De olika lånedelarna avseende de prioriterade projekten skall återbetalas i jämn takt under 25 år med start vid tidpunkten när respektive banprojekt färdigställs. Lån avseende den s.k. närtdsatsningen 2002–2004 amorteras med start 2005 och skall vara slutamorterade 2015. Banverkets totala upplåning hos Riksgäldskontoret vid utgången av 2004 var

12 805 miljoner kronor. Av tabell 5.11 nedan framgår Banverkets beräknade nettouplåning samt nettouplåningen för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2004–2013.

Regeringen föreslår en låneram om 12 500 miljoner kronor för budgetåret 2006 till Botniabanan AB för byggande av Botniabanan.

Tabell 5.11 Beräknad nettouplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2004–2013

Miljoner kronor

	Skuld 2004-12-31	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Skuld 2013-12-31
Eldriftsanläggningar	4 894	549	551	454	140	45	34	59	81	3	6 810
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	2 222	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	1 043
Teleanläggningar	1 143	6	-10	-29	33	50	-6	-27	-24	24	1 160
Kapitaltillskott till SVEDAB	97	-97	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Närtidssatsningen	4 169	-379	-379	-379	-379	-379	-379	-379	-379	-379	758
Prioriterade järnvägsprojekt	280	1 220	1 980	2 799	2 834	3 021	1 956	1 044	1 548	-344	16 338
Summa nettouplåning för övriga krediter hos RGK	12 805	1 168	2 011	2 714	2 498	2 606	1 474	565	1 095	-827	26 109
Anläggningstillgångar	1 272	84	-13	-27	-23	-20	-17	-14	-12	-10	1 220
Summa inkl. anläggningstillgångar	14 077	1 253	1 998	2 687	2 474	2 586	1 457	551	1 083	-837	27 330
Villkorslån Arlandabanan	1 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 000
Matarledning	204	-12	-12	-13	-13	-14	-14	-14	-15	-15	82
Total summa	15 281	1 241	1 986	2 674	2 461	2 572	1 443	538	1 068	-852	28 412
Botniabanan	5 332	3 665	3 276	2 535	1 567	252	-6	-655	-655	-655	14 656

I tabell 5.12 nedan redovisas Banverkets ackumulerade skuld samt skulden för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2004–2013. Skulden är en konsekvens av netto-upplåningen ovan.

Tabell 5.12 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2004–2013

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2004	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012	Skuld 2013
Eldriftsanläggningar	4 894	5 443	5 994	6 449	6 589	6 634	6 668	6 727	6 808	6 811
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	2 222	2 091	1 960	1 829	1 698	1 567	1 436	1 305	1 174	1 043
Teleanläggningar	1 143	1 149	1 139	1 110	1 144	1 193	1 187	1 160	1 137	1 160
Kapitaltillskott till SVEDAB 2001	97	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Närdissatsningen	4 169	3 790	3 411	3 032	2 653	2 274	1 895	1 516	1 137	758
Prioriterade järnvägsprojekt	280	1 500	3 480	6 279	9 113	12 134	14 090	15 134	16 682	16 337
Summa Banverkets lån hos Riksgäldskontoret	12 805	13 973	15 984	18 699	21 197	23 802	25 276	25 842	26 938	26 109
Anläggningstillgångar	1 272	1 355	1 342	1 315	1 292	1 273	1 256	1 242	1 230	1 220
Summa inkl. anläggningstillgångar	14 076	15 329	17 326	20 014	22 489	25 075	26 532	27 084	28 168	27 329
Villkorsslån Arlanda-banan	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Matarledning	204	192	180	167	154	140	126	112	97	82
Totalsumma	15 280	16 520	18 506	21 181	23 643	26 215	27 658	28 196	29 265	28 411
Botniabanan	5 332	8 997	12 273	14 808	16 375	16 627	16 621	15 966	15 311	14 656

De lån som Banverket har tagit upp i Riksgäldskontoret skall återbetalas genom att Banverkets anslag belastas med kostnader för räntor och amorteringar. I tabell 5.13 redovisas det årliga anslagsbehovet 2004–2013 för räntor och amortering av dessa lån. Enligt avtalet om byggande av Botniabanan (prop. 1997/98:62, bet.

1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) skall Banverket betala hyra för anläggningen när den färdigställt 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 5.13).

Tabell 5.13 Anslagsbehov för räntor och amorteringar av lån för järnvägar m.m. 2004–2013

Miljoner kronor

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Lån i Riksgäldskontoret										
Räntor	360	763	786	803	811	815	860	1 162	1 164	1 157
Amorteringar	313	521	599	711	826	933	1 019	1 066	1 104	1 110
Summa för räntor och amorteringar Riksgäldslån	673	1 285	1 385	1 514	1 636	1 748	1 880	2 227	2 268	2 267
Villkorsslån Arlanda-banan	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Hyra för Botniabanan	0	0	0	0	0	1 609	1 573	1 537	1 501	1 466
Hyra matarledningar	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Total för räntor och amorteringar	753	1 365	1 465	1 594	1 716	3 436	3 532	3 844	3 849	3 813
Riskavgift Öresundsbron	70	70	85	85	85	85	85	85	85	85
Total anslagsbelastning	823	1 435	1 550	1 679	1 801	3 521	3 617	3 929	3 934	3 898

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Banverket får enligt järnvägslagen (2004:519) ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåranslagningar. Banverket bedriver dessutom extern uppdragsverksamhet som genererar intäkter. Banavgifterna och resultatet från uppdragsverksamheten används för att finansiera banhållning och trafikantinformation. Resultatet för uppdragsverksamheten 2004 var -42 miljoner kronor och för 2005 beräknas det till 24 miljoner kronor. För 2006 beräknas resultatenheter generera intäkter om 1 887 miljoner kronor och ha kostnader om 1 857 miljoner kronor, dvs. ett positivt resultat på 30 miljoner kronor. För 2006 beräknas intäkterna av banavgifterna uppgå till 464 miljoner kronor. Av tabell 5.14 framgår vilka avgifts- och uppdragsintäkter samt anslagsintäkter från annat utgiftsområde som Banverket beräknar för åren 2005–2007.

Tabell 5.14 Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.

Tusental kronor (löpande priser)

	Utfall 2004	Prognos 2005	Budget 2006	Beräknat 2007
Banverkets resultat-				
enheter				
Intäkter	1 844	1 767	1 887	2 048
Kostnader	1 886	1 743	1 857	2 011
Resultat	-42	24	30	37
Offentligrättsliga av-				
gifter				
Banavgifter	483	460	464	467

Investeringsplan

Banverkets investeringsverksamhet omfattar de investeringar som fastställts av regeringen i banhållningsplanen för perioden 2004–2015. Dessa 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 2006 genomföra nedanstående investeringar för ca 9 miljarder kronor (se tabell 5.15).

Tabell 5.15 Banverkets investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Prognos 2005	Budget 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
Investeringar i järnvägar enligt nationell plan	3 806	6 115	7 409	10 181	10 181
Tidigarelagda järnvägsinvesteringar	1 591	0	0	0	0
El- och teleinvesteringar	761	1 151	967	866	624
Summa investeringar	6 158	7 266	8 376	11 047	10 805
Finansiering					
Anslag	3 526	5 138	5 141	7 410	7 389
Lån	2 632	2 128	3 235	3 637	3 416
Summa finansiering	6 158	7 266	8 376	11 047	10 805

5.7.3 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Den verksamhet som Banverket bedriver med att Banverket ingår långsiktiga avtal innebärande ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Detta gäller både avtal om in-

vesteringar och avtal rörande drift och underhåll. Banverket har också regeringens uppdrag att lämna bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste bidragsgivaren 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 fler-

åriga 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 28 000 miljoner kronor. Beräkningarna omfattar dock inte 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 skall Botniabanan AB hyra ut den till Banverket. Hyreskostnaden kommer att belasta Banverkets anslag. Hyreskostnaden skall 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.

Tabell 5.16 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008–
Utestående åtaganden vid årets början	4 549	16 245	24 703		
Nya åtaganden	18 326	18 625	14 487		
Infriade åtaganden	-6 630	-10 167	-11 553	-11 953	-15 685
Utestående åtaganden vid årets slut	16 245	24 703	27 637		
Bemyndiganderam	22 000	25 000	28 000		
Botniabanan			25 000		

5.7.4 36:16 Järnvägsstyrelsen

Tabell 5.17 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	16 895	Anslags-sparande	3 105
2004	Utfall	16 895		
2005	Anslag	42 000 ¹	Utgifts-prognos	41 436
2006	Förslag	49 327		
2007	Beräknat	50 186 ²		
2008	Beräknat	51 146 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

² Motsvarar 49 327 tkr i 2006 års prisnivå.

³ Motsvarar 49 327 tkr i 2006 års prisnivå.

Järnvägsstyrelsen startade sin verksamhet den 1 juli 2004 som en följd av den nya järnvägslagstiftningen. Järnvägsstyrelsen har övertagit Järnvägsinspektionens ansvar och uppgifter när det gäller säkerheten i järnvägssystemet, tunnelbanesystemet och spårvägssystemet. Järnvägsstyrelsen har också fått nya uppgifter genom den nya lagstiftningen. Bland dessa ingår att övervaka att avgifterna som tas ut för nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen fastställs på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Vidare skall Järnvägsstyrelsen övervaka att kapacitetstilldelningen av järnvägsinfrastrukturen och tillhandahållandet av tjänster sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Järnvägsstyrelsen skall även övervaka att marknaderna för järnvägstjänster fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv samt att det förs ett fordonregister över svenska järnvägsfordon och ett infrastrukturregister över den svenska infrastrukturen.

Regeringens överväganden

Järnvägsstyrelsens anslagsbehov kommer att öka till 2006 när myndighetens personalstyrka beräknas bli fulltalig. Anslagsnivån bör därför höjas till 49 327 000 kronor för 2006. För 2007 beräknas anslaget till 50 186 000 kronor och för 2008 till 51 146 000 kronor.

Tabell 5.18 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:16 Järnvägsstyrelsen

Tusental kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	42 000	42 000	42 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	789	1 534	2 366
Beslut	-252	-256	-261
Överföring från andra anslag	6 790	6 908	7 040
Övrigt	-	-	-
Förslag/beräknat anslag	49 327	50 186	51 146

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2005 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

5.8 Statens järnvägar

5.8.1 Omfattning

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 avvecklats eller förts över till myndigheter eller aktiebolag. Statens järnvägars verksamhet är sedan den 1 januari 2005 uppdelad i tre verksamhetsgrenar:

- Avveckling av verksamhet (personal, miljöärenden m.m.)
- Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden
- Förvaltning av fordon som används i statligt upphandlad trafik

5.8.2 Resultatredovisning

Verksamhetsmål: Statens järnvägars uppdrag under 2004 var att verksamheten skulle bedrivas kostnadseffektivt och inriktas mot att avveckla åtagandena affärsmässigt på ett snabbt och effektivt sätt samt att förvalta och till Rikstrafikens operatörer hyra ut järnvägsfordon.

Resultat: Verksamheten inriktades under 2004 främst mot att förvalta leasing- och

leaseholdåtaganden och förvalta de 121 fordon som övertogs av Statens järnvägar den 15 januari 2004 från SJ AB. Vidare fortsatte avvecklingen av personal och hanteringen av vissa miljöärenden.

De tillgångar som affärsverket förvaltade under året hade ett värde om ca 13 000 miljoner kronor och motsvarades av ca 12 000 miljoner kronor i långfristiga skulder, ca 400 miljoner kronor i kortfristiga skulder och ca 700 miljoner kronor i avsättningar. Sammantaget hade Statens järnvägar vid årsbokslutet ett negativt eget kapital på 38 miljoner kronor. Statens järnvägar har leasing- och leaseholdavtal⁴ avseende rullande materiel som omfattar 43 snabbtåg, 425 personvagnar, 28 motorvagnar, 351 ellok, 89 diesellok och något mer än 6 000 godsvagnar samt två färjor. Leasingavtalen förfaller till slutbetalning under perioden 2005–2021 och kostnaderna för dessa åtaganden täcks genom avtal med SJ AB och Green Cargo AB samt ett externt rederi.

Administrationen av dessa avtal har till viss del skett med hjälp av resurser från SJ AB. Denna ordning har kritiserats av Riksrevisionen. Genom nyanställningar under 2005 kommer Statens järnvägar att besitta egen kompetens.

I december 2003 träffades en överenskommelse mellan SJ AB och Statens järnvägar om att 121 fordon skulle övertas av Statens järnvägar den 15 januari 2004. Fordonen värderas till 266 miljoner kronor. För närvarande hyrs 107 av dessa fordon ut till de operatörer som Rikstrafiken har upphandlat för att bedriva interregional kollektiv persontrafik. Två fordon hyrs ut till en godstransportoperatör efter samråd med Rikstrafiken. För resterande fordon betalas hyra av Rikstrafiken. Fem s.k. 60-talsvagnar har sålts. Alla vagnar, med undantag av de återstående tjugo s.k. 60-talsvagnarna, skall renoveras eller byggas om och hyras ut till den av staten upphandlade trafiken. Renoveringsprogrammet innefattar även anskaffning av fordon som ersättning för vissa av de s.k. 60-talsvagnar som inte renoveras. Enligt planen skall alla s.k. 60-talsvagnar utrangeras. Renoverings- och ersättningsprogrammet skall

⁴ En form av finansieringslösning för fordon där hyreskontrakt utgör en central del.

ske på affärsmässiga grunder och följa det avkastningskrav som finns för verksamheten.

Under året avvecklades ytterligare personal som fanns kvar i affärsverket efter bolagiseringen. Vid ingången av 2001 uppgick personalen till 1 211 personer och vid slutet av 2004 till 72 personer. Det har inte förekommit några miljöärenden under året som har föranlett Statens järnvägar att belasta anslaget *Erättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.*

Statens järnvägars ekonomiska resultat var bättre 2004 jämfört med 2003. Statens järnvägar hade ett positivt rörelseresultat på 28 (-32) miljoner kronor och ett positivt resultat efter finansiella poster på 11 (-50) miljoner kronor.

Resultatet från 2004 uppdelat på de verksamhetsgrenar som finns sedan den 1 januari 2005 ger följande bild.

Tabell 5.19 Resultat efter finansnetto

Miljoner kronor

	År 2004
VG Avveckling av verksamhet	12
VG Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden	-16
VG Förvaltning av järnvägsfordon	10
Upplösning av reserv	5
Resultat efter finansnetto	11

Verksamhetsgrenen (VG) Avveckling av verksamhet hade ett positivt finansnetto. Prognosen är att detta kommer att bestå och avsikten är att dessa medel skall finansiera det fortsatta arbetet med att avveckla åtaganden som gjordes innan bolagiseringen och som inte avser leasing- och leaseholdåtaganden. Under 2004 finansierades verksamheten med reserverade medel.

VG Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden gav ett underskott under 2004. Ungefär 11 miljoner kronor var kostnader av engångskaraktär och resterande 5 miljoner var kostnader som Statens järnvägar har i sin administration, men som inte täcks av avgifter. Regeringen anser att det senare bör förändras och att principen om full kostnadstäckning bör gälla.

VG Förvaltning av järnvägsfordon gav positivt resultat. Detta förklaras till en del av att inga kostnader för upprustning och underhåll har uppstått under 2004. Den investeringsplan som riksdagen godkände i 2005 års vårproposition kommer att ge effekter på resultatet för denna verksamhetsgren. Trots detta kommer avkastningskravet enligt prognosen att klaras.

Regeringens överväganden

Regeringen ser positivt på att Statens järnvägar har vidtagit åtgärder för att förstärka sin kompetens. Uppgiften att avveckla gamla åtaganden sker ordnat vilket även gäller förvaltningen av leasing- och leaseholdåtaganden. Fordonsplaner har upprättats för de fordon som Statens järnvägar övertog den 15 januari 2004 och en ordnad förvaltning finns för dessa fordon. Sammantaget anser regeringen att Statens järnvägar har uppfyllt målen för verksamheten under 2004.

5.8.3 Revisionens iakttagelser

Revisionsberättelsen innehöll ingen anmärkning. I revisionspromemorian noterar Riksrevisionen att Statens järnvägar har utökat sin personal; något som tidigare efterlysts. Riksrevisionen anser att Statens järnvägar bör förbättra rutinerna avseende avstämningar av bankengagemang och kontroll av pensionsåtaganden.

5.8.4 Budgetförslag

Statens järnvägar

Statens järnvägar skall avveckla viss verksamhet (personal, miljöärenden 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 verksamhetsgren Förvaltning av järnvägsfordon skall över en konjunkturcykel ge

en räntabilitet på sysselsatt kapital⁵ som motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. Statens järnvägar ger i sin verksamhetsplan för åren 2005–2008 följande prognos för resultaten per verksamhetsgren (tabell 5.20). Prognosen utgår från att Statens järnvägar erhåller full kostnadstäckning för den leasingadministration som affärsverket tillhandahåller genom avgiftsuttag och antaganden om externa räntor på 2–3 procent under perioden.

Tabell 5.20 Resultatutveckling

Miljoner kronor

	Prognos 2005	Prognos 2006	Prognos 2007	Prognos 2008
VG Avveckling av verksamhet	4	3	1	1
VG Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden	39	8	8	0
VG Förvaltning av järnvägsfordon	20	3	1	10

Tabell 5.21 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter ¹ som får disponeras	Kostnader ²	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2004	-	327	305	22
Prognos 2005	-	288	253	35
Budget 2006	-	244	220	24

¹Alla intäkter exklusive offentligrättsliga avgifter, upplösningar av reserver, jämförelsestörande poster och finansiella intäkter.

²Alla kostnader exklusive jämförelsestörande poster och finanskostnader

Tabell 5.22 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2004	-	-	-	-
Prognos 2005	-	-	-	-
Budget 2006	-	5	5	0

Regeringens överväganden

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav, avseende verksamhetsgrenen förvaltning av järnvägsfordon, innebärande en räntabilitet

på sysselsatt kapital motsvarande räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet fortfarande är motiverad. Regeringen anser att det är en rimlig utgångspunkt i det ekonomiska antagandet ovan att full kostnadstäckning för administration av leasing- och leaseholdåtaganden skall gälla och att detta skall ske genom avgiftsuttag från de företag som utnyttjar tjänsterna. För att säkerställa att dagens förvaltning av betydande värden i leasing- och leaseholdåtaganden sker med en tryggad finansiering föreslår regeringen att en avgift tas ut för denna förvaltning. Intäkterna från avgiften beräknas bli 5 miljoner kronor och regeringen föreslår att Statens järnvägar får disponera även dessa intäkter (tabell 5.22). Med avgiftsintäkter från verksamhetsgrenarna Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden och Förvaltning av järnvägsfordon gör regeringen bedömningen att det är möjligt att balansera resultatet mellan räkenskapsåren som kapitalförsörjningsförordningen ger möjlighet till (tabell 5.21).

I och med att Statens järnvägars verksamhet och organisation är det som kvarstår efter att andra delar avskiljts från affärsverket såsom t.ex. SJ AB och Green Cargo AB så styrs Statens järnvägars verksamhet av de ramar och bemyndiganden som tidigare givits affärsverket innan bolagiseringen. Regeringen anser att den verksamhet som Statens järnvägar i dag bedriver i princip förutsätter avgiftsuttag för sin finansiering och därför föreslår regeringen att Statens järnvägar även fortsättningsvis får ta ut avgifter och att intäkterna från dessa avgifter får disponeras för att täcka kostnaderna för verksamheten.

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 underutnyrningsavtal och placerar medel enligt antagen finanspolicy. För att finansiera dessa åtaganden och affärsverkets andra åtaganden hade Statens järnvägar vid utgången av 2004

⁵ 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.

långfristiga skulder om ungefär 12 000 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 12 000 miljoner kronor under 2006.

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 underuthyrningsavtal 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.

att det inte är ekonomiskt effektivt att renovera. I stället är det bättre att anskaffa begagnade vagnar av senare tillverkningsår. Statens järnvägar avser att finansiera dessa investeringar med hyresintäkter. Investeringarna förväntas ge positiv avkastning.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner investeringsplanen för Statens järnvägar för perioden 2006–2008 (tabell 5.23).

Statens järnvägars investeringsplan

Statens järnvägar får tillhandahålla lok och vagnar till den av staten upphandlade interregionala persontrafiken. De fordon som finns för detta uppdrag behöver renoveras och utrustas med ny teknik. Vidare är vissa av vagnarna som används i dagens upphandlade trafik till Norrland så gamla och i sådant skick

Tabell 5.23 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Total utgift under 2006-2008	Utfall 2004	Prognos 2005	Budget 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
Underhåll av ellok	10	0	25	10	-	-
Upprustning av personvagnar	100	0	10	50	50	-
Säkerhetsinvesteringar	0	5	5	-	-	-
Ombyggnad av personvagnar	0	0	10	-	-	-
Köp av begagnade vagnar	0	0	20	-	-	-
Summa investeringar	110	5	70	60	50	-
Egna medel	110	5	70	60	50	-
Summa finansiering	110	5	70	60	50	-

5.9 Transeuropeiska nätverk för transporter

Grunden för det transeuropeiska nätverket (TEN) finns i Maastrichtfördraget, artiklarna 154 och 155. Orsaken till att TEN finns är att 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-, energi- och telekommunikationsnätverk.

TEN-T nätverket integrerar nationella infrastrukturnätverk och trafikslag, skall länka perifera regioner till Centraleuropa och öka säkerheten och effektiviteten på 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.

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 skall ha hög prioritet. För Sveriges del återfinns två projekt som direkt berör Sverige. Dessa är den nordiska triangeln (multi-modal korridor mellan Köpenhamn–Oslo–Stockholm–Helsingfors) och sjömotorvägar.

För perioden 2001–2006 är redan 75 procent av budgeten för TEN-T fördelad enligt den s.k. Multiannual Indicative Programme (MIP). Följande projekt ingår i det femåriga MIP-programmet 2001–2006 i miljoner euro.

Tabell 5.23 Projekt som ingår i MIP 2001–2006

	Belopp i miljoner euro
Citytunneln i Malmö	33,0
Södra och Västra stambanorna	25,5
Citybanan	9,0
Väg E6 i Bohuslän	21,9
VIKING (trafikledning och trafikinformation)	33,0
North European ADS Broadcast Network Update Programme NUP (fas 2 luftfart, Sveriges andel är 30 procent)	20,9
Summa	143,3

MIP är indikativt, dvs. om ett projekt fortskrider snabbare eller långsammare än planerat

påverkas den årliga bidragsgivningen. Under 2004 har Sverige fått beviljat följande projektbidrag från MIP:en i miljoner euro.

Tabell 5.24 Bidrag MIP 2004

	Belopp i miljoner euro
Citytunneln i Malmö	2,0
Södra och Västra stambanorna	9,0
Citybanan	5,0
Väg E6 i Bohuslän	5,5
VIKING	2,0
NUP	6,4
Summa	29,9

Ungefär 25 procent av budgeten för TEN-T allokeras årligen för projekt som inte ingår i MIP. För 2004 har Sverige erhållit bidrag för följande projekt i miljoner euro.

Tabell 5.25 Övriga bidrag 2004

	Belopp i miljoner euro
STM (ombordutrustning ERTMS) European Rail Traffic Management System on regional (secondary/low density) lines	1,00
Trelleborgs hamn	1,95
Summa	2,95

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 trafikverken aktivt deltar i sökandet av bidrag från budgeten för TEN-T och även slutredovisar projekt så att bidraget kan betalas ut så fort som möjligt från EU-kommissionen.

5.9.1 36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tabell 5.26 Anslagsutveckling

År	Slagslag	Belopp	Slagslag	Belopp
2004	Utfall	90 952	Anslags-sparande	153 754
2005	Anslag	250 000 ¹	Utgifts-prognos	246 640
2006	Förslag	248 500		
2007	Beräknat	248 500		
2008	Beräknat	248 500		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

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. Att utfallet är lägre än beräknat beror på att kommissionen varit sen med att revidera och slututbetala projekt. Inför 2006 bedöms att eftersläpningen betalas ut varför det är angeläget att behålla anslagsnivån på 248,5 miljoner kronor.

Tabell 5.27 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för anslag 36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	250 000	250 000	250 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-1 500	-1 500	-1 500
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	248 500	248 500	248 500

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

6 Sjöfart

6.1 Omfattning

Verksamhetsområdet omfattar bl.a. sjöfartsnäring, sjösäkerhets- och miljöarbete och den sjöfartsinfrastruktur som inte faller under hamnarnas ansvar. Ansvarig sektorsmyndighet inom verksamhetsområdet är Sjöfartsverket. Andra myndigheter som verkar inom området är Rederinnämnden, Kustbevakningen och Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF). Sjöfartsverket skall 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 skall huvudsakligen bedrivas med inriktning på handelssjöfarten. Fritidsbåttrafikens, fiskets och marinens intressen skall 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, skydd mot 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.

HKF:s uppgift är att planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk. Målet är att såväl svenskt som utländskt sjöfolk skall få tillgång till kultur- och fritidsak-

tiviteter som på ett rimligt sätt överensstämmer med samhällets ordinarie utbud. Verksamhetsutbudet skall så långt möjligt kompensera för den service som sjöfolket går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss.

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

Kustbevakningen svarar för sjötrafikövervakning riktad mot såväl handelssjöfarten som fritidsbåttrafiken på svenskt territorialvatten och i viss utsträckning på internationellt vatten. Myndigheten bedriver vidare sjösäkerhetstillsyn i enlighet med den överenskommelse som finns mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen och svarar för vissa delar inom sjöfartsskyddet. Målet för Kustbevakningens verksamhet inom politikområdet är att antalet allvarliga olyckor samt sjöfartens negativa miljöpåverkan skall minska.

6.2 Utgiftsutveckling

Tabell 6.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Budget 2005 ¹	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ²	-	19,9	19,9	19,9	19,9	19,9
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	71,0	71,0	70,6	70,6	70,6	70,6
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62,7	59,7	59,2	62,3	62,3	62,3
36:8 Sjöfartsregistret	4,5	5,7	5,7	5,9	6,0	6,1
36:9 Rederinämnden: Administration	1,2	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5
Totalt för verksamhetsområde Sjöfart³	139,4	156,8	156,8	160,1	160,3	160,4

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

² Avser endast den del av TEN-anslaget som kan disponeras av Sjöfartsverket.

³ Kustbevakningens beräknade utgifter redovisas under utgiftsområde 6, Försvar samt beredskap mot sårbarhet, anslag 7:1 KBV.

6.3 Insatser

Vänersjöfarten

I september 2002 presenterade en särskild förhandlingsman den s.k. Väneröverenskommelsen vars syfte var att presentera olika åtgärder som sammantaget skulle sänka Vänersjöfartens kostnader och öka dess effektivitet vilket skulle skapa förutsättningar för en fortsatt utveckling av handelssjöfarten på Vänern. Sjöfartsverket hade uppdraget att följa genomförandet av överenskommelsen och lämnade en rapport i september 2003 till både regeringen och parterna om resultatet. Sjöfartsverket konstaterade i rapporten att flertalet punkter i överenskommelsen hade fullföljts och att kvarvarande punkter skulle komma att genomföras. Ett viktigt åtagande som har genomförts efter rapporten är Sjöfartsverkets övertagande av Vänerens Seglationsstyrelsens verksamhet vilket skedde den 1 juli 2004. Sjöfartsverket initierade en kompletterande uppföljning av Väneröverenskommelsen i april 2005 och har konstaterat att de återstående åtgärderna, nämligen borttagandet av Göteborgs hamns passageavgifter och omstruktureringen och rationaliseringen av Vänerhamn AB,

kommer att genomföras och därmed är också Väneröverenskommelsen fullföljd.

Farledsavgifter

Hösten 2001 tillkännagav riksdagen uppfattningen att en översyn av farledsavgifterna snarast borde genomföras i syfte att skapa ett avgiftssystem som ger ett konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen och som motsvarar marginalkostnadsprincipen. (bet. 2001/02:TU1) I juni 2003 presenterade Regeringskansliet en översyn av farledsavgifterna och ett förslag till nya farledsavgifter (Nya farledsavgifter, Ds 2003:41). Rapporten omfattade analyser av hur skatter och avgifter påverkar konkurrenssituationen mellan skilda trafikslag, dvs. om vissa trafikslag i högre omfattning än andra kan sägas täcka de samhällsekonomiska marginalkostnaderna genom de skatter och statliga avgifter de betalar. Analysresultatet visade sig känsligt bl.a. för hur skilda utsläpp till luft värderas. Utredningens samlade slutsats var att sjöfartsavgifterna sannolikt var måttligt snedvridande vid en analys på trafikslagsnivå. Samtidigt konstaterades att färjor och passagerarfartyg i mindre omfattning

täckte sina marginalkostnader genom de statliga sjöfartsavgifterna än övriga fartyg.

I linje med denna slutsats föreslogs att farledsavgifterna skulle höjas för passagerarfartyg och färjor men sänkas för övriga fartyg. Förslaget innehöll också ökad miljödifferiering och en närmare koppling mellan avgifter och trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader. I februari 2004 gavs Sjöfartsverket i uppdrag att utveckla systemet för farledsavgifter med utgångspunkt i förslaget och regeringens bedömningar med anledning av remitteringen. Det nya systemet infördes den 1 januari 2005.

Fritidsbåtar

Frågorna om registrering av fritidsbåtar och om obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar behandlades senast i budgetpropositionen för 2005. Sjöfartsverket redovisade i oktober 2003 regeringens uppdrag att se över förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. Sjöfartsverkets slutsats var att en obligatorisk ansvarsförsäkring och ett därtill hörande register bör införas. Sjöfartsverket poängterade också i betänkandet att det fanns skäl ur sjösäkerhetsynpunkt att vidare utreda frågan om att införa åldersgräns och behörighetskrav för framförande av snabbgående båtar.

Betänkandet har remissbehandlats och de flesta instanser var positiva till införandet av ett register men när det gällde frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring var remissutfallet splittat. Regeringen avser återkomma till ovanstående frågor i den kommande transportpolitiska propositionen.

Investeringar i farleder till Göteborgs hamn

Staten, genom Sjöfartsverket, Göteborgs kommun och Göteborgs hamn AB träffade 2001 en överenskommelse om gemensam finansiering av investeringar i farleder till och från Göteborgs hamn. Syftet var att öka säkerheten och tillgängligheten för fartyg i farlederna samt även miljö- och beredskapsskäl. Avtalet innebar att parterna enades om att genomföra en första etapp, den s.k. Torshamnsleden, till en beräknad kostnad om ca 700 miljoner kronor av vilken staten skulle finansiera 72 procent och Göteborgs kommun resterande 28 procent. Arbetet påbörjades i januari 2003. Enligt avtalet förutsattes

Göteborgs kommun även investera ca 400 miljoner kronor i förbättrade kajanläggningar och andra infrastrukturförbättringar i Göteborgs hamn. Parterna skulle även bedöma behovet av att genomföra en andra etapp av projektet, alltså förbättringar av den s.k. Böttöleden. Dessa kostnader skulle helt åvila staten. Då behov ansågs föreligga fattades beslut om att genomföra den andra etappen.

Arbetena med de båda farlederna slutfördes under hösten 2004 och Göteborgs kommuns hamninvesteringar var genomförda till sommaren 2005. Genom en gynnsam upphandling blev utgiften för de bägge etapperna densamma som för den beräknade utgiften för den första etappen.

6.4 Resultatutveckling

Resultat Sjöfartsverket

Ett tillgängligt transportsystem

Isvintern 2003/04 var mild och sjöfart kunde bedrivas i samtliga svenska hamnar av betydelse. Den maximala isutbredningen i Östersjön var dock normal. Antalet assisterade fartyg var 642 jämfört med föregående säsong då 2 040 fartyg assisterades.

Det finns en lång tradition av internationellt samarbete inom isbrytningen. Sjöfartsverket är drivande i det internationella isbrytningssamarbetet. I mars 2004 antogs en policy och nya gemensamma rekommendationer beträffande isklasser på fartyg och trafikrestriktioner inom ramen för Helsingforskommissionen (HELCOM).⁶ Det operativa isbrytningssamarbetet mellan Sverige och Finland är särskilt väl utvecklat. Sedan den 1 januari 2005 tillämpas nya finsk-svenska isklassregler.

Sjöfartsverket har liksom övriga trafikverk i uppdrag att öka tillgängligheten i transportsystemet för funktionshindrade och andra med särskilda behov. Av de funktionshindrade säger sig 52 procent aldrig resa med fartyg. Jämfört med kontrollgruppen med resenärer utan funk-

⁶ Helsinki Commission – ett samarbetsorgan för miljöfrågor för länderna kring Östersjön.

tionshinder är andelen som aldrig reser med fartyg 4,5 procentenheter högre. Att skillnaden ändå är så blygsam, kan ses som ett tecken på att tillgängligheten inte är enda orsaken till att en sjöresa inte blir av.

Totalt beräknas 64 procent av de funktionshindrede kunna resa med fartyg utan besvär, samtidigt som ytterligare 22 procent kan resa med vissa besvär. Återstående 14 procent uppger att de inte alls kan resa med fartyg. Skillnaderna är små mellan grupper med olika funktionshinder. Det är något högre andel bland synskadade som inte kan resa (27 procent) och det är denna grupp som svarar för ökningen för samtliga funktionshindrede under 2004.

Sjöfartsverket har identifierat ett antal förbättringsåtgärder som kan vidtas för att öka tillgängligheten till sjötransportsystemet för funktionshindrede. I slutet av 2004 trädde nya föreskrifter från Sjöfartsverket i kraft för handikappanpassning av svenskregistrerade passagerarfartyg.

En hög transportkvalitet

Ett utvecklingsarbete pågår för att kvalitetssäkra och utveckla farlederna. Kvalitetssäkringen bygger på att kontroll-, underhålls- och rapporteringsrutiner utarbetas för farlederna.

Målet är att svenska farvatten skall vara sjömätta i enlighet med internationellt antagen standard (IHO S-44). Detta arbete fortskrider och ca 10 procent av de svenska farvattnen är i dag sjömätta enligt denna standard. De prioriterade farlederna är sjömätta till ca 25 procent enligt denna standard. Produktionen av elektroniska sjökort som täcker HELCOM-farlederna har prioriterats under 2004 och beräknas slutföras under 2005. Målsättningen är att övriga sjökort skall vara leveransklara som elektroniska sjökort senast 2006.

En säker sjöfart

Regeringens mål är att halvera antalet allvarliga olyckor inom handelssjöfarten och för fiske- och fritidsbåtar under perioden 1998–2007. Vidare skall inga allvarliga olyckor ske inom kategorin färje- och passagerarsjöfart.

Sjösäkerheten kan mätas som dels säkerhet i svenska farvatten för all sjöfart oavsett fartygens nationalitet och som säkerhet för svenska fartyg

oberoende av var trafiken sker. Genom flaggstatsansvaret har Sjöfartsinspektionen större möjligheter att påverka fartygssäkerheten på svenska fartyg än de fartyg inspektionen inspekterar som hamnstat. Sjöfartsverket har genom Sjöfartsinspektionen aktivt arbetat inom den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) med att ta fram instrument som särskilt syftar till att underlätta flaggstaternas enhetliga och effektiva införlivande och tillämpning av internationella regler.

Sjösäkerheten påverkas främst genom det normerings- och tillsynsansvar som åligger Sjöfartsinspektionen. Grunden för tillsynsarbetet utgörs av sjösäkerhetsregler. Sjöfartsverket är genom Sjöfartsinspektionen aktivt inom de många fora där internationella regler om sjösäkerhet utvecklas. Att ändamålsenliga regler antas i rätt tid är av största vikt för att ge förutsättningar för en effektiv tillsyn.

Sjöfartsinspektionens hamnstatskontroller regleras dels genom hamnstatskontrolldirektivet (95/21/EG), dels genom samförståndsavtalet mellan 22 flaggstater om hamnstatskontroll (Paris MoU). Sverige har genom denna reglering åtagit sig att utföra kontroller på 25 procent av de utländska fartyg som kommer till Sverige. Detta mål har uppnåtts under perioden 2002–2004. Under 2004 har 731 (767 år 2003) kontroller genomförts. Av dessa hade 227 (291) en eller flera anmärkningar och i 10 (7) fall var bristerna så allvarliga att fartygen belades med nyttjandeförbud som en följd av de kontroller som genomförts i Sverige.

De ca 400 svenska fartygen med en brutto-dräktighet om minst 100 bruttoregister-ton har vid en internationell jämförelse klarat sig relativt väl vid hamnstatskontroller. Under 2004 genomfördes 302 (319) hamnstatskontroller av svenska fartyg och av dem belades 9 (5) med nyttjandeförbud medan 119 (134) hade en eller flera anmärkningar i kontroller genomförda utanför Sverige. Nyttjandeförbudsstatistiken ger vid handen att de svenskregistrerade fartygen klarar sig väl vid en internationell jämförelse. Detta bör ses som ett tecken på att Sverige ligger långt framme sett i ett internationellt perspektiv vad gäller sjösäkerhet.

En studie över tiden visar att antalet olyckor med personskador inom sjöfarten varierar starkt mellan åren. Det finns dock en tendens att antalet allvarliga olyckor för svenska fartyg minskar i alla sjötrafik-kategorier sedan 1998. Läget vad

gäller olyckor med fritidsbåtar är något mer oklart. Statistiken visar ingen tydlig minskning, men detta beror delvis på att definitionen av fritidsbåtsolyckor vidgades under 2001 till att inkludera dykolyckor, vissa olyckor vid kaj, samt olyckor med kanot.

Sjöfartsskydd är ett nytt prioriterat område för att uppnå sjösäkerhetsmålet. Under 2005 kommer EU att anta regler som innebär att hela hamnområdet omfattas av regler som syftar till att skapa ett skydd mot terrorism och andra grova våldsbrott.

Sjöfartsverket har uppfyllt det uppställda sjöräddningsmålet under 2004. Enligt det skall ett fartyg ha anlänt till olyckplatsen inom tre timmar efter larm om att en olycka har inträffat på svenskt territorialhav och inom sex timmar om olyckan inträffat på internationellt vatten som ingår i överenskommen svensk sjöräddningsregion.

I mars 2005 redovisade Sjöfartsverket, efter uppdrag från regeringen, en utredning huruvida neddragningar i Försvarmakten kan komma att påverka sjöräddningen genom indragningar av helikopterverksamheten i vissa delar av landet. Sjöfartsverket har under sommaren slutfört en upphandling för av helikopterkapacitet för även fortsättningsvis att trygga Sjöräddningens kvalitet.

En positiv regional utveckling

Sjöfartsverket har delat in den svenska kusten i sju sjötrafikområden och har anställt personal i dessa områden. Sjöfartsverket arbetar för att sjöfart skall kunna bedrivas året runt på samtliga hamnar av betydelse. Gällande den regionala fördelningen av sjötrafiken ses en ökning av godsvolymen i 5 sjötrafikområden (Vänern och Ostkusten visar en mindre nedgång). Trenden är ökad färjetrafik och större lastfartyg. Vidare kan nämnas att de 10 största hamnarna i Sverige står för ca 2/3 av den totala godshanteringen.

Isbrytningen är också en viktig del i sjöfartens bidrag till en positiv regional utveckling. Målet är att alla hamnar av betydelse oavsett geografiskt läge skall vara tillgängliga för sjöfart året runt, vilket uppnåtts även under 2004.

En god miljö

Sedan den 1 januari 1998 har Sverige miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter. Farledsavgiften är differentierad med avseende på svavelhalt i fartygsbränsle och minskning av kväveoxidutsläpp. Åtgärderna har hittills resulterat i en beräknad reduktion med omkring 50 000 ton svaveldioxid och 40 000 ton kväveoxider per år inom Östersjö- och Nordsjöområdet.

Sjöfartsverkets arbete med att utforma, kvalitetssäkra och fastställa rutiner för planering, genomförande och uppföljning av miljöarbetet har intensifierats under året och ett fullständigt miljöledningssystem, som har integrerats i nuvarande övergripande ledningssystem, förväntas kunna fastställas under 2006. Systemet utformas enligt standarden ISO 14001, men beslut har ännu inte fattats om systemet skall certifieras. Sjöfartsverket bedriver ett omfattande nationellt och internationellt arbete för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Sjöfarten är en i hög grad internationell näringsgren och många viktiga miljöåtgärder måste därför arbetas fram inom ramen för internationella fora. Verket har bedrivit ett framgångsrikt miljöarbete inom internationella fora som IMO, EU, Helsingforskommissionen och Nordsjökonferensen. Genom att vara drivande i dessa fora har Sverige i många fall lyckats påskynda införandet av internationella regler. Det gäller inte minst det miljöarbete som Sverige driver gemensamt med övriga EU-stater. Klassningen av Östersjöområdet inom ramen för IMO som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA) kan framhållas som ett exempel på framgångsrikt internationellt arbete.

Samtidigt återstår flera viktiga frågor, till exempel tillämpningen av kraven på mottagningsanordningar i hamnar runt Östersjön och målet om att utsläppen av olja och kemikalier från fartyg skall minimeras och vara försumbara till 2010.

Ett jämställt sjötransportsystem

Sjöfartsverket har i samarbete med övriga trafikverk och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) medverkat till att en undersökning genomförts om hur könsfördelningen inom hela sjöfartsnärings ser

ut, såväl inom beslutande organ som bland anställda i svensk sjöfart och inom utbildning till olika sjöfartyrken. Undersökningen visar i korthet på att kvinnor är underrepresenterade på samtliga nivåer inom sjöfartsnäringen. Baserat på detta har ett arbete påbörjats med att ta fram strategier för hur jämställdheten inom sjöfartssektorn kan förbättras. Då frågan är trafikslagsövergripande bedrivs detta arbete tillsammans med SIKa och övriga trafikverk.

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat

Sjöfartsverkets omsättning för 2004 uppgick till 1 554 miljoner kronor, en ökning med 60 miljoner kronor jämfört med föregående år. Av ökningen svarar trafikintäkterna för 50 miljoner kronor. I de svenska hamnarna omsattes 157 miljoner ton avgiftspliktigt gods, vilket är en ökning med ca 2,6 procent jämfört med 2003. Antalet anlöp minskade under året med 4 procent. De senaste årens trend att transportererna sker med allt större lastfartyg fortsätter. Sedan 1999 har godsvolymen per anlöp av lastfartyg ökat med ca 31 procent. Under 2004 var motsvarande ökning 6 procent. Den totala intäkten från farledsavgifterna uppgick till ca 960 miljoner kronor, medan lotsavgifterna uppgick till ungefär 303 miljoner kronor under 2004.

Rörelseresultatet uppgick till 179 miljoner kronor, en förbättring med 145 miljoner kronor. I huvudsak är förklaringen till det förbättrade resultatet hänförlig till minskade pensionskostnader och minskade kostnader för isbrytningen på grund av den milda vintern. Av rörelseresultatets vinst har 41 miljoner kronor avsatts till resultatutjämningsfonden.

Resultatet efter skattemotsvarighet uppgår till 73,7 (27,3) miljoner kronor. Detta innebär att räntabiliteten på det egna kapitalet uppgår till 8,9 procent och soliditeten till knappt 34 procent. Det ekonomiska målet för Sjöfartsverket är att räntabiliteten ska uppgå till 3,5 procent sett över en konjunkturcykel och att soliditeten skall vara lägst 30 procent.

Tabell 7.2 Ekonomisk utveckling

Miljoner kronor där ej annat anges

	Prognos 2005	Prognos 2006	Prognos 2007	Prognos 2008
Resultat efter skattemotsvarighet	27,8	32,8	33,5	34,2
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	3,2	3,7	3,6	3,6
Soliditet (%)	33,2	33,0	32,8	32,7
Beräknad skattemotsvarighet	10,8	12,7	13,0	13,2
Beräknad utdelning	9,9	10,9	11,2	11,4

Den allmänna riktlinjen är att utdelningen skall uppgå till en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Stormen som drabbade skogarna i södra Sverige i början av januari 2005 har medfört att regeringen beslutat om befrielse från den godsbaseade farledsavgiften för transporter av detta virke. Detta beräknas minska 2005 års intäkter med ca 16 miljoner kronor. Regeringen föreslår i avsnitt 8 vol 1. att Sjöfartsverket kompenseras genom slopat utdelningskrav för 2005 avseende 2004.

Resultat Kustbevakningen

Målet är att antalet allvarliga olyckor samt sjöfartens negativa miljöpåverkan skall minska. Kustbevakningen har även uppdraget att samordna de civila behoven av sjöövervakning och sjöinformation samt förmedla informationen till berörda myndigheter. Vidare har myndigheten en ständig beredskap för miljöräddningstjänst, vilken även utgör en beredskap som utnyttjas för sjöräddning. Myndigheten har också vissa uppgifter inom ramen för sjöfartsskyddet.

Kustbevakningen har bedrivit sjötrafikövervakning samt sjösäkerhetstillsyn. Inom ramen för sjösäkerhetstillsynen har Kustbevakningen bl.a. genomfört bemannings- och behörighetskontroller och kontroll av farligt gods. Kontrollerna har genomförts i enlighet med det inriktningsdokument som finns mellan

Sjöfartsinspektionen och Kustbevakningen. Under 2004 har Kustbevakningen bl.a. prioriterat bemanningskontroller ombord på färjor som går i linjetrafik. Myndigheten har vidare tillsammans med Sjöfartsinspektionen fortsatt arbetet med att utveckla ett system för riskanalysbaserad sjösäkerhetstillsyn och har bl.a. driftsatt det nya systemet för kontroll av farligt gods, FARGOS. Kustbevakningen har även genomfört utbildningsinsatser avseende kontroll av farligt gods.

Kustbevakningen har därutöver bedrivit sjötrafikövervakning mot såväl fritidsbåtstrafiken som den yrkesmässiga sjöfarten i syfte att öka säkerheten till sjöss och minska antalet överträdelser mot gällande regelverk. Insatserna riktade mot den yrkesmässiga sjöfarten har till största del bestått av övervakning av trafiksepareringszoner i de farleder där handelssjöfarten är särskilt intensiv och där risken för olyckor är störst. Den övervakning som inriktats mot fritidsbåtstrafiken har i huvudsak bedrivits under sommarmånaderna och inom ramen för myndighetens medverkan i den polisiära övervakningen. Kustbevakningen har bland annat bedrivit fartkontroller och särskilda insatser har genomförts i samband med t.ex. festivaler och andra liknande evenemang i närheten av eller i hamnområdena. I samband med hastighetskontroller har även nykterhet kontrollerats. Fortsatt anskaffning av laserhastighetsmätare har bidragit till en effektivisering av fartkontrollerna till sjöss. Ett flertal övervakningsinsatser har genomförts i samverkan med polisen. Under 2004 har Kustbevakningen vidare tagit ytterligare ett antal höghastighetsbåtar i drift, vilket är en anpassning till att antalet fritidsbåtar med stora fartresurser ökat markant. Totalt har Kustbevakningen under 2004 genomfört drygt 12 500 kontroller inom ramen för myndighetens sjötrafikövervakning och sjösäkerhetstillsyn i syfte att öka säkerheten till sjöss och minska antalet överträdelser mot gällande regelverk.

Vidare har Kustbevakningen genomfört 212 sjöräddningsoperationer, vilket motsvarar en knapp fjärdedel av det totala antalet sjöräddningsinsatser som genomfördes i svenska vatten under 2004. Myndigheten svarade därmed för den största delen av de statliga insatserna.

Regeringen bedömer att Kustbevakningens mål att antalet allvarliga olyckor samt sjöfartens negativa miljöpåverkan skall minska har uppnåtts verksamheten har uppnåtts. Det ökande antalet fritidsbåtar, framförallt i storstadsområdena, i

kombination med att dessa båtar får allt större fartresurser gör att det finns ett ökat kontrollbehov av fritidsbåtstrafiken. Mot denna bakgrund finns det behov av att se över vad som kan göras för att effektivisera övervakningen av fritidsbåtstrafiken. Regeringen gav därför Kustbevakningen i regleringsbrevet för 2005 i uppdrag att se över om och i så fall hur myndighetens övervakning av fritidsbåtstrafiken kan effektiviseras. Uppdraget skall redovisas senast den 30 november 2005. Kustbevakningen har också regeringens uppdrag att samordna de civila myndigheternas behov av sjöinformation och sjölägesinformation. Av stor vikt är att de myndigheter som har information, vidarebefordrar denna till Kustbevakningen. Regeringen gör bedömningen att utvecklingen av ett övervakningssystem bör ske skyndsamt i syfte att så snart som möjligt få det automatiserade systemet på plats.

Vad gäller sjöfylleri tillsatte regeringen den 18 december 2003 en utredning bl. a. med uppdrag att göra förnyade överväganden av frågan om införande av en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt och även överväga andra metoder för att förbättra sjösäkerheten genom att minska antalet alkoholrelaterade olyckor till sjöss. Utredningen skall lämna sitt slutbetänkande den 16 december 2005.

Vidare gör regeringen bedömningen att en kontinuerlig övervakning av handelssjöfarten och den riktade sjösäkerhetstillsynen i hamnar har en preventiv effekt. Utvecklingen av det riskanalysbaserade systemet för tillsyn bör enligt regeringens bedömning bidra till att ytterligare effektivisera och öka träffsäkerheten i inspektionsverksamheten. Regeringen bedömer också att arbetet med tillsyn inom sjösäkerhetsområdet är av stor vikt mot bakgrund av de allvarliga konsekvenser brister i säkerheten kan ge upphov till.

Resultat Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF)

HKF skall så effektivt som möjligt erbjuda sjömän ett meningsfullt och attraktivt fritids- och kulturliv. HKF skall medverka till att såväl svenskt som utländskt sjöfolk får tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter, som på ett rimligt sätt överensstämmer med samhällets ordinarie utbud. Verksamhetsutbudet skall så långt möj-

ligt kompensera för den service som sjöfolket går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss.

HKF har under året haft ett varierat utbud av aktiviteter. HKF bedriver hamnserviceverksamhet med bl.a. besök ombord på fartyg och klubbverksamhet. HKF har distribuerat svenskproducerade TV-program till svenska fartyg och tillhandahållit ett brett utbud av köpfilmerna från den svenska marknaden. HKF har också förmedlat boklån och distribuerat dagstidningar till utlandshamnar. Motions- och idrottsaktiviteter hör också till HKF:s verksamhet. Antalet sjömän och andra som tagit del av HKF:s tjänster har i stort sett kunnat bibehållas. Sammantaget bedömer regeringen att verksamhetsmålen för HKF:s verksamhet i huvudsak uppnåtts.

Resultat Rederinämnden

Rederinämnden skall 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 en viss inflaggning skett till det svenska registret. Rederinämnden inger varje år en rapport om de svenska rederiernas ekonomiska situation till regeringen. Av rapporten för 2004, framgår att de svenska rederiernas ekonomiska situation förbättrats och konkurrensförmåga stärkts genom det statliga bidraget. Rederinämnden får därmed anses ha uppnått målet för sin verksamhet.

Analys och slutsatser

Vid bedömning av måluppfyllelsen för verksamhetsområdet granskas, förutom själva måluppfyllelsen, även de återsporteringskrav som angavs i regleringsbrev och andra uppdrag som myndigheterna har. Myndigheterna har inom vissa områden svårigheter att redovisa vilka åtgärder som vidtagits för att nå måluppfyllelse.

Sammanfattningsvis bedömer dock regeringen måluppfyllelsen under 2004 som relativt god. Det kan dock konstateras att det återstår mycket arbete innan målet om jämställdhet inom sjöfarten är uppnått. Delmålet om en säker sjöfart har, som redovisas nedan, delvis uppnåtts.

Ett tillgängligt transportsystem

Det har inte varit några problem att uppnå målet att sjöfart skall kunna bedrivas året runt i svenska farvatten och på samtliga svenska hamnar av betydelse. Regeringen anser att Sjöfartsverket gör ett bra internationellt arbete med att utveckla isbrytarsamarbetet och driva frågan om en harmoniserad isbrytarreglering.

De förbättringsområden som har identifierats för att öka tillgängligheten i sjötransportssystemet för funktionshindrade och nya föreskrifter på detta område utgör viktiga delar i det fortsatta arbetet med att uppnå tillgänglighetsmålet. Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamhetsområdet för 2004 har uppnåtts.

En hög transportkvalitet

Kvaliteten i det svenska sjötransportssystemet som tillhandahålls av Sjöfartsverket, mätt i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information har successivt förbättrats. Förseningar orsakade av infrastrukturen är försumbara och antalet sjökort i elektronisk form ökar.

Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamhetsområdet för 2004 har uppnåtts.

En säker sjöfart

Det är positivt att det finns en tendens att antalet allvarliga olyckor för svenska fartyg minskar ytterligare från en låg nivå i alla sjötrafik kategorier. Antalet olyckor med fritidsbåtar ligger dock fortfarande på en relativt jämn nivå som är för hög.

De svenska fartygen har i en internationell jämförelse klarat sig väl enligt den tillsyn som utförs internationella överkommelser. Sjöräddningsmålet har uppnåtts under 2004.

Regeringen bedömer att det ökande antalet fritidsbåtar, framförallt i storstadsområdena, i kombination med att dessa båtar får allt större fartresurser gör att det finns ett ökat kontrollbehov av fritidsbåtstrafiken. Regeringen bedömer också att arbetet med tillsyn inom sjösäkerhets

området är av stor vikt mot bakgrund av de allvarliga konsekvenser brister i säkerheten kan ge upphov till.

Mot bakgrund av att människor har omkommit och skadats inom sjöfarten anser regeringen att sjösäkerhetsmålet för verksamhetsområdet för 2004 endast delvis har uppnåtts. I detta sammanhang måste dock framhållas att sjösäkerhetsarbetet hos alla myndigheter är värdefullt och den utveckling som sker på området är mycket positiv.

En god miljö

I och med att fartygstrafiken har ökat ökar också risken för negativ miljöpåverkan från sjöfarten. Regeringens uppfattning är att verksamhetsmålet för att uppnå en god miljö måste ha fortsatt hög prioritet. Regeringen betonar därför att det omfattande nationella och internationella arbete för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan som Sjöfartsverket och Kustbevakningen bedriver är viktigt. Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamhetsområdet för 2004 har uppnåtts.

En positiv regional utveckling

I det gemensamma etappmålet för delmålen tillgänglighet och positiv regional utveckling anges bl.a. att tillgängligheten för medborgare och näringsliv mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden successivt skall förbättras.

Inrikes färjetrafik har haft en positiv utveckling de senaste åren. Vad avser färjetrafik i internationell trafik har det skett en kraftig ökning av antalet anlöp i Ostkustens sjötrafikområde och en stor ökning i Stockholm–Mälardalen. I resterande sjötrafikområden har det skett små förändringar. En förklaring till detta kan vara en ökad ekonomisk aktivitet i Östersjöområdet.

Utvecklingen av gods- och passagerarvolymerna under 2004 har varit positiv för den regionala utvecklingen och måluppfyllelsen. Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamhetsområdet för 2004 har uppnåtts.

Ett jämställt sjötransportsystem

Det finns ännu inget etappmål för området utan arbetet med att formulera ett pågår. I en tidigare kartläggning som Sjöfartsverket gjort av könsfördelningen inom sjöfolket framgår att kvinnorna är kraftigt underrepresenterade. Bland befattningsgrupperna var det endast inom gruppen ekonomipersonal som en jämn könsfördelning uppnåddes. I de övriga grupperna varierade kvinnornas andel mellan 0,6 procent och 9,5 procent. Om tendensen från utbildningen av sjöbefäl håller i sig lär könsfördelningen bli något jämnare med tiden. Utvecklingen går dock långsamt vilket visas av att kvinnor endast utgör ungefär 10 procent av eleverna i utbildningen.

6.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelser utan invändning till Sjöfartsverket och HKF, d.v.s. Riksrevisionen har bedömt att myndigheternas årsredovisningar för räkenskapsåret 2004 i allt väsentligt är rättvisande.

6.6 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 samt en fortsatt ökad handel är faktorer som talar för ökade sjöfartsvolymerna i ett längre perspektiv. För vissa svenska hamnar kan den ökade utrikeshandeln vara av stor regional betydelse. Snabbast växer färje- och ro-ro-trafik i regionala system och containertrafiken i ett integrerat globalt system och denna

utveckling förväntas fortsätta. Vidare fortsätter utvecklingen med en ökad koncentration av intermodala godsflöden till ett begränsat antal hamnar. Både farleds- och hamnsystemen har god kapacitet och generellt goda förutsättningar att klara betydande volymökningar utan större nyinvesteringar.

Ökad närsjöfart medverkar till att lätta på kapacitetstrycket för landtransporterna i Europa, vilket ger säkerhets- och miljövinster för samhället. Sjöfartens infrastruktur i direkt mening består av farledssystemet och hamnarna, men lika viktigt är behovet av goda anslutningar till hamnarna i form av vägar och järnvägar för att effektiva transportkedjor skall kunna uppnås. Det är av stor vikt att dessa anslutningar beaktas i infrastrukturplaneringen.

Effektivitetsutvecklingen av transportkedjorna ställer även högre krav på att omlastningen sker snabbt, inte bara mellan fartygen utan även till lastbil och järnväg. Regeringen tillkallade under 2002 en kommitté, Godstransportdelegationen 2002, med uppdrag att lämna förslag till åtgärder från statens sida för att främja samverkan mellan transportslagen. Utredningens slutbetänkande som lämnades i juni 2004 och har remissbehandlats. Förslagen kommer att beaktas i arbetet med den transportpolitiska propositionen som regeringen planerar att presentera under hösten 2005.

Händelserna den 11 september 2001 i USA har lett till ett omfattande globalt arbete med att skydda sjöfartssektorn från brottsliga handlingar, det s.k. sjöfartsskyddet. Lagen (2004:487) om sjöfartsskydd trädde i kraft den 1 juli 2004 och omfattar både fartyg och hamnanläggningar som är verksamma i den internationella sjöfarten. I februari 2004 presenterade kommissionen ett förslag till direktiv om ökat hamnskydd, (KOM (2004) 76 slutlig), där syftet är att uppnå ett heltäckande skydd för sjöfartssektorn genom att hela hamnområdet inkluderas i regelverket kring skydd. Regeringen gav i oktober 2004 Sjöfartsverket i uppdrag att utreda hur direktivförslaget på lämpligt sätt skulle kunna genomföras i svensk rätt. Sjöfartsverket fullföljde uppdraget när verket i maj 2005 inkom med rapporten Hamnskydd vilken nu bereds inom Regeringskansliet i avvaktan på att direktivet skall antas. I den pågående utredningen av effekterna av klimatförändringar och hur samhällets sårbarhet för dessa kan minska skall senast 1 juni 2006 till regeringen redovisa översvämningsrisker och

avtappningsmöjligheter när det gäller Mälaren, Hjälmaren, Vänern och ytterligare områden där konsekvenserna blir stora vid översvämningar. Utredaren skall också föreslå åtgärder för att komma tillrätta med eventuella problem, vilket har betydelse för sjöfarten vid Södertälje sluss. Regeringen avvaktar resultatet av utredningen.

6.7 Budgetförslag

6.7.1 Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Sjöfartsverket skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta skall ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning. Sjöfartsverket har ett räntabilitetskrav (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) för perioden 2003–2005 om 3,5 procent. Vidare skall 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 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 Försvaret samt beredskap mot sårbarhet.

Regeringens överväganden

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

Regeringen föreslår vidare att det långsiktiga målet för soliditeten på lägst 30 procent skall kvarstå. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen årligen i samband med bokslutet.

6.7.2 Finansiella befogenheter

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande utan extern upplåning. Finansieringen sker internt inom verksamheten där de huvudsakliga intäkterna är avgifter och anslag. Verket har därutöver ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 350 miljoner kronor. Sjöfartsverket har i treårsplanen hemställt om ett bemyndigande att få uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram på 350 miljoner kronor. Vidare har verket hemställt om att få sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Sjöfartsverket förvaltar de medel som används för kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning.

Tabell 7.3 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2004	116 975	115 000	1 975
(varav tjänsteexport)	7 101	7 006	95
Prognos 2005	101 235	100 000	1 235
(varav tjänsteexport)	9 600	9 254	346
Budget 2006	101 300	100 000	1 300
(varav tjänsteexport)	9 600	9 400	200

Tabell 7.4 Offentlig-rättslig verksamhet

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2004	1 298 602	1 298 602	1 018 299	280 303
Prognos 2005	1 305 965	1 305 965	1 130 800	175 165
Budget 2006	1 228 400	1 228 400	1 149 200	79 200

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att ett bemyndigande ges så att Sjöfartsverket kan uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 350 miljoner kronor inom eller utanför Riksgäldskontoret under 2006. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

6.7.3 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets bedömning av investeringsbehoven fördelade på olika verksamhetsgrenar under perioden 2006–2008 räknade i prisläge per den 1 januari 2005 framgår av nedanstående tabell. Som information redovisas också beslutad investeringsbudget för 2005. Investeringarna uppgår totalt för perioden till 682,5 miljoner kronor. Detta är en ökning jämfört med förra årets investeringsplan med 69,1 miljoner kronor för perioden 2005–2007.

Under rubriken Farleder/utmärkning redovisas omfattningen av investeringar i farleder, nybyggnad, ombyggnad och återanskaffning av fyrar, annan fast utmärkning, radionavigeringssystem samt el- och teleteknisk materiel och utrustning. Sjöfartsverkets isbrytare beräknas kunna användas i ytterligare 15–20 år. De investeringar som planeras är ombyggnad av fartygsbryggor. Sjötrafikinformationssystemen utvecklas ständigt och under planperioden planeras investeringar i utveckling och ombyggnader i Sjötrafikinformationscentraler (VTS-centraler). Investeringar i den sjögeografiska verksamheten sker främst genom utveckling av system för bearbetning av djupdata, produktions- och förvaltningsverktyg för sjökortsdatabasen samt i distributionssystem för digitala produkter. En betydande del av investeringarna i lotsningsverksamheten utgörs av återanskaffning av lotsbåtar. Lotsbåtsflottan förnyas med hänsyn tagen till ålder och gångtid.

Investeringarna omfattar också förnyelse av lokaler och hamnanläggningar samt utrustning på lotsstationer, bl.a. till följd av anpassning till en rationellare organisation inom sjötrafikområdena. Investeringar i IT-system planeras för verksgemensamma funktioner, Sjöfartsinspektionen och andra myndighetsdelar.

Tabell 6.5 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Totala utgifter under perioden 2006-2008	Utfall 2004	Prognos 2005	Budget 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
Farleder/utmärkning	489,4	208,2	132,6	133,4	155,0	201,0
Isbrytning	10,0	3,9	7,0	2,0	3,0	5,0
Sjötrafikinformation (VTS)	33,0	17,5	16,0	15,0	10,0	8,0
Sjögeografisk information (Sjökortsproduktion)	6,1	4,7	7,6	2,8	1,3	2,0
Lotsning	81,0	12,7	32,2	27,0	27,0	27,0
Sjöräddning	0	0,9	1,5	-	-	-
Sjöfartsinspektionen	13,0	4,9	5,5	5,0	3,0	5,0
Sektors- och myndighetsuppgifter (exkl. Sjöfartsinspektionen)	25,0	4,6	7,5	8,0	9,0	8,0
Gemensamma funktioner	25,0	23,2	12,7	8,0	9,0	8,0
Summa investeringar	682,5	280,6	222,6	201,2	217,3	264,0
Lån	-	-	-	-	-	-
Egna medel	682,5	280,6	222,6	201,2	217,3	264,0
Summa finansiering	682,5	280,6	222,6	201,2	217,3	264,0

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns.

6.7.4 36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

Tabell 6.6 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2004	71 000	0	
2005	Anslag 71 000 ¹		70 574
2006	Förslag 70 574		
2007	Beräknat 70 574		
2008	Beräknat 70 574		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/2005:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

Anslaget är avsett att finansiera tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelsjöfarten. Från anslaget finansieras Sjöfartsverkets kostnader för informationsinsatser för att förbättra sjösäkerheten och för att minska miljöpåverkan, främst avseende fritidsbåtlivet. Vidare ingår vissa kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet, samt vissa övriga kostnader för fritidsbåtstrafiken och yrkesfisket m.m., vilka inte skall belasta handelsjöfarten. Anslaget får även

användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten.

Regeringens överväganden

Regeringen är från tillgänglighets- och sjösäkerhetssynpunkt angelägen om att infrastrukturen som används av skärgårdsbor och fritidsbåtsägare även i fortsättningen håller en god standard. Anslaget täcker inte de kostnader som Sjöfartsverket har i dag för verksamheten utan underskottet täcks med intäkter från handelsjöfartens farledsavgifter.⁷ Regeringen föreslår att 70 574 000 kronor anvisas under anslaget för 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 70 574 000 kronor, respektive 70 574 000 kronor.

⁷För 2006 prognostiseras i storleksordningen 833 miljoner kronor tillföras verksamheten genom farledsavgifter.

6.7.5 36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tabell 6.7 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2004	Utfall	62 660		0
2005	Anslag	59 660 ¹	Utgifts-prognos	59 214
2006	Förslag	62 284		
2007	Beräknat	62 284		
2008	Beräknat	62 284		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/2005:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

Från anslaget utgår bidrag till täckande av underskott 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 för 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

6.7.6 36:8 Sjöfartsregistret

Tabell 6.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2004	Utfall	4 524		500
2005	Anslag	5 786 ¹	Utgifts-prognos	5 709
2006	Förslag	5 880		
2007	Beräknat	6 009 ²		
2008	Beräknat	6 142 ³		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/2005:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

²Motsvarar 5 880 tkr i 2006 års prisnivå

³Motsvarar 5 880 tkr i 2006 års prisnivå

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 5 880 000 kronor anvisas för att täcka kostnaden för verksamheten under 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 6 009 000 kronor respektive 6 142 000 kronor.

Tabell 6.9 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:8 Sjöfartsregistret

Tusental kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	5 786	5 786	5 786
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris & löneomräkning ²	129	259	393
Beslut	-35	-36	-37
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	5 880	6 009	6 142

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2005 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

6.7.7 36:9 Rederinämnden: Administration

Tabell 6.10 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2004	Utfall	1 153		1 446
2005	Anslag	1 425 ¹	Utgifts-prognos	1 406
2006	Förslag	1 431		
2007	Beräknat	1 463 ²		
2008	Beräknat	1 501 ³		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/2005:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

²Motsvarar 1 431 tkr i 2006 års prisnivå

³Motsvarar 1 431 tkr i 2006 års prisnivå

Anslaget används för Rederinämndens kostnader för administration, arvoden m.m. Rederinämnden disponerar avgiftsintäkter om ca 900 000 kronor från verksamheten.

Tabell 6.11 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:9 Rederinämden: Administration

Tusental kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	1 425	1 425	1 425
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris & löneomräkning ²	15	47	85
Beslut	-9	-9	-9
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 431	1 463	1 501

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2005 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

Regeringens överväganden

Rederinämden administrerar sjöfartsstödet. Inga förändringar har skett beträffande nämndens verksamhet. Regeringen föreslår att 1 431 000 kronor anvisas för att täcka kostnaden för verksamheten under 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 1 463 000 kronor respektive 1 501 000 kronor.

6.7.8 Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Regeringens överväganden

HKF:s verksamhet finansieras i huvudsak med en andel av de farledsavgifter som Sjöfartsverket tar ut. För delar av verksamheten tar HKF ut avgifter. Därutöver får HKF bidrag från bl.a. kommuner och privata organisationer. För år 2004 var intäkterna sammanlagt 27,5 miljoner kronor. Av dessa utgjorde intäkterna från farledsavgifterna 19,5 miljoner kronor. Den inriktning och de ekonomiska förutsättningar som verksamheten har innebär att staten inom några år kan behöva tillskjuta nya medel för att finansiera verksamheten. Regeringen tillkallade därför föregående år en särskild utredare med uppgift att med utgångspunkt från kraven i ILO-konvention (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn föreslå hur Sverige bör organisera välfärdsverksamheten utifrån

målsättningen att till lägsta möjliga kostnad uppfylla de krav som konventionen ställer.

Den särskilde utredaren har nu avlämnat sitt betänkande (SOU 2005:11) Välfärdsverksamhet för sjömän.

Utredaren föreslår att den välfärdsverksamhet HKF bedriver inordnas i Sjöfartsverket, eftersom en sådan lösning leder till samordningsvinster. En fristående organisationskommitté bör tillsättas för att förbereda att HKF inordnas i Sjöfartsverket. Organisationskommittén bör på detaljnivå analysera hur de administrativa samordningsvinsterna bör realiseras och vilka personal- och kostnadsmässiga effekter som i övrigt uppstår.

När det gäller övriga förslag konstaterar utredaren inledningsvis att Sverige genom att ratificera konventionen om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn i praktiken åtagit sig att bibehålla i stort sett samma nivå på välfärdsverksamheten som rådde vid ratifikationstillfället, dvs. 1990. Mot bakgrund av detta har utredaren analyserat två slags kostnadsminskande förändringar, den ena avser förändringar som med hög grad av sannolikhet bör vara förenliga med ILO:s regelverk, den andra avser förändringar vars förenlighet med ILO:s regelverk är mindre given.

När det gäller förändringar som med hög grad av sannolikhet bör vara förenliga med ILO:s regelverk diskuteras fyra tänkbara förändringar av detta slag: att upphöra med de delar av HKF:s verksamhet som konventionen inte ställer krav på, att lägga ut verksamhet som HKF driver i egen regi på entreprenad, att öka samverkan mellan HKF och andra svenska välfärdsaktörer, samt att uppnå administrativ rationalisering genom att inordna den välfärdsverksamhet HKF bedriver i en större organisation.

När det gäller förändringar vars förenlighet med ILO:s regelverk är mindre given diskuterar utredaren två förändringar. Den ena är att så långt möjligt ersätta den kollektiva bokutlåningsmodell som HKF i dag tillämpar, dvs. sjömansbibliotekets utlåning av boklådor till fartygen, med en individuell modell, enligt vilken den enskilde sjömannen skulle hänvisas till sitt kommunala bibliotek. Den andra förändringen utredaren diskuterar är att avveckla den hamn-service HKF i dag bedriver (med undantag för fartygsbesöken) och i stället inrätta en till sjömannens förutsättningar anpassad transportser

vice som erbjuder besökande sjömän transport till aktiviteter inom ramen för samhällets vanliga kultur- och fritidsutbud. Utredaren anför att båda förslagen torde vara förenliga med kraven i konvention nr 163. Däremot är det inte lika givet att ILO skulle anse att de förändringar de skulle innebära vore förenliga med Sveriges åtaganden att bibehålla i stort sett samma standard som vid ratifikationstillfället.

När det gäller finansieringen av HKF:s verksamhet anser utredaren att den kollektiva avgiften från sjöfartskällor, som är den huvudsakliga finansieringskällan, bör ha bättre korrespondens mellan avgift och motprestation än dagens modell. De konventionsbundna tjänster som utlandsflaggade fartyg utnyttjar, dvs. i första hand hamnservice i Sverige, bör fortsatt finansieras med medel från uttagna farledsavgifter. De konventionsbundna tjänster som primärt riktar sig till svenskflaggade fartyg, dvs. tjänster till fartyg till sjöss, bör däremot finansieras genom en kollektiv avgift som endast belastar svenskflaggade fartyg.

Betänkandet har remissbehandlats. Flertalet remissinstanser har varit kritiska till förslagen, främst de förslag vars förenlighet med ILO:s regelverk är mindre givet.

Inledningsvis vill regeringen slå fast följande. Sverige har genom att ratificera konvention nr 163 i praktiken åtagit sig att bibehålla i stort sett samma nivå på välfärdsverksamheten som rådde vid ratifikationstillfället. Sverige fäste då stor vikt vid välfärdsfrågor för sjömän. Detta gäller fortfarande, särskilt mot bakgrund av den starka utbyggnaden av den svenska handelsflottan som för närvarande sker till följd av det 2001 införda sjöfartsstödet. När det gäller inriktningen av den fortsatta välfärdsverksamheten som HKF bedriver har regeringen därför inte för avsikt att föreslå några förändringar av verksamheten, som inte skulle anses förenliga med ILO:s regelverk. Sjömansbibliotekets utlåning av boklådor till fartygen kommer därmed att finnas kvar. Den hamnservice HKF i dag bedriver kan enligt regeringens uppfattning inte heller dras ner så långt att bara fartygsbesöken återstår.

Att ett medlemsland åtagit sig en viss nivå på sin välfärdsverksamhet innebär dock inte enligt ILO:s stadga att förändring av verksamheten är utesluten för all framtid. Stadgan hindrar inte ett medlemsland från att anpassa verksamhetens omfattning med hänsyn till objektiva iakttagbara förändringar av t.ex. demografiska förhållanden.

Stadgan hindrar inte heller förändringar, som leder till att verksamheten bedrivs effektivare. Det anges uttryckligen i konventionen att välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder skall ses över ofta för att säkerställa att de är ändamålsenliga med hänsyn till de förändringar i sjömannens behov som följer av teknisk, operativ och annan utveckling inom sjöfartsnäringen. Det nyligen införda sjöfartsskyddet, som medför att det är svårare för besättningarna att komma iland är en sådan förändrad omvärldsfaktor som måste beaktas. Verksamheten vid HKF har under de senaste åren varit underbalanserad, varvid uppstående underskott fått täckas med medel från rådets balanserade kapitalförändring. För budgetåret 2004 var budgeten i balans.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen i det följande vissa förändringar av verksamheten. Sjöfartsverket skall finansiera sin verksamhet med de intäkter som uppbärs av brukarna av tjänsterna. Även HKF:s verksamhet finansieras i huvudsak med dessa intäkter. En administrativ samordning med Sjöfartsverket bör leda till att de årliga kostnaderna för administration minskar utan att det påverkar verksamheten. Regeringen föreslår därför att HKF avskaffas som självständig myndighet och att verksamheten inordnas i Sjöfartsverket.

När det gäller finansieringen av HKF:s verksamhet anser regeringen att den nuvarande modellen fungerar väl, dvs. att Sjöfartsverket lämnar bidrag till verksamheten tillsammans med direkta avgiftsintäkter från dem som utnyttjar verksamhetens tjänster.

Det nuvarande avgiftsuttaget har dock den svagheten att uttaget från svensk- respektive utlandsflaggade fartyg inte står i rimlig proportion till hur de olika grupperna utnyttjar HKF:s tjänster. Eftersom den totala kostnaden för HKF:s verksamhet troligen kommer att minska med regeringens förslag, kommer också omfattningen av den obalans som finns mellan utländska och svenska fartygs bidrag att minska. Mot bakgrund av de relativt små belopp det rör sig om anser regeringen inte att det är motiverat att skapa ett särskilt avgiftssystem enbart av skälet att uppnå en bättre balans mellan de fartyg som utnyttjar tjänsterna och de fartyg som betalar för dem.

ILO:s konvention nr 163 riktar sig till sjömän som är anställda i någon befattning ombord på ett sjögående fartyg. HKF:s verksamhet har i dag en bredare verksamhet än vad konventionen

ställer krav på. HKF bedriver den konventionsbundna och icke konventionsbundna verksamheten till stor del integrerat. Det är därför inte möjligt att ange den exakta omfattningen på de delar som går utöver konventionens krav. Utredaren har föreslagit att HKF skall upphöra med den verksamhet som inte omfattas av konventionen. På så sätt skulle kostnaderna för verksamheten kunna minskas. Flertalet remissinstanser har mottagit förslaget negativt. Några remissinstanser har anfört att HKF genom den icke konventionsbundna verksamheten tillförs betydande merintäkter. Enligt regeringens mening är det viktigaste att HKF:s kärnverksamhet bedrivs på ett bra sätt och inom ramen för tilldelade resurser. Om HKF tillförs merintäkter av att bedriva verksamhet som går utöver konventionens krav går inte att med säkerhet fastställa, eftersom konventionsbunden och icke konventionsbunden verksamhet bedrivs integrerat.

Regeringen har beaktat den kritik som remissinstanserna framfört mot förslaget att avskaffa den verksamhet konvention nr 163 inte ställer krav på och föreslår inte att HKF skall lägga ner den icke konventionsbundna verksamheten. Bestämmelserna i avgiftsförordningen (1992:191) måste dock beaktas. Det finns heller inget hinder för att avgiftsfinansiera också den konventionsbundna verksamheten.

Regeringen har för avsikt att efter riksdagens beslut tillsätta en organisationskommitté inför HKF:s överföring till Sjöfartsverket. Regeringen föreslår att överföringen av HKF:s verksamhet skall ske från och med den 1 januari 2007. I avvaktan på resultatet av organisationskommittén föreslår regeringen att den finansiering som gäller för HKF för budgetåret 2005 också skall gälla för 2006. Detta innebär att verksamheten finansieras av en andel, uppgående till 19 500 000 kronor, av de farledsavgifter som Sjöfartsverket tar ut.

6.7.9 Kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning

Regeringen beslutade den 2 mars 1995 att uppdraga åt Sjöfartsverket att låta genomföra en övertäckning av M/S Estonia. Riksdagen beslutade (prop. 1995/96:105, bet. 1995/96:TU15, rskr. 1995/96:205) i samband med tilläggsbudgeten att anvisa ett förslagsanslag för övertäckningsarbetet.

Den 19 juni 1996 beslutade regeringen att övertäckningsarbetet skulle avbrytas. Den 11 februari 1999 beslutade regeringen att övertäckningsarbetet inte skulle återupptas. Sjöfartsverket har förhandlat med det konsortium som ombesörjde det avbrutna övertäckningsarbetet. Förhandlingarna rörde ersättningsanspråk med anledning av att avtalet mellan konsortiet och Sjöfartsverket sades upp då arbetet avbröts. Parterna slöt ett avtal som innebär att Sjöfartsverket har en fordran på konsortiet som garanterar Sjöfartsverket en ersättning om minst 100 miljoner kronor. Det ankommer på regeringen att besluta om användningen av dessa medel.

Regeringen gav den 21 oktober 1996 Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att vara statens organ för kontakter med anhöriga till offer för M/S Estonias förlisning. Uppdraget utvidgades senare till att gälla även överlevande efter haveriet. Särskilt under de första åren efter fartygets förlisning fanns ett stort behov hos dessa grupper att få vägledning och informationsstöd från en central instans. Mot bakgrund av detta beslutade regeringen att utvidga uppdraget och gav Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att insamla och sammanställa uppgifter med anknytning till M/S Estonias haveri samt med utgångspunkt i en sådan faktabank tillhandahålla allmänheten information och besvara frågor om M/S Estonias förlisning. Kostnaden för uppbyggandet av faktabanken och utförandet av uppdraget har beräknats till 10 miljoner kronor.

I den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionens slutrapport om förlisningen, konstaterade kommissionen en rad sjösäkerhetsbrister hos M/S Estonia. Kommissionen rekommenderade ett antal åtgärder för att förbättra sjösäkerheten på fartyg av motsvarande slag. Mot bakgrund av dessa rekommendationer gav regeringen 2001 Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att initiera forskningsprojekt som syftar till att förbättra sjösäkerheten. För dessa forskningsprojekt har regeringen avsatt totalt 70 miljoner kronor och finansieringen har skett genom de medel som konsortiet för övertäckande av M/S Estonia har erlagt till Sjöfartsverket.

Regeringens överväganden

Sjöfartsverket, Styrelsen för psykologiskt försvar, Vinnova och andra statliga myndigheter har

haft och kommer sannolikt även i framtiden att ha kostnader med anknytning till M/S Estonias förlisning. Såväl kostnadernas storlek som deras utfall i tiden är svår att prognostisera. Regeringen föreslår att dessa medel, som förvaltas av

Sjöfartsverket och som för närvarande uppgår till ca 20 miljoner kronor, skall kunna användas för framtida kostnader föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning, som t.ex. sjösäkerhetsforskning.

7 Luftfart

7.1 Omfattning

Verksamheten omfattar civil luftfart. Ansvariga myndigheter inom verksamhetsområdet är nybildade Luftfartsstyrelsen och affärsverket Luftfartsverket. 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 skall ske genom att Luftfartsstyrelsen utfärdar föreskrifter, prövar frågor om tillstånd, utövar tillsyn, svarar för skyddet av miljön mot föroreningar från den civila luftfarten, ombesörjer beredningsplanläggning för civila flygtransporter, verkar för att hänsyn tas till funktionshindrade personers behov

inom den civila luftfarten samt har samordningsansvaret för trafiksäkerhetsarbetet inom luftfarten. 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 och utbildning av flygledare.

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

7.2 Utgiftsutveckling

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

Tabell 7.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Budget 2005 ¹	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ²	28,9	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	81,1	81,1	80,6	80,6	80,6	80,6
Totalt för Verksamhetsområde Luftfart	110,0	111,1	110,7	110,7	110,7	110,7

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

² Avser endast den del av TEN-anslaget som kan disponeras av Luftfartsstyrelsen. Under 2004 disponerades delen av Luftfartsverket.

7.3 Insatser

Stockholmsberedningen

Stockholmsberedningens delbetänkande om tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm – Mälardalsregionen (SOU 2003:33) har, som regeringen nämnt i förra årets budgetproposition, remissbehandlats 2003. Frågan är fortsatt föremål för beredning inom Regeringskansliet.

Inskrivningsregistret för luftfartyg, statlig flygräddningstjänst och registerkontroll vid flygplatser

Luftfartsstyrelsen svarar från och med den 1 april 2005 för inskrivning av rättigheter i luftfartyg. Den inskrivningsbok som tidigare fördes vid Stockholms tingsrätt har avslutats, och gjorda inteckningar är överflyttade till Luftfartsstyrelsens inskrivningsregister. Från och med den 1 april 2005 är det möjligt att med sakrättslig verkan skriva in förvärv av äganderätt till luftfartyg samt nyttjanderätt till luftfartyg i Luftfartsstyrelsens inskrivningsregister.

Sedan den 1 juli 2005 är Luftfartsstyrelsen också behörig myndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer. Det innebär att det är hos Luftfartsstyrelsen som lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer ska deponera försäkringsbevis eller annat bevis på att de har giltig försäkring.

Den 1 mars 2005 överfördes den enhet inom Luftfartsverket som utför den statliga flygräddningstjänsten till Luftfartsstyrelsen som numera ansvarar för denna räddningstjänst.

Luftfartsstyrelsen har även tagit över registerkontrollen av säkerhetsklassad personal vid de statliga flygplatserna från Luftfartsverket.

Flygtrafiktjänst

Under våren 2005 driftsatte Luftfartsverket det nya flygtrafikledningssystemet EUROCAT 2000E och två nya kontrollcentraler för flygtrafikledning i det svenska lufttrummet i Malmö och Stockholm. Med detta

får Sverige ett flygtrafikledningssystem som tillhör de modernaste som finns i världen. Den nya tekniken innebär att flygsäkerhetsbefrämjande funktioner har tillkommit och att kapaciteten för att möta förväntad utveckling av flygtrafiken under lång tid framåt är säkrad.

7.4 Mål och resultatbedömning

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har regeringen i regleringsbrev fastställt verksamhetsmålen för Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket. För Luftfartsverket har det fastställts ekonomiska mål. Resultatet för 2004 i förhållande till dessa mål framgår av den följande redovisningen.

Ett tillgängligt transportsystem

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

Resultat: Luftfartsverket har i sin tidigare roll som sektormyndighet tagit fram mått som beskriver möjligheten att med flyg ta sig till (tillgänglighet) och från (åtkomlighet) olika svenska destinationer med tillgång till en flygplats. Måttet visar den genomsnittliga vistelse tiden på respektive destination. Flygplatser med bra tillgänglighet i inrikestrafiken är de flygplatser som har täta avgångar till Stockholm, som är navet 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 för endagsresor i luftfartssystemet har försämrats något om man ser till medianvärdet på vistelsetiden, men sett till kapaciteten (räknat i antal flygstolar) så har tillgängligheten i flygsystemet ökat. 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 flygplatsen innebär att även den staden har en bra tillgänglighet och åtkomlighet ut i Europa.

Luftfartsstyrelsen skall enligt sin instruktion verka för att hänsyn tas till funktionshindrade resenärers särskilda behov i luftfarten. Flyget hade även under 2004 den bästa tillgängligheten för funktionshindrade jämfört med andra trafikslag. 86 procent av de funktionshindrade uppger att de kunnat resa med flyget. Det är dock 23 procent av dessa som anser att de reser med vissa besvär. 14 procent uppger att de inte alls kan resa med flyget. Den grupp som har svårast att resa med flyg är numera de synskadade. En jämförelse med tidigare mätningar visar att det varit personer med flera funktionshinder som haft störst problem. Hälften av de synskadade som deltagit i undersökningen uppger att de kan resa utan besvär, vilket är en siffra som sjunkit från sju av tio sedan 2002. De situationer som är svårast att hantera för de funktionshindrade är att ta del av information på flygplatser och flygplan och att vistas inom flygplatsen och på flygplanet utan att störas av allergi/astmaframkallande faktorer.

En hög transportkvalitet

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

Resultat: Den av Rikstrafiken upphandlade flygtrafiken håller en hög regelbundenhet och endast en linje ligger under 95 procent regelbundenhet. Kabinfaktorerna, som anger hur stor andel av platserna som används vid en flygning, varierar mellan 25 och 45 procent, något som klart understiger den genomsnittliga kabinfaktorn för inrikesflyget i Sverige som är 61,4 procent.

Luftfartsverket följer sedan fem år tillbaka punktligheten på Arlanda. Lite över hälften av flygningarna är punktliga och av de försenade flygningarna var 2/3 försenade mindre än 15 minuter. Säsongsvariationen är stor och punktligheten påverkas framförallt av graden av trafikvolym i flygtransportsystemet. Vädret är en annan viktig faktor.

Välutvecklade intermodala persontransportlösningar skulle innebära förbättringar för

flygets kunder. Det finns dock problem med kollektivtrafikförsörjningen till flygplatserna. Kollektivtrafikförsörjningen till Arlanda och antalet fjärrtåg dit har minskat och vissa flygplatser i landet har ingen kollektivtrafikanslutning alls.

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 flygsäkerhetsstandarden skall 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 skall antalet haverier inom privatflyget halveras under perioden. Skyddet mot brottsliga handlingar som äventyrar säkerheten för den civila luftfarten skall vara i nivå med det som finns i andra välutvecklade luftfartsnationer.

Resultat: Det har endast förekommit ett haveri inom charter- och linjefart under 2004 och det medförde inga personskador. Internationellt sett är detta en bra siffra. Inom bruksflyget har fem haverier inträffat men inga personskador. Skolflyget har haft två haverier utan personskador. Inom privatflyget däremot har antalet olyckor ökat drastiskt. 23 haverier förekom under året och två av dessa medförde sju omkomna. För att målet om flygsäkerhet, en halvering av haverierna, skall uppnås får inte mer än två haverier inträffa fram t.o.m. 2007.

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 och en översyn av de regler som tillkom 2002 efter terrorkatastroferna i USA har inletts under 2004. 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 livs-

miljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador samt en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas.

Resultat: För luftföroreningar kräver målets infriande såväl nationella åtgärder som att miljöfrågorna drivs aktivt i det internationella arbetet. Inom EU, ECAC och ICAO har Sverige verkat för skärpta regler när det gäller buller och utsläpp av luftföroreningar.

Luftfartsverket bedriver ett aktivt miljöarbete. Utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser från luftfarten ökade dock under 2004. Koldioxidutsläppen ökade med 10 procent till ca 2,1 miljoner ton (inrikes trafik samt utrikes avgångar). Ca 15 000 ton kommer från Luftfartsverkets egen verksamhet. Luftfartsverket har kunnat minska koldioxidutsläppen från den egna verksamheten genom att minska förbrukningen av fossila bränslen och drivmedel. På internationell nivå har Luftfartsverket, och senare Luftfartsstyrelsen, arbetat för att ett system för handel med utsläppsrätter för luftfarten skall utredas vidare.

Kväveoxidutsläppen ökade under 2004 med 13 procent till ca 8 700 ton. Ungefär 2 procent av utsläppen kommer från markbunden verksamhet. Även svavel-, kolväte- och kolmonoxid ökade med runt 10 procent vardera under 2004. Ökningarna beror främst på ökad flygtrafik. Den 1 mars 2004 infördes en ny miljörelaterad startavgift för kväveoxidutsläpp på Luftfartsverkets alla flygplatser. Modellen har tagits fram genom ett internationellt samarbete lett av Sverige. Luftfartsstyrelsen fortsätter utvecklingsarbetet av modellen och andra styrmedel.

Luftfartsverket har arbetat med att minska bullerstörningar i befintlig bebyggelse enligt det åtgärdsprogram som föreslogs i prop. 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter". I december 2004 var åtgärdsprogrammets första etapp genomförd vid åtta av Luftfartsverkets flygplatser. Vid fyra flygplatser har konstaterats att inga byggnader berörs av den första etappen och vid ytterligare fyra flygplatser avvaktar Luftfartsverket beslut i Miljödomstolen om ytterligare isoleringskrav. Totalt har ca 300 fastigheter åtgärdats till en kostnad av 44,5 miljoner kronor.

En positiv regional utveckling

Verksamhetsmål: Flygtransportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av stora 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 2004 81,1 miljoner kronor och Luftfartsverket bidrog med 22,4 miljoner kronor.

Regeringen införde allmän trafikplikt på tio inrikes flyglinjer under slutet av 2001 och uppdrog åt Rikstrafiken att upphandla trafiken. Trafik bedrivs på samtliga dessa linjer. Därutöver har en förnyad upphandling gjorts under 2005 på samma 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 skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Resultat: I Luftfartsverkets styrelse för 2004/05 är könsfördelningen 57 procent kvinnor och 43 procent män, exklusive arbetstagarrepresentanterna. För styrelsen för Luftfartsstyrelsen är könsfördelningen 60 procent kvinnor och 40 procent män. För Luftfartsstyrelsen totalt var könsfördelningen 41 procent kvinnor och 59 procent män. Någon förändring av fördelningen i de olika påverkansorganisationerna för flyget har inte skett. I Svenska Kommunförbundet är 9 av 21 representanter kvinnor, i Svenska Flygföretagens Riksförbund är 2 av 10 representanter kvinnor och i Föreningen Svenskt Flyg finns det inga kvinnor alls bland de 6 representanterna. Även bland flygbolagen dominerar männen och endast 6 av 21 bolag har kvinnor representerade i sina styrelser och endast ett bolag har en kvinnlig styrelseordförande. Sett till såväl statliga som icke-statliga flygplatser med reguljär trafik är 24 procent av flygplatscheferna kvin-

nor och sett enbart till de statliga flygplatserna är knappt 50 procent kvinnor. Kvinnor och män nyttjar systemet olika. 62 procent av alla passagerare från Arlanda är män. Andelen kvinnliga passagerare har dock ökat från föregående år. Männens resande utgörs nästan till hälften av tjänsteresor medan endast 32 procent av kvinnornas resor är av detta slag. Tjänsteresandet minskade dock i båda grupperna med några procent under 2004.

Luftfartsverkets ekonomiska resultat

Verksamhetsmål: Det långsiktiga målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet skall uppgå till 8 procent av eget kapital och att soliditeten skall uppgå till 20 procent. Som restriktion för prishöjningar gäller att trafikavgifterna, exkl. undervägsavgifter, avgifter för luftfartsskydd och bulleravgifter, i genomsnitt över åren får öka med högst nettoprisindex, mätt från och med 1993 års nivå.

Resultat: Den långvariga nedgången i flygtrafiken bröts under 2004 och antalet passagerare i linjefart och chartertrafik på Luftfartsverkets flygplatser ökade med drygt 5 procent under 2004. Antalet landningar ökade också med drygt 5 procent. Luftfartsverkets resultat efter finansiella poster för 2004 blev 124 miljoner kronor. Det är en förbättring med 172 miljoner kronor jämfört med 2003 års förlust på 48 miljoner kronor. Det positiva resultatet beror framförallt på att trafikvolymen på allvar har vänt uppåt efter flera år av nedgång. Investeringarna har i stort sett halverats under 2004 jämfört med 2003 och stannar på 737 miljoner kronor. Luftfartsverket planerar för årliga investeringar under en miljard kronor, efter att ha investerat totalt ca 12 miljarder kronor under de föregående fem åren. Ett åtgärdsprogram genomförs för att förbättra Luftfartsverkets resultat med sammanlagt en miljard kronor till och med 2006.

Regeringens överväganden

Regeringen konstaterar att de verksamhetsmål som formulerats inom verksamhetsområdet Luftfart i huvudsak har uppfyllts. Luftfartsverkets ekonomiska mål för räntabilitet och

soliditet nåddes dock inte, men med Luftfartsverkets åtgärdsprogram är prognosen att räntabilitetsmålet uppnås 2006 och soliditetsmålet 2008. Restriktionerna för prishöjningar har följts enligt de riktlinjer som infördes 1993.

7.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har granskat Luftfartsverkets årsredovisning för 2004. Revisionsberättelsen innehåller inga invändningar.

7.6 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 inte bedömer det kommersiellt lönsamt att bedriva luftfart. I detta stöd ingår i dag ett statligt flygplatsstöd och upphandling av trafik till ett antal orter i landet.

Under 2001 inträffade en dramatisk förändring i omvärlden, vilket bidrog till ett kraftigt trendbrott i passagerarvolym inom luftfarten. Denna trend förstärktes under 2002 och 2003. Under 2004 återhämtade sig marknaden delvis. Samtidigt förstärktes överströmningen av passagerare till lågkostnadsbolag samt till billigare biljetter i det traditionella reguljärflyget. Den del av flygbranschen som minskat mest är charterresandet.

Det finns de närmaste åren god kapacitet i flygplats- och flygtrafiktjänstsystemet för att ta hand om en ökad trafiktillväxt. Den enda infrastrukturinvestering som planeras i det statliga flygplatssystemet är en utbyggnad av Pir F på Arlanda i syfte att undvika brist på uppställningsplatser.

Riksdagen har 2004 godkänt att regeringen delar upp Luftfartsverket och skapar en ny luftfartsmyndighet. Syftet med denna uppdelning är att undvika rollkonflikter mellan myndighetsverksamhet och produktionsverksamhet. Regeringen genomförde delningen den 1 januari 2005. Den nya myndigheten Luftfarts-

styrelsen omfattar den tidigare Luftfartsinspektionen och avdelningen Luftfart och Samhälle samt övriga funktioner som har en myndighetsutövande uppgift utan direkt koppling till kommersiella uppgifter. De kvarvarande delarna av Luftfartsverket har hand om produktionsverksamhet, dvs. främst de statliga flygplatserna och flygtrafiktjänsten. Denna verksamhet skall bidra till att de transportpolitiska målen för luftfarten uppnås genom att på ett företagsekonomiskt lönsamt sätt ansvara för driften och utvecklingen av kostnadseffektiva, säkra och välfungerande flygplatser och flygtrafiktjänst.

Flygsäkerhets-, miljö- och kapacitetsfrågorna har fortsatt hög prioritet och kräver såväl nationella som internationella åtgärder. Villkoren för svensk luftfart fastställs inom ramen för EU:s arbete men också i andra internationella organisationer, främst inom FN-organet för civil luftfart ICAO, det europeiska samarbetsorganet ECAC, Eurocontrol och EASA.

7.7 Budgetförslag

7.7.1 Luftfartsverket

7.7.1.1 Luftfartsverkets ekonomiska mål

Luftfartsverket skall 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 2006–2008 bedöms bli 252, 324 respektive 396 miljoner kronor. 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. 1993. Vidare skall verket ha en soliditet om minst 25 procent. Luftfartsverket bedömer att verket har ett behov av en låneram på 7 700 miljoner kronor.

I Luftfartsverkets treårsplan presenterades följande prognos för den kommande treårsperioden.

Tabell 7.2 Ekonomisk utveckling

Miljoner kronor där ej annat anges

	Prognos 2005	Prognos 2006	Prognos 2007	Prognos 2008
Resultat efter skattemotsvarighet	108	252	324	396
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	4	8	9	11
Soliditet (%)	20	22	24	27
Beräknad skattemotsvarighet	31	75	78	101
Beräknad utdelning	36	84	108	132

Regeringens överväganden

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav om 8 procent av eget kapital (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) fortfarande är motiverat.

Regeringen föreslår vidare att målet för soliditeten är att den långsiktigt skall vara lägst 25 procent. Med det åtgärdsprogram som Luftfartsverket har redovisat är bedömningen att målet kommer att uppnås 2008.

Regeringen föreslår att basåret för den prisrestriktion Luftfartsverket har avseende trafikavgifterna förändras till den 1 januari 2001. Basåret bör användas under en konjunkturcykel för luftfartsmarknaden och skälet är att kunna göra avgiftsförändringar som följer dess variationer. Det aktuella valet av basår bygger på att luftfartsmarknaden hade sitt toppår 2000, räknat i antal passagerare, och att marknaden därefter krympte under ett antal år. Den avgiftssänkning som skedde i samband med bildandet av Luftfartsstyrelsen skall inte ingå i beräkningar av tillgängligt utrymme för avgiftshöjningar. I övrigt är allt oförändrat, dvs. att prisrestriktionen gäller för verkets trafikavgifter, exklusive undervägsavgifter, luftfartsskyddsavgifter och bulleravgifter, och att dessa i genomsnitt får öka med högst nettoprisindex räknat från den 1 januari 2001.

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

Utdelning och skattemotsvarighet som skall inbetalas till inkomsttitel under 2006 bör även

fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

7.7.1.2 Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Luftfartsverkets investeringar har finansierats dels med internt tillförda medel, dels med lån i Riksgäldskontoret. Verket har under 2005 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 och den ram Luftfartsverket har för utställandet av sådana säkerheter under 2005 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 skall placeras räntebärande och förbehållas placeringar med låg risk.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att även under 2006 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 7 700 miljoner kronor. Luftfartsverket bör även få teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram på 150 miljoner kronor. Vidare föreslår regeringen att riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om bildande av bolag inom ramen för Luftfartsverkskoncernen. Bakgrunden är att bolag kan behöva bildas för att underlätta samriskprojekt i den kommersiella verksamheten. Vidare kan bolag behöva bildas för att driva gemensamma projekt mellan olika organisationer inom Europa. Luftfartsverket föreslås vidare få rätt

att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 60 miljoner kronor. Därutöver föreslår regeringen att Luftfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank. Vidare föreslår regeringen att överskottslikviditeten får placeras i statsgaranterade skuldebrev och hos motpart med kreditvärdighet motsvarande kategori K1 enligt nordisk Ratings system eller motsvarande. Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2006.

7.7.1.3 Luftfartsverkets investeringsplan

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2006–2008 på sammanlagt 2 400 (2 300) miljoner kronor. Under planeringsperioden planeras vissa kompletterande investeringar för att till fullo utnyttja de investeringar som tidigare gjorts i kapacitetsutbyggnaden på Arlanda. I övrigt domineras planen av ersättningsinvesteringar för att säkerställa flygsäkerhet och en tillfredsställande kapacitet och kvalitet i LFV:s infrastruktur samt i miljöinvesteringar.

Tabell 7.3 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Total utgift under 2005-2008	Utfall 2004	Prognos 2005	Budget 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
Arlanda flygplats	1 470	431	470	400	300	300
Övriga flygplatser	1 000	247	280	240	240	240
Flygtrafiktjänsten	480	15	150	100	150	80
Övriga investeringar	450	42	100	60	110	180
Summa investeringar	3 400	735	1 000	800	800	800
Lån i RGK		-	-	-	-	-
Internt tillförda medel	3 400	735	1 000	800	800	800
Övrig finansiering	-	-	-	-	-	-
Summa finansiering	3 400	735	1 000	800	800	800

Regeringens överväganden

Regeringen konstaterar 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 investeringsplanen godkänns.

7.7.2 Luftfartsstyrelsen

Från och med den 1 januari 2005 finns den nya myndigheten Luftfartsstyrelsen som skall ansvara för luftfartens myndighetsverksamhet. Luftfartsstyrelsen finansieras genom avgifter och myndighetens ekonomiska mål under perioden 2005–2008 är att kostnaderna skall täckas av myndighetens avgifter. Luftfartsstyrelsen har även presenterat en investeringsplan för perioden 2006–2008 på sammanlagt 18,5 miljoner kronor. Investeringarna kommer att främst ske i IT-system.

Tabell 7.4 Offentlig-rättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2004	-	-	-	-
Prognos 2005	-	862 726	862 978	-252
Budget 2006	-	879 981	879 838	143

7.7.3 36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tabell 7.5 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utfall
2004	Utfall	81 100	0
2005	Anslag	81 100 ¹	Utgifts-prognos 80 614
2006	Förslag	80 613	
2007	Beräknat	80 613	
2008	Beräknat	80 613	

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

Anslaget är avsett att finansiera delar av driftunderskotten vid kommunala och privata trafikflygplatser.

Regeringens överväganden

Regeringen gör bedömningen att driftbidraget spelar en viktig roll för att hela landet skall ges en tillfredsställande transportförsörjning. Detta gäller särskilt för de regioner där det saknas goda alternativa transportmöjligheter. Regeringen anser att syftet med ett statligt driftstöd till kommunala och privata trafikflygplatser bör vara att främja en god interregional flygtransportförsörjning i de fall tillfredsställande alternativa kollektiva transportmöjligheter saknas. I detta sammanhang vill regeringen erinra om det pågående arbetet med en ny transportpolitisk proposition. Inom ramen för det arbetet ses formerna och förutsättningarna för driftbidraget

över med utgångspunkt i att bidraget ges ett tydligare trafikslagsövergripande perspektiv. Regeringen föreslår att 80 613 000 kronor anvisas under anslaget för 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 80 613 000 kronor

respektive 80 613 000 kronor. Regeringen föreslår även att Luftfartsverket under 2006 skall fortsätta bidra med medel om 22 380 000 kronor för att täcka underskotten hos de icke-statliga flygplatserna.

8 Interregional kollektivtrafik persontrafik

8.1 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 skall som en del i detta arbete svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafik huvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

8.2 Utgiftsutveckling

Tabell 8.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Budget 2005 ¹	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
Anslag 36:11 Rikstrafiken: Administration	18,6	19,7	19,4	19,9	20,3	20,7
Anslag 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	877,1	923,0	882,4	893,0	893,0	893,0
Totalt för verksamhetsområdet	895,6	942,7	901,8	912,9	913,3	913,7

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

Utgifterna för den upphandlade trafiken uppgick till 877 miljoner kronor 2004. Den periodiserade kostnaden uppgick till 853 miljoner kronor. Dessa kostnader fördelades över trafikslagen enligt följande: tågtrafik 393 miljoner kronor, färjetrafik 243 miljoner kronor, busstrafik 73

miljoner kronor och flygtrafik 144 miljoner kronor. Antalet tågresor i den upphandlade trafiken har minskat sedan föregående år och så även Rikstrafikens genomsnittliga kostnad per resa. Antalet bussresor i den upphandlade buss- trafiken har ökat betydligt medan den genomsnittliga kostnaden per resa har minskat. Antalet

flygresor och färjeresor har också ökat och så även kostnaderna per resa. Det är dock tydligt att flyg- och färjetrafiken är dyrast per resa.

Under 2004 har kostnaden för den upphandlade trafiken ökat något. Det är främst flyg- och färjetrafiken som bidrar till denna ökning av kostnaderna vilket förklaras med den höga kostnaden för den korttidsupphandling som tidigare genomfördes. För färjetrafiken förklaras ökningen med införandet av snabbfärjor, ökade bränsle- och lönekostnader samt ökade hamn- och farledsavgifter.

8.3 Resultatbedömning

Ett tillgängligt transportsystem

Rikstrafiken har under året avrapporterat uppdraget om ett nationellt och transportslagsövergripande informationssystem för all kollektivtrafik. Utvecklingen går åt rätt håll då samverkan har förbättrats gällande biljetter och tidtabeller. Arbetet kring en kommunikationslösning, Samtrafikgränssnittet, pågår. Under det andra kvartalet 2005 blev det tekniskt möjligt att boka/köpa ett basutbud av tågbiljetter oavsett operatör oberoende av vilken operatör man kontaktar. I och med detta kan tågoperatörerna öppna sina sälj- och distributionskanaler för varandra. Detta bidrar till tillgängligheten till den interregionala kollektivtrafiken genom att underlätta sammanhållna resor.

Rikstrafikens arbete med tillgängligheten för funktionshindrade har fortsatt under året och myndigheten har inkommit med ett PM där det konstateras att om inte ytterligare ansträngningar görs kommer det bli svårt att uppnå en helt tillfredsställande tillgänglighet till 2010 i hela transportsystemet. Främst 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. Uppdraget att ta fram en transportslagsövergripande nationell standard tillsammans med andra trafikverk och Boverket har genomförts. Mätningar av funktionshindrades möjligheter att utnyttja transportsystemet visar att många åker buss och spårvagn regelbundet, men även att många inte kan resa på detta sätt.

En hög transportkvalitet och en säker trafik

Rikstrafiken arbetar för att förbättra sin uppföljning av trafik kvaliteten. I dagsläget är mycket av uppföljningen baserad på operatörernas självrapportering av brister. Även om det på vissa sträckor har funnits problem under 2004, gällande kvalitet och punktlighet, är ändå kvaliteten på den upphandlade trafiken generellt relativt god.

När det gäller samverkan kring biljettsystem och information om tidtabeller har utvecklingen gått i rätt riktning under 2004. Under de senaste tre åren har Rikstrafiken och Samtrafiken i samverkan med samtliga operatörer arbetat med att införa en kommunikationslösning (Samtrafikgränssnittet) mellan de olika systemen för biljettbokning, vilken tar bort de tekniska hindren för samverkan mellan operatörernas system, vilket som ovan konstaterats underlättar sammanhållna resor.

En positiv regional utveckling

Rikstrafikens trafikupphandlingar samt samverkansavtal med trafikhuvudmännen syftar till att upprätthålla transportpolitiskt motiverad trafik som inte är kommersiellt gångbar. Under 2004 genomfördes totalt 1 654 000 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 2004 har Rikstrafiken genomfört utredningar som har koppling till frågan om nyttan av den upphandlade trafiken. Bland annat genomfördes en utredning av flygupphandlingarnas nytta. Uppdraget genomfördes i samverkan med berörda kommuner och flygplatser och redovisades under mars 2004. Utredningen konstaterade flygets mycket stora betydelse för Norrlands inland. Däremot fann utredningen flera möjligheter att effektivisera det befintliga upplägget, bland annat genom en annan slingning av vissa linjer, vilket Rikstrafiken tillvaratagit i den flygupphandling som genomförts under 2005.

En god miljö

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 kommer att ske genom en analys där hänsyn tas till den direkta miljöpåverkan den upphandlade trafiken har (vilka utsläpp etc. som den förorsakar). Därefter genomförs en analys av en situation utan den upphandlade trafiken. En jämförelse mellan dessa beräkningar visar nettoeffekten av upphandlingarna. För att genomföra detta arbete krävs en metodutveckling. Detta innebär att en första delredovisning som avser den trafik Rikstrafiken handlar upp i bästa fall kan ske i budgetpropositionen för 2007. En beräkning med enkla utsläppsschabloner skulle gå att genomföra omedelbart, men skulle vara missvisande eftersom den inte tar hänsyn till vad trafikanterna skulle ha gjort om trafiken inte upphandlats.

Ett jämställt persontransportsystem

Kvinnor och män utnyttjar den av Rikstrafiken upphandlade trafiken för olika syften: män främst för tjänste- och arbetsresor, kvinnor främst för studie- och fritidsresor. Män gör fler arbetsrelaterade resor än kvinnor och har därför en större andel av denna resandekategori i Rikstrafikens trafikupphandling. Samtidigt använder kvinnor tåg något mer än män för privatresor.

Bakomliggande orsaker till dessa resmönster är främst att män har en större lokal arbetsmarknad och att fler män än kvinnor har arbeten som innebär tjänsteresor. Detta påverkar förutsättningarna för att uppnå jämställdhetsmål som bland annat delat ansvar för hem samt lika möjligheter till arbete. Den upphandlade trafiken är i detta sammanhang ett medel för att bidra till det politiska målet om vidgade arbetsmarknadsregioner.

Vid de årliga nöjdkundundersökningar som genomförs i den trafik Rikstrafiken upphandlat redovisas resultatet fördelat på kön. Den information som samlas in vid dessa undersökningar skapar möjligheter både för analyser av kvinnors och mäns resande och av deras uppfattning om resandet. Såväl syftet med resorna som könsfördelningen varierar mellan trafiken i de olika trafikslag som får statlig ersättning. Skillnaden

mellan mäns och kvinnors resande med tåg och buss är måttlig. Den skillnad som finns kan ha att göra med att kvinnor i mindre utsträckning har tillgång till hushållets bil och att detta framför allt påverkar det kortare lokala och regionala resandet. Den upphandlade trafiken med tåg och buss har ett större inslag av sådana resor än flyg- och båttrafiken. Den större andelen kvinnor för buss och tåg är ett resultat av ett stort kvinnligt privatresande med dessa trafikslag, men fler kvinnor använder också dessa färdmedel för arbetsresor.

Båtresorna domineras av helgresenärer och semesterfirare från fastlandet och av gotlänningar som gör privatresor till fastlandet. Hela 93 procent av resenärerna reser av dessa anledningar och andelarna är lika stora för kvinnor och män.

Under året har den nationella samverkan med de andra trafikverken och SIKA kring jämställdhetsperspektivet i all planering av kollektivtrafik fortsatt. Häri ingår även en löpande dialog med trafikhuvudmännen, trafikutövare och entreprenörer för att systematiskt uppmärksamma detta mål. I Rikstrafikens arbetsgrupper har andelen kvinnor ökat med fem procentenheter sedan föregående år och utgör nu 29 procent.

8.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelse utan invändning till Rikstrafiken, dvs. har bedömt att årsredovisningen för räkenskapsåret 2004 i allt väsentligt är rättvisande.

8.5 Politikens inriktning

Kollektivtrafiken har en stor betydelse för att transportsystemet skall svara upp mot de transportpolitiska målen om en hög transportkvalitet, en positiv regional utveckling, ett tillgängligt transportsystem, en god miljö, en säker trafik och ett jämställt transportsystem.

Den lokala och regionala kollektivtrafiken är vanligtvis ett gemensamt ansvar för kommuner och landsting. Statens ansvar för kollektivtrafiken är att utveckla den interregionala kollektivtrafiken genom samordning och upphandling av samhällsekonomiskt lönsam trafik som inte

bedrivs på kommersiella grunder eller av trafik-huvudmännen. 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 trafik-huvudmännen för åtgärder i syfte att öka tillgängligheten för funktionshindrade. Därutöver bidrar staten till utbyggnad av lokal och regional infrastruktur för kollektivtrafik.

8.6 Budgetförslag

8.6.1 36:11 Rikstrafiken: Administration

Tabell 8.2 Anslagsutveckling 36:11 Rikstrafiken: Administration

Tusental kronor

2004	Utfall	18 551	Anslags-sparande	511
2005	Anslag	19 702	¹ Utgifts-prognos	19 437
2006	Förslag	19 927		
2007	Beräknat	20 300	²	
2008	Beräknat	20 728	³	

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/2005:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

²Motsvarar 19 927 tkr i 2006 års prisnivå.

³Motsvarar 19 927 tkr i 2006 års prisnivå.

Med anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration och andra interna kostnader. Vidare finansieras med anslaget konsulttjänster samt utredningsverksamhet och andra kostnader som går att hänföra till Rikstrafikens uppgifter.

Regeringens överväganden

För att täcka utgifterna för Rikstrafikens administration föreslår regeringen att 19 927 000 kronor anvisas under 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 20 300 000 kronor respektive 20 728 000 kronor.

Tabell 8.3 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 36:11 Rikstrafiken: Administration

Tusental kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	19 702	19 702	19 702
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning	343	718	1 149
Beslut	-118	-120	-123
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	19 927	20 300	20 728

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2005 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

8.6.2 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling

Tabell 8.4 Anslagsutveckling 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling

Tusental kronor

2004	Utfall	877 077	Anslags-sparande	-43 650
2005	Anslag	923 000	¹ Utgiftsprog-nos	882 435
2006	Förslag	893 000		
2007	Beräknat	893 000		
2008	Beräknat	893 000		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/2005:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

Anslaget finansierar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik. Anslaget uppgår för innevarande år till 923 miljoner kronor, inklusive de 100 miljoner kronor som riksdagen anvisat i tilläggsbudget under 2005. Av detta är 30 miljoner kronor ett tillfälligt tillskott beslutat enligt föregående budgetproposition.

Regeringens överväganden

För att täcka utgifterna för trafikupphandlingar föreslår regeringen att 893 000 000 kronor anvisas under 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 893 000 000 kronor respektive 893 000 000 kronor.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Rikstrafiken bör normalt få sluta upp till fem år långa trafikeringsavtal. Vad gäller färjetrafiken till och från Gotland är dock en något längre avtalsperiod att föredra, främst av konkurrensskäl och den stora investeringskostnad som är förknippad med kontraktet. Regeringen föreslår därför att riksdagen bemyndigar regeringen att

under 2006, i fråga om ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som omfattar högst sex år under perioden 2007–2014 och som, inklusive tidigare gjorda åtaganden, innebär utgifter på högst 4 350 000 000 kronor.

Tabell 8.5 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2004	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008-2014
Utestående åtaganden vid årets början	2 656 389	1 971 162	1 994 513		
Nya åtaganden	211 463	885 000	3 025 000		
Infriade åtaganden	896 690	861 649	826 300	834 700	3 515 300
Utestående åtaganden vid årets slut	1 971 162	1 994 513	4 193 213		
Erhållet/förslaget bemyndigande	3 950 000	2 450 000	4 350 000		

9 Forskning och analys

9.1 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, flygverksamhet, järnvägstransporter, sjöfart samt statistik om post- och televerksamhet. Myndigheten samordnar även infrastrukturplaneringen och bidrar med analyser inom politikområdets hela bredd.

SHK utreder från samhällssynpunkt allvarliga olyckor inom luftfarten, sjöfarten, järnvägstrafiken samt inom annan verksamhet i enlighet med lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. SHK skall följa den internationella utvecklingen på de olika områden som omfattas av kommissionens verksamhet samt samarbeta med berörda

säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet.

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 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 (FUD) och göra andra insatser för att främja ett effektivt innovationssystem. Insatserna skall bl.a. bidra till att ett hållbart och effektivt transportsystem utvecklas. Vinnova medverkar t.ex. i finansieringen av VTI:s transportforskningsbibliotek.

Regeringen har också sedan 2001 ställt särskilda medel till Vinnovas förfogande för ett FUD-program avseende sjösäkerhet. Sammantaget har 70 miljoner kronor avsatts för ändamålet.

9.2 Utgiftsutveckling

Tabell 9.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2004	Budget 2005 ¹	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
36:13 Viss internationell verksamhet	2,3	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	34,9	34,6	34,1	34,7	35,4	36,0
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	49,6	53,2	52,5	54,1	55,1	56,3
Totalt för verksamhetsområde Forskning och analys	86,8	89,1	89,1	91,3	93,0	94,8

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

9.3 Insatser

I september 2003 fastställde Vägverket ett FUD-program för perioden 2004–2013. Verkets FUD-verksamhet har bedrivits i enlighet med programmet. Under 2004 har verket bedrivit ett utvecklingsarbete som resulterar i att fyra till fem s.k. ”virtuella FUD-centra” etableras under 2005. Verket driver också branschgemensamma program tillsammans med andra parter. Med bl.a. fordonsindustrin drivs Emissionsforskningsprogrammet (EMFO) och fordonssäkerhetsprogrammet (Intelligent Vehicle Safety Systems, IVSS). Under 2004 använde Vägverket ca 250 miljoner kronor för FUD-verksamhet.

Banverket har sitt FUD-program för perioden 2000 till 2005 som utgångspunkt för arbetet inom området. Programmet pekar ut prioriterade FUD-områden, liksom hur FUD-processen inom Banverket och samverkan med omvärlden skall fungera. Banverket har genomfört en uppföljning av programmet som legat till grund för ett nytt FUD-program som antogs i april 2005. Under 2004 satsade Banverket uppskattningsvis 90 miljoner kronor på FUD - verksamhet. Bl.a. gavs fortsatt stöd till vissa strategiska forskningsmiljöer.

Vinnovas uppgift är att främja hållbar tillväxt genom att bidra till utveckling av effektiva innovationssystem, bl.a. genom finansiering av behovsmotiverad forskning. I linje med verksamhetsplaneringen för åren 2003 till 2007 har Vinnova bedrivit en verksamhet som leder till att det under 2005 fattas beslut om flera s.k.

Vinn Excellence Centers inom transportområdet. Under 2004 har Vinnova satsat ca 165 miljoner kronor på transportrelaterad FUD. Regeringen har ställt 25 miljoner kronor till Vinnovas förfogande för en förlängning av det sjösäkerhetsprogram som löper sedan 2001. Liksom tidigare avses denna insats finansieras med de medel som sattes av för särskilda åtgärder i samband med m/s Estonias förlisning (se även avsnitt 6.7.9)

För den spårbundna trafiken har det kommit ett EU-direktiv som gäller säkerheten inom järnvägstrafiken, det s.k. säkerhetsdirektivet. Direktivet innebär att Statens haverikommission kommer att utreda olyckor och tillbud som Järnvägsstyrelsen för närvarande utreder. Vilket överensstämmer med den ordning som gäller inom luftfarten och sjöfarten.

Det är viktigt att berörda myndigheter samverkar bättre och att ansvaret för skilda insatsområden tydligare klarläggs. Regeringen anser därför i linje med Vinnovas FUD-strategi och remissinstansernas synpunkter att TRAN-SAM, myndigheternas organ för samordning av transportforskning, bör ges en stärkt roll.

9.4 Resultatbedömning

Målet för verksamhetsområdet är att kontinuerligt förbättra kunskapen om transport- och kommunikationssektorerna med syfte att bidra till att de transport- och kommunikationspolitiska målen nås. Det skall ske genom att

relevant analysarbete, FUD och statistik produceras.

Ovanstående mål skall uppfyllas främst genom den verksamhet som bedrivs av de inom området ansvariga myndigheterna. Nedan följer en resultatbedömning av myndigheternas verksamheter.

Statens väg- och transportforskningsinstitut

Verksamhetsmål: Målet för VTI är att på ett kostnadseffektivt sätt bedriva samhällsmotiverad, tillämpad forskning av hög kvalitet. VTI:s verksamhet skall utformas så att den fortlöpande kan utvecklas i enlighet med vad forskningsfinansiärer efterfrågar och de krav som dessa ställer på forskningsresultatets kvalitet och användbarhet.

Resultat: VTI har under 2004 tagit fram och formulerat nya interna verksamhets- och kvalitetsmål. Målen utgår från målen för VTI:s verksamhet enligt regleringsbrevet och från VTI:s interna strategidokument.

Statens institut för kommunikationsanalys

Verksamhetsmål: SIKAs mål är att genom analysarbete och statistikproduktion bidra till utvecklingen av en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Resultat: SIKA har redovisat en uppföljning av det transportpolitiska målet och de sex delmålen för 2005. På statistiksidan har SIKA föreslagit att regeringen beslutar att tillfoga ett nytt statistikområde med namnet "Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor". SIKA har även redovisat sitt miljöledningsarbete och sitt uppdrag att utarbeta kunskapsstrategier.

Statens haverikommission

Verksamhetsmål: Haverikommissionen skall fastställa olycksorsaken i varje undersökning och om möjligt ge sådana synpunkter och rekommendationer att framtida olyckor förebyggs.

Resultat: Haverikommissionen har kunnat fastställa orsaken till samtliga fall utom i ett för

de olyckor som undersökts under 2004 och har i de flesta fall kunnat lämna rekommendationer till tillsynsmyndigheterna. Haverikommissionen har därmed bidragit till det långsiktiga målet om en säker trafik. Måluppfyllelsen i förhållande till uppställda verksamhetsmål bedömer regeringen vara tillfredsställande vad gäller utförda prestationer. Haverikommissionen har inte kunnat uppfylla målet för handläggningstider under året. Myndigheten anger som orsak den stora personalomsättningen vid myndigheten.

Analys och slutsatser

SIKA har med sin verksamhet bl.a. ökat kunskapen om infrastruktur och tillväxt genom en analys av infrastrukturens betydelse för tillväxt, regional utveckling och regionförstoring.

VTI har utvecklat sin verksamhet för att bättre svara mot krav på framtida marknad och har tagit viktiga steg för att ytterligare utveckla sin position på den internationella arenan. VTI har i huvudsak uppfyllt målen enligt regleringsbrevet. Den samlade bedömningen är att måluppfyllelsen för VTI varit god.

Haverikommissionen har med sin verksamhet främst bidragit till delmålet om en säker trafik. Myndigheten har gjort detta genom att lämna synpunkter och rekommendationer till tillsynsmyndigheterna. Myndigheterna har i de flesta fall hörsammat Haverikommissionens rekommendationer.

Banverket, Vägverket och Vinnova bedöms generellt sett ha gjort värdefulla insatser inom området. Eftersom dessa verksamhetsområden är bredare saknas grund för en separat analys av måluppfyllelse rörande transportrelaterad FUD. Det kan dock konstateras att de tre verken har fullgjort de specifika uppdrag de givits gällande transportrelaterad FUD.

9.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har granskat årsredovisningarna för Statens väg- och transportforskningsinstitut, Statens institut för kommunikationsanalys och Statens haverikommission. Revisionsberättelserna innehåller inga invändningar.

9.6 Politikens inriktning

En transportpolitik som säkerställer en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för män och kvinnor och näringslivet i hela landet kräver insatser inom en rad områden. Den fysiska infrastrukturen måste utvecklas, liksom planeringsverktyg och prognosmodeller. Infrastrukturavgifter måste ges en effektiv utformning, regelverk behöver anpassas, målstyrningen behöver utvecklas ytterligare och innovationsklimatet inom sektorn behöver förbättras också genom andra insatser. Såväl samverkan som konkurrens inom och mellan transportslagen är viktiga drivkrafter för ett effektivt och hållbart transportsystem.

Samtidigt är insatser inom verksamhetsområdet viktiga för genomförandet av den innovationsstrategi, *Innovativa Sverige* (Ds 2004:36), som redovisas under utgiftsområde 24 Näringsliv. Strategin lyfter bl.a. fram behovet av FUD-verksamhet, av att innovationsdrivande former för statlig upphandling utvecklas, att samverkan mellan offentliga och privata verksamheter stimuleras samt att bilden av Sverige som innovationsland utvecklas.

Vinnova har på regeringens uppdrag tagit fram en samlad strategi för forskning, utveckling och demonstration till stöd för utveckling av ett hållbart och effektivt transportsystem (VP 2004:01). Mot bakgrund av detta material, Godstransportdelegationens analys av forskningsbehov (SOU 2003:39), Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande (SOU 2003:67) och regeringens innovationsstrategi avser regeringen återkomma med en samlad bedömning av verksamhetens inriktning.

9.7 Budgetförslag

9.7.1 36:13 Viss internationell verksamhet

Tabell 9.2 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2004	Utfall	2 278	Anslags-sparande	2 684
2005	Anslag	2 500 ¹	Utgifts-prognos	2 466
2006	Förslag	2 485		
2007	Beräknat	2 485		
2008	Beräknat	2 485		

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

Anslaget disponeras av Regeringskansliet 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

Regeringen föreslår att 2 485 000 kronor anvisas under anslaget för 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 2 485 000 kronor respektive 2 485 000 kronor.

9.7.2 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 9.3 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2004	Utfall	34 892	Anslags-sparande	0
2005	Anslag	34 393 ¹	Utgifts-prognos	34 136
2006	Förslag	34 730		
2007	Beräknat	35 358 ²		
2008	Beräknat	36 068 ³		

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FiU10) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

² Motsvarar 34 730 tkr i 2006 års prisnivå.

³ Motsvarar 34 730 tkr i 2006 års prisnivå.

VTI:s anslag skall bl.a. täcka kostnaderna för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning och administration. Anslaget får också användas till forskning och medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 34 730 000 kronor anvisas under anslaget för 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 35 358 000 kronor respektive 36 068 000 kronor.

Tabell 9.4 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för anslag 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	34 600	34 600	34 600
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	338	970	1684
Beslut	-208	-212	-216
Överföring till/från andra anslag	-	-	-
Övrigt	-	-	-
Förslag/beräknat anslag	34 730	35 358	36 068

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2005 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

9.7.3 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys

Tabell 9.5 Anslagsutveckling

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2004	49 568		3 269
2005	53 173 ¹		52 459
2006	Förslag	54 050	
2007	Beräknat	55 091 ²	
2008	Beräknat	56 291 ³	

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

² Motsvarar 54 050 tkr i 2006 års prisnivå.

³ Motsvarar 54 050 tkr i 2006 års prisnivå.

Anslaget används till analysverksamhet och statistik inom samhällsområdet transporter och kommunikationer samt till myndighetens förvaltningskostnader.

Regeringens överväganden

Omlokaliseringen av ett trettiotal årsarbetsplatser till Östersund kommer att innebära vissa omställningskostnader. Den uppskattning av kostnader för omställningen som i dagsläget kan göras för SIKAs grundas på antaganden av hur många av befintlig personal som kommer att följa med till Östersund.

Regeringen avser att kompensera myndigheten för den engångspremie som en särskild pensionsersättning medför. Anslaget undantas även från den generella reduktionen med 0,6 procent som företrädesvis genomförs på anslag avsedda för förvaltnings- eller investeringsändamål.

Om myndighetens kostnader ökar med anledning av flytten kommer regeringen senare att ta ställning till disposition av eventuellt anslagssparande samt till behov av en ökad anslagskredit. Vidare avser regeringen att noga följa utvecklingen av myndighetens ekonomiska situation så att verksamheten långsiktigt kan fungera med bibehållen kvalitet.

Tabell 9.6 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för anslag 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys

Tusental kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	53 173	53 173	53 173
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	877	1 918	3 118
Beslut	-	-	-
Överföring till/från andra anslag	-	-	-
Övrigt	-	-	-
Förslag/beräknat anslag	54 050	55 091	56 291

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2005 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

9.7.4 Statens haverikommission

Haverikommissionen disponerar inget eget anslag. Regeringen beslutar om en ram för myndighetens förvaltningskostnader. För 2005 är ramen 14 300 000 kronor. Haverikommissionen begär i sitt budgetunderlag för 2006–2008 att ramen höjs till 21 270 000 kronor. Motivet till den kraftiga ökningen av medel är att Haverikommissionen vill minska

anlitandet av arvodister (utredningskostnaderna) och istället anställa heltidsutredare på myndigheten (förvaltningskostnaderna). Myndigheten anger vidare att förvaltningskostnaderna kommer att öka till följd av ökade lönekostnader. Kostnaderna för utbildnings-satsningar för personalen kommer också att öka. Förvaltningskostnaderna, liksom kostnaderna för enskilda undersökningar skall betalas av följande myndigheter: Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket, Banverket, Försvarsmakten och Statens räddningsverk.

Regeringens överväganden

Regeringen anser att Haverikommissionens förslag att minska beroendet av arvodister och istället anställa heltidsutredare på myndigheten är en rimlig strategi för att därigenom uppfylla målet för handläggningstider i undersökningarna som Haverikommissionen har haft svårt att uppnå. Regeringen beräknar att förvaltningskostnaderna för budgetåret 2006 uppgår till 21 270 000 kronor. Fördelningen av förvaltningskostnaderna mellan de fem betalande myndigheterna avser regeringen att fastställa i 2006 års regleringsbrev för Haverikommissionen.

10 Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post

10.1 Omfattning

Politikområdet omfattar elektronisk kommunikation, informationsteknik, postkommunikation, grundläggande kassaservice samt alarmeringsfunktionen 112.

De åtgärder som vidtas inom politikområdet syftar till att skapa en effektiv, säker och tillgänglig infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster.

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.

Bolagen Posten AB (publ) och SOS Alarm Sverige AB är verksamma inom området.

Politikområdet omfattar även den statliga satsningen på IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet och övriga åtgärder som syftar till att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla. Denna inriktning redovisades i propositionen Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256). Regeringen överlämnade den 7 juli 2005 propositionen Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175) till riksdagen. I den propositionen redovisas bl.a. regeringens förslag till framtida mål för IT-politiken.

10.2 Utgiftsutveckling

Tabell 10.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet
Miljoner kronor

	Utfall 2004	Budget 2005 ¹	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	13,4	14,7	14,5	16,4	16,7	17,0
37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	98,2	122,5	120,8	129,7	152,7	152,7
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	400,0	400,0	400,0	400,0	400,0	400,0
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	144,0	144,0	144,0	144,0	144,0	144,0
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	20,7	23,3	23,1	21,6	21,6	21,6
2004 22 37:6 Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet	12,7	-	179,6	-	-	-
2004 22 37:7 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.	603,2	-	180,0	-	-	-
Totalt för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	1 292,2	704,4	1 062,0	711,7	735,0	735,3

¹ Inklusiv tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/05:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

Utgifterna inom politikområdet beräknas för 2005 till en något lägre nivå än utfallet för 2004. För 2006 beräknas utgifterna återigen öka för att sedan avta markant fr.o.m. 2007. De förändrade utgiftsnivåerna kan främst hänföras till den tidsbegränsade satsning som genomförs avseende statligt stöd till kommuner och länsstyrelser för anläggande av bl.a. ortssammanbindande telenät. Ett stort anslagssparande har uppkommit på anslaget *IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.* Under 2005 har hittills inga medel utbetalats från anslaget som en av de åtgärder regeringen vidtagit för att klara utgiftstaket för 2005, men regeringen beräknar nu utbetalningarna från anslaget till 180 miljoner kronor för 2005. För 2006, som är det sista året för det statliga stödet, beräknas återstoden av anslagssparandet åter bli tillgängligt. Även för 2007 förväntas, på grund av eftersläpning i utbetalningarna avseende 2006, ett visst anslagsutfall. Den verksamhet som finansieras från anslaget 37:6 *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet* har fr.o.m. 2005 överförts till utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet. På grund av försenad upphandling och överklaganden har dock medlen på detta äldreanslag inte förbrukats ännu. Regeringen beräknar att anslaget förbrukas i sin helhet under 2005.

10.3 Skatteutgifter

Skatteutgifterna inom utgiftsområde 22 Kommunikationer samt en definition av begreppet redovisas i avsnitt 2.3. Nedan följer en redovisning av de nettoberäknade skatteutgifterna som kan hänföras till politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post.

Tabell 10.2 Skatteutgifter inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post, netto
Miljoner kronor

	Prognos 2005	Prognos 2006
Förmån av personaldator	2 410	2 420
Skattereduktion för anslutning till bredband	40	30
Totalt för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	2 450	2 450

Förmån av personaldator

I de fall arbetstagaren hyr dator av arbetsgivaren enbart för privat bruk och hyran betalas i form av ett bruttolöneavdrag, utgår varken inkomstskatt eller särskild löneskatt. Dessa förmåner kan betraktas som ersättning för utfört arbete. Skatteavvikelsen avser därför inkomstskatt och särskild löneskatt. Från och med 2004 är det högsta tillåtna bruttolöneavdraget 10 000 kronor per år.

Skattereduktion för anslutning till bredband

Skattereduktionen utgår för anslutning till bredband som tas i bruk under perioden den 1 januari 2001 till den 31 december 2006.

10.4 Mål

Målet för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post är att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster.

Riksdagen har preciserat detta övergripande mål genom det IT-politiska målet, i målen för sektorn elektronisk kommunikation och i det postpolitiska målet. Därutöver skall det finnas en grundläggande kassaservice och nödalarmering i hela landet.

10.5 Informationsteknik

10.5.1 Insatser

Regeringen överlämnade den 7 juli 2005 propositionen Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175) till riksdagen. I den propositionen föreslås bl.a. mål och delmål för politiken för informationssamhället. Vidare ges en bred överblick över de IT-politiska insatser som genomförts inom samtliga berörda politikområden och i samhället i övrigt sedan den förra IT-politiska propositionen överlämnades 2000.

Tillgänglighet

Utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet har påverkats av det förändrade marknadsläget, något som regeringen tidigare rapporterat till riksdagen. Regeringen fattade därför under 2004 beslut om förordningen (2004:619) om stöd till kommuner för etablering av telenät m.m. på orter och i områden där telenät är eftersatt. För ändamålet avsattes 500 miljoner kronor genom en omDisposition i enlighet med riksdagens beslut (prop. 2003/04:1, utg.omr. 22, bet. 2003/04:TU1, rskr. 2003/04:75) av de medel som avsatts för skattereduktion för höga anslut-

ningskostnader enligt lagen (2000:1380) om skattereduktion för utgifter för vissa anslutningar för tele- och datakommunikation. Vidare förlängdes stödperioden för IT-infrastrukturutbyggnaden t.o.m. 2006 genom beslut om ändringar av de lagar och förordningar som reglerar utbyggnaden.

Informationssäkerhet

Regeringen fortsätter arbetet med informationssäkerhet enligt den ansvarsfördelning som tidigare har redovisats i propositionen Samhällets säkerhet och beredskap (prop. 2001/02:158, bet. 2001/02:FöU10, rskr. 2001/02:261).

Regeringen aviserade i propositionen Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället en strategi för ett säkrare Internet i Sverige. Den kan ligga till grund för det fortsatta arbetet med ett robust Internet. Strategin tar sikte på bl.a. fysisk och logisk infrastruktur samt det internationella arbetet.

Post- och telestyrelsen (PTS) har regeringens uppdrag att sammanställa information om säkerhet vid Internetanvändning. Informationen behandlar bl.a. teknik, risker, sårbarhet, skador och hur dessa kan lindras samt möjligheter och risker med e-transaktioner. Uppdraget utökades under 2004 såtillvida att PTS även skall ta fram verktyg som gör att Internetanvändaren själv kan undersöka sin egen systemstatus, sårbarhet och risk för störningar. PTS skall successivt publicera och uppdatera informationen på sin webbplats.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 460/2004 av den 10 mars 2004 om inrättandet av den *europiska byrån för nät- och informationssäkerhet* (Enisa) har trätt i kraft. Byrån är ett expert- och kompetenscentrum för informationssäkerhetsfrågor. Sverige är som alla medlemsstater representerat i styrelsen. Sverige har också stött arbetet i byrån med en nationell expert.

OECD:s riktlinjer för informationssäkerhet (OECD Guidelines for the Security of Information Systems and Networks: Towards a Culture of Security) har översatts till svenska: OECD:s riktlinjer för säkerheten i informationssystem och nät – på väg mot en säkerhetskultur. Riktlinjerna har använts i arbetet i Sverige och i det fortsatta arbetet inom OECD.

Internet

Betänkandet Topppdomän för Sverige (SOU 2003:59) har remissbehandlats och färdigberetts

inom Regeringskansliet. Arbetet har resulterat i det förslag till lag om nationella toppdomäner för Sverige på Internet som ingår i propositionen Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället.

I april 2004 antog Europeiska kommissionen förordningen (EG) nr 874/2004 om allmänna riktlinjer för inrättandet och driften av .eu och allmänna principer för registrering. För närvarande görs bedömningen att domännamn under toppdomänen eu bör kunna börja registreras under sista kvartalet 2005. Detta innebär en försening i förhållande till det tidsperspektiv som fanns vid förordningens antagande. Regeringen förlängde därför genom beslut i juni 2005 PTS tidigare uppdrag att se till att namn på offentliga organ som ansöker om registrering av domännamn under toppdomänen eu kontrolleras i enlighet med kommissionens förordning.

Regeringen verkar för en internationalisering av ansvar och befogenheter över centrala funktioner för Internet. Regeringen har arbetat aktivt för detta i GAC (Governmental Advisory Committee), den mellanstatliga rådgivande kommittén till ICANN (Internet Corporation for Assigned Names and Numbers) samt inom EU:s samordning inför fas två i världstoppmötet om informationssamhället (WSIS) som äger rum i november 2005 i Tunisien. I december 2003 hölls första fasen av världstoppmötet om informationssamhället i Genève. Då antogs en deklARATION och en handlingsplan. I handlingsplanen uppmanas bl.a. FN:s generalsekreterare att bilda en arbetsgrupp, Working Group on Internet Governance (WGIG) för att särskilt utreda Internetfrågor. WGIG etablerades hösten 2004 och har haft ett antal möten som också omfattat öppna konsultationer. En slutrapport levererades i juli 2005 till FN:s generalsekreterare. Ministerrådet antog den 27 juni 2005 rådslutsatser om EU:s förberedelser inför den sista förberedelsefasen av WSIS. Regeringen följer noga frågan om Internets förvaltning inför andra fasen av WSIS. WGIG:s slutrapport och slutsatserna från EU:s ministerråd är viktiga underlag i regeringens beredning av frågan.

E-handel

Regeringen gav i juli 2003 Statskontoret i uppdrag att mellan 2003–2006 i samarbete med Sveriges kommuner och landsting arbeta för en ökad användning av offentlig elektronisk handel. Detta kompletterades i december 2004 med

uppdraget att föreslå och möjliggöra förändringar som gynnar en ökad kostnadseffektiv användning av elektronisk upphandling. Enligt uppdragen skall Statskontoret leda en arbetsgrupp för att sprida information om de nya europeiska upphandlingsdirektiv som träder i kraft 2006.

Inom ramen för det nordiska samarbetet har frågan om en nordiskt standardiserad e-faktura kommit upp i syfte att enhetliggöra den tekniska infrastrukturen. Den nordiska e-handelsstrategi som färdigställdes 2004 utvärderas för närvarande av en arbetsgrupp inom det Nordiska ministerrådet. Resultaten av utvärderingen kommer att presenteras 2006.

10.5.2 Insatser utanför politikområdet

Informationssäkerhet

Tillitsfrågorna berörs även inom politikområdena Totalförsvaret samt Skydd och beredskap mot olyckor och svåra påfrestningar inom utgiftsområde 6 Försvaret samt beredskap mot sårbarhet.

Regeringen tillsatte i juli 2002 en utredning angående vissa frågor om informationssäkerheten i samhället (dir. 2002:103, InfoSäkutredningen) samt tilläggsdirektiv i februari 2003 (dir. 2003:29) april 2004 (dir. 2004:46) och i april 2005 (dir. 2005:53). Enligt direktiven skall bl.a. förslag presenteras om hur den nationella strategin för informationssäkerhetsarbetet bör utvecklas samt hur Sveriges engagemang i det nationella arbetet inom informationssäkerhetsområdet skall utformas.

InfoSäkutredningen har redovisat uppdraget i tre delbetänkanden, Signalskydd (SOU 2003:27), Informationssäkerhet i Sverige och internationellt – en översikt (SOU 2004:32) samt Säker information (SOU 2005:42) med förslag till en nationell strategi på informationssäkerhetsområdet. Utredningen lämnar ett slutbetänkande i september 2005. Regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen i dessa frågor.

10.5.3 Resultatredovisning

10.5.3.1 Mål

Målet för IT-politiken är att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256). Regeringen har i propositionen Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175) föreslagit att målet för IT-politiken skall ändras till att Sverige skall vara ett hållbart informationssamhälle för alla.

10.5.3.2 Resultat

Tillgänglighet

Satsningarna på utbyggnad av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet, som föreslogs i regeringens proposition Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86), fortgår. Trafikutskottet har i sitt betänkande (bet. 1999/2000:TU9) pekat på betydelsen av att utbyggnaden av IT-infrastrukturen följs upp och redovisas för riksdagen. Redovisningen gäller såväl utbyggnadstakt som kostnader.

Totalt har ca 5,25 miljarder kronor av statliga medel avsatts för bredbandsutbyggnaden. Av dessa medel belastar 2,05 miljarder kronor statsbudgetens utgiftssida. Resterande 3,2 miljarder kronor belastar statsbudgetens inkomstsida. I det sistnämnda innefattas dels möjligheten till skattereduktion för höga anslutningskostnader, dels kommunernas möjlighet till skattereduktion för utbyggnad av områdesnät, anslutning till rikstäckande stomnät samt utbyggnad av IT-infrastruktur i eftersatta orter och områden.

Möjligheten att ansöka om skattereduktion för höga anslutningskostnader har tidigare utnyttjats i begränsad omfattning, men intresset har under 2005 ökat jämfört med tidigare år. En bidragande faktor till ökningen är sannolikt en informationskampanj som Skatteverket genomfört. Det totala antalet beviljade ansökningar under 2004 uppgick till 4 869 vilket motsvarade 17,5 miljoner kronor. Under 2005 har hittills 4 970 ansökningar beviljats vilket motsvarar 13,6 miljoner kronor.

Tabell 10.3 Utbetalning och kreditering

Miljoner kronor

	Ortssammanbindande nät	Områdesnät ¹⁾	Stomnät ¹⁾	Eftersatta ¹⁾ områden
2001	49	31	-	-
2002	168	37	-	-
2003	350	181	-	-
2004	573	320	135	10
T.o.m. maj 2005	0	63	95	26
Summa	1 141	632	230	36

¹⁾ Stöd över statsbudgetens inkomstsida

Länsstyrelserna redovisar, i en rapport baserad på enkäter, bl.a. uppgifter om hur de olika stödformerna för bredbandsutbyggnaden utnyttjats under perioden 2001 t.o.m. den 31 maj 2005. Som framgår av tabellen ovan har per den 31 maj 2005 totalt drygt 2 miljarder kronor betalats ut. Drygt 1,1 miljarder kronor belastar statsbudgetens utgiftssida. Resterande ca 900 miljoner kronor belastar statsbudgetens inkomstsida.

Av redovisningen framgår även hur mycket pengar som kommunerna har ansökt om respektive beviljats för utbyggnaden per den 31 maj 2005 (tabell 10.4). Vid den aktuella tidpunkten hade kommunerna totalt ansökt om drygt 3,1 miljarder kronor för bredbandsutbyggnaden, varav drygt 3 miljarder kronor beviljats.

Tabell 10.4 Sökt samt beviljat stöd

Miljoner kronor

	Ortssammanbindande nät	Områdesnät	Stomnät	Eftersatta områden
Antal kommuner som sökt	242	218	88	86
Sökt belopp	1 662	965	326	190
Beviljat stöd, mnkr	1 654	961	325	98

PTS redovisar i rapporten Bredband i Sverige 2005 att antalet kilometer nät av fiber och radio har ökat till 207 000 kilometer. Detta är en ökning med tolv procent jämfört med föregående år.

I rapporten konstateras också att andelen tätorter, där det finns ett områdesnät i någon del av tätorten, utgör drygt 94 procent av samtliga Sveriges 1 936 tätorter. Detta motsvarar en ökning med en procentenhet jämfört med före-

gående år. Ingen kommun saknar heller ortssammanbindande nät. Andelen tätorter som saknar anslutningspunkt till det ortssammanbindande nätet uppgår till ca sex procent. Av dessa har 95 procent färre än 500 invånare. En särskild redovisning av utbyggnadsläget avseende Svenska kraftnäts stomnät återfinns under utgiftsområde 21 Energi.

Länsstyrelsernas enkät visar att totalt 283 kommuner har färdigställt ett IT-infrastrukturprogram. Stödperioden för stödet att färdigställa ett IT-infrastrukturprogram upphörde den 31 december 2004.

Av tabell 10.5 framgår att i stort sett alla kommuner som kan få statligt bredbandstöd kommer att utnyttja denna möjlighet. Konkurrensutsättningen av stödet för utbyggnad av ortssammanbindande nät har avslutats eller påbörjats av i stort sett samtliga stödberättigade kommuner.

Tabell 10.5 Konkurrensutsättning av det statliga stödet

Antal kommuner

	Ortssammanbindande nät	Områdesnät	Stomnät	Eftersatta områden
Klara	245	222	90	86
Påbörjat	10	11	31	21
Avser påbörja efter 1 juni 2005	2	5	0	34
Avser ej konkurrensutsätta	0	0	144	12
Uppgift saknas	2	30	26	137
Summa	259	268	290	290

Av tabellen nedan framgår hur anläggningsuppdragen fördelats.

Tabell 10.6 Vald typ av operatör för utbyggnaden med statligt stöd

Procent

	Ortssammanbindande nät	Områdesnät	Stomnät	Eftersatta områden
Privat (inkl. TeliaSonera)	52	45	30	43
Statliga bolag	19	20	44	20
Kommunala bolag	15	18	19	17
Kommunen själv eller i samverkan med privat bolag	12	15	6	10
Övrigt	1,5	1	0	0
Uppgift saknas	0,5	1	1	10
Summa	100	100	100	100

Enligt tillämpliga stödförordningar skall kommunernas medfinansiering uppgå till fem procent av de stödberättigade projektkostnaderna. Länsstyrelsernas enkät visar dock att av de avtal som slutits har nästan tre fjärdedelar av kommunerna gått in med en högre medfinansiering för att få till stånd en utbyggnad i enlighet med programmet. Enligt enkätsvaren torde detta bero främst på den svaga marknaden, som inte har kunnat finansiera utbyggnaden i den omfattning som ursprungligen var avsikten.

Enkäten visar också att totalfinansieringen i de olika projekten uppgår till 5 353 miljoner kronor, varav 51 procent utgör statligt bredbandstöd och tolv procent kommunal finansiering. Hur finansieringen fördelas mellan olika finansieringskällor framgår av nedanstående tabell.

Tabell 10.7 Total finansiering av bredbandsprojekt per finansieringskälla

	mnkr	Andel
Statliga bredbandsmedel	2 743	51
Operatör	1 464	27
Kommun	625	12
Strukturfondsmedel	469	9
Regionala utvecklingsmedel	52	1
Summa	5 353	100

Informationssäkerhet

Det förebyggande informationssäkerhetsarbete som görs av systemägare och användare är avgörande för en god säkerhet. Särskilt när det gäller användningen av Internet ökar riskerna då användarna har mycket olika säkerhetsnivåer.

Ungefär var femte person har råkat ut för datavirus som orsakat förlust av data eller tid enligt en undersökning av Statistiska centralbyrån (SCB) (Privatpersoners användning av datorer och Internet 2004). Bedrägeri vid betalning via Internet med betalkort är mycket ovanligt, endast en procent av de tillfrågade hade drabbats. Att information som skickas via Internet missbrukas är också sällsynt, ungefär fem procent hade råkat ut för det. Stora mängder skräppost är däremot ganska vanligt, ungefär var tredje person hade råkat ut för det.

SCB undersökte också skyddsåtgärder. Var femte person hade installerat dataviruskydd och fyra personer av tio hade uppdaterat det. I genomsnitt hade var sjätte person installerat och sedan uppdaterat en brandvägg. Mindre än hälft-

ten av de undersökta personerna hade använt lösenord, PIN-kod och digitala signaturer. Statistiken är inte lätt att tolka. Det skulle kunna vara så att säkerheten faktiskt blir högre i takt med att färre åtgärder vidtas då program får automatiska säkerhetsfunktioner. Då minskar risken för att användaren glömmet eller inte väljer att använda funktionerna. Användningen av vissa säkerhetslösningar beror också på vilka webbplatser eller Internetbanker som man använder.

SCB visar också att företagen i allt större utsträckning använder sig av olika skydd (Företagens användning av datorer och Internet 2004). Det är framför allt användningen av brandväggar och av säkerhetskopieringen. Under januari 2004 använde 82 procent av företagen brandväggar, jämfört med 69 procent i början på 2003. Under samma period ökade andelen företag som använder sig av säkerhetskopiering utanför driftmiljön från 47 procent till 59 procent. Det vanligaste skyddet är dock fortfarande säkerhetsprogram (t.ex. dataviruskydd) vilket ca 92 procent av företagen använder.

Sveriges IT-incidentcentrum (Sitic) vid PTS skall snabbt kunna sprida information i samhället om nya problem som kan störa IT-system. IT-incidentrapporter tas emot på flera sätt bl.a. via Sitics webbplats. Att lämna information och råd om förebyggande åtgärder ingår också i uppdraget. Slutligen skall Sitic sammanställa och ge ut statistik som underlag för kontinuerliga förbättringar i det förebyggande arbetet.

PTS har redovisat vilka resultat som Sitic har uppnått i rapporten Uppbyggnaden av Sveriges IT-incidentcentrum – redovisning av resultat från etableringsfasen i december 2004.

På två år har PTS i Sitic skapat en fungerande och internationellt etablerad CERT-organisation (Computer Emergency Response Team). Verksamhet bedrivs inom samtliga fyra delar av regeringsuppdraget, dvs. incidentrapporthantering, spridning av information om hot och risker, förebyggande arbete och statistik. Utåtriktat arbete utgörs bl.a. av förebyggande råd och statistikrapporter samt ca 250 särskilda råd och ett trettiotal blixtneddelanden om sårbarheter, i program där Sitic förvarnat inför företeelser som exempelvis datamaskarna Blaster och Sasser.

Under etableringsfasen har det skett en tilltagande användning av Sitics webbplats och god tillströmning av abonnenter på blixtneddelanden. Sitic levererar information, baserad på

egna data, egen omvärldsbevakning, egen analys bl.a. genom att följa trafikmönster. Information om sårbarheter i program har en framträdande roll i verksamheten. Sitic har även bidragit till PTS generella säkerhetsarbete.

Inrapporering av incidenter till Sitic är intressant för statistikändamål men har liten betydelse för Sitics förmåga att skapa kunskap och varningar. Där framstår istället omvärldsbevakningen som helt central, liksom fungerande relationer till liknande organisationer.

Under 2005 har Sitic erhållit medlemskap i internationella CERT-organisationer som FIRST och TF-CSIRT.

De mätningar som har gjorts på Sitics webbplats visar att besöken ökar. Andra kvartalet 2005 besöktes Sitics webbplats i genomsnitt 1 663 gånger per dag, att jämföra med 877 gånger per dag andra kvartalet 2004.

PTS har sedan i december 2002 haft i uppdrag av regeringen att sammanställa information om Internetsäkerhet och göra den tillgänglig för Internetanvändare

(www.pts.se/internetsakerhet). Det övergripande syftet med sammanställningen är att öka målgruppernas medvetenhet och kunskap om säkerhet på Internet så att de använder Internet på ett säkrare sätt och inte utsätter sig själva eller andra för onödiga risker.

PTS lanserade en webbplats och en interaktiv utbildning samt tryckt material i november 2003. Webbplatsen i ny tappning inklusive en ny webbtjänst för konsumenten att testa säkerheten på hemdatorer lanserades i mitten av april 2005. PTS har också genomfört en webbkampanj för att marknadsföra webbplatsen och tjänsten samt tagit fram nytt tryckt material.

Hittills har över en halv miljon aktiviteter genomförts på webbplatsen: över 250 000 besök, över 220 000 säkerhetstester, den interaktiva utbildningen har haft 30 000 besök och 25 000 förfrågningar har hanterats av PTS virtuella webbassistenter.

Europeiska byrån för nät- och informations-säkerhet (Enisa) har fått en snabb start, särskilt i jämförelse med andra EU-organ. Byrån har knutit till sig flera svenskar bl.a. i den ständiga intressentgruppen som skall ge råd till vd:n om byråns arbetsprogram. Det svenska stödet och deltagande i arbetet har givit god kännedom om byråns arbete och underlättat för Sverige att framföra sina synpunkter om t.ex. byråns arbetsprogram.

10.5.3.3 Analys och slutsatser

Tillgänglighet

Tillgången till informationstekniken är hög i Sverige. Stödet till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet är, vid sidan om utbildningssektorns insatser och personaldatorreformen, den ekonomiskt mest omfattande insatsen inom IT-politiken. Det är för tidigt att utvärdera effekten av detta stödprogram. En utvärdering bör genomföras efter det att satsningen avslutats. Utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet fortskrider och engagemanget från kommuner och län är stort kring dessa frågor. I den uppföljning som genomförs av Sveriges kommuner och landsting och projektet Länssamverkan bredband har noterats ett ökande antal orter med IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. Detta kan även ses i antalet upphandlingar och användandet av stöden till kommuner. Detsamma kan även sägas om antalet ansökningar om skattereduktion för höga anslutningskostnader. Det finns ett samband mellan antalet ansökningar om skattereduktion för höga anslutningskostnader och utbyggnadsläget i kommunen. Regeringen bedömer att allt eftersom IT-infrastrukturen byggs ut i kommunerna kommer antalet ansökningar om skattereduktion att öka, något som redan nu börjar märkas.

Informationssäkerhet

Regeringen kan konstatera att inrapporteringen av incidenter till Sitic hittills har varit låg. Det kan bero på flera saker. Sitic har bara arbetat under ca två och ett halvt år och mycket kraft har gått till att bygga upp verksamheten enligt regeringens uppdrag. Uppbyggnaden har gått fort och Sitic är nu en etablerad aktör i det internationella arbetet.

Den förändring av sekretesslagen (1980:100) som trädde i kraft den 1 juli 2004 medför att uppgifter om informationssäkerhet omfattas av sekretess. Dessa uppgifter är också undantagna den s.k. meddelarfriheten. Det bör påverka rapporteringsviljan positivt. Det är möjligt att ytterligare skärpningar i lagen skulle stärka viljan att rapportera, men i första hand bör insatser göras för att sprida kunskap om förändringen.

Många organisationer saknar rutiner för hur man skall rapportera incidenter internt, vilket borde påverka möjligheterna att rapportera till Sitic.

Det har anförts att placeringen vid tillsynsmyndigheten PTS påverkar benägenheten att rapportera negativt. PTS tillsynsansvar omfattar, relativt sett, få organisationer – huvudsakligen de som träffas av lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Det visar sig också i den mörkertalsundersökning som PTS och Rikskriminalpolisen har låtit utföra. Endast en av 500 organisationer anser att orsaken till att organisationer inte rapporterar till Sitic är att centrumet är knutet till PTS.

Förstärkt information om Sitics arbete är en viktig åtgärd för att driva utvecklingen framåt då mörkertalsundersökningen också visade att Sitics arbete inte var särskilt väl känt. För inte informationen om Sitics arbetet genomslag bör man se över de andra frågorna t.ex. om det förebyggande arbetet i organisationerna (interna rutiner) och incitamenten för att rapportera. Sammanfattningsvis kan regeringen konstatera att Sitics intressenter hittills har varit mer intresserade av att inhämta information än att bidra med rapporter.

På det internationella området är Sveriges deltagande i *Europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet* (Enisa) och ICANN två instrument för att föra arbetet framåt. I det europeiska arbetet är det viktigt att Sverige bidrar till Enisas arbete, främst genom att svenska intressenter (t.ex. myndigheter) deltar i byråns arbete. Sverige bör också bevaka att arbetet ligger i linje med de svenska prioriteringarna på området, t.ex. att fokusera på det förebyggande arbetet.

Regeringen bedömer att den föreslagna *strategin för ett säkrare Internet i Sverige* ger en lämplig inriktning på det fortsatta arbetet. Strategin tillsammans med förslaget om en lag för svenska toppdomäner som föreslås i propositionen *Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället* (prop. 2004/05:175) kommer att ge regeringen bättre verktyg att följa och utveckla arbetet med ett robust Internet i Sverige.

Sverige kan inte på egen hand säkerställa en tillförlitlig drift av Internet. Politiken syftar därför till att tillsammans med Internetintressenter såväl inom landet som utomlands skapa underlag för de åtgärder som är möjliga att vidta i Sverige.

De utredningar och åtgärder PTS vidtagit på regeringens uppdrag som rör Internets säkerhet och tillförlitlighet har även en kunskapshöjande funktion för Internetanvändare. Den särskilda

webbplats för information om Internetsäkerhet som myndigheten driver har fått gott genomslag. Särskilt framgångsrikt tycks testverktyget ha varit.

10.5.4 Politikens inriktning

Den framtida inriktningen för IT-politiken har underställts riksdagen genom regeringens proposition Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175).

10.6 Elektronisk kommunikation

10.6.1 Insatser

10.6.1.1 Insatser inom politikområdet

Lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation har varit i kraft sedan den 25 juli 2003. Enligt lagen skall Post- och telestyrelsen (PTS) definiera vilka delmarknader inom området elektronisk kommunikation som är relevanta för svenska förhållanden och analysera om det råder effektiv konkurrens på dessa marknader. Om så inte är fallet skall myndigheten besluta om lämpliga skyldigheter för de aktörer som har bedömts ha betydande marknadsinflytande. Antalet beslut av PTS som överklagats har ökat markant sedan lagen trädde i kraft samtidigt som handläggningstiderna i domstolarna kan vara långa. Regeringen aviserade i propositionen Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175) sin avsikt att tillsätta en utredning för att utreda och lämna förslag till åtgärder som, med beaktande av rättssäkerhetsaspekter, kan effektivisera beslutsprocessen enligt lagen om elektronisk kommunikation och korta tiden fram till dess att beslut enligt lagen vinner laga kraft.

Sverige har aktivt deltagit i den kommunikationskommitté som skapades i samband med EG:s nuvarande regelverk för elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster i syfte att biträda kommissionen. Under det gångna året har bl.a. rekommendationer rörande särredovisning och kostnadsredovisningssystem samt prisaspekten på hyrda delförbindelser i grossistledet utarbetats. Kommissionen har även i några fall utnyttjat

möjligheten att efter samråd med kommittén kräva att nationella regleringsmyndigheter drar tillbaka specifika förslag till beslut om relevanta marknader och dominerande operatörer.

I propositionen Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället föreslås vissa mindre förändringar i lagen om elektronisk kommunikation. Dessa innebär utöver redaktionella ändringar att även mobiloperatörer skall vara skyldiga att tillhandahålla specificerade telefonräkningar samt att det anges i lagen att en marknadsdominant skall kunna förpliktas att tillhandahålla ett minimiutbud av hyrda förbindelser och tillämpa kostnadsorienterad prissättning. Vidare skall tillsynsmyndigheten kunna avstå från att pröva en tvist, om det är lämpligare att myndigheten behandlar frågan inom ramen för den allmänna tillsynen.

Den svåra stormen som drabbade södra och mellersta Sverige den 8–9 januari 2005 påverkade många funktioner i samhället inklusive de elektroniska kommunikationerna. PTS följde på Regeringskansliets begäran löpande arbetet efter stormen. Läget redovisades i rapporter till Regeringskansliet. PTS inkom med en slutrapport den 22 februari 2005 som beskrev konsekvenserna av stormen och vilka förebyggande åtgärder som vidtagits av myndigheten innan stormen. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

ENUM är en tjänst som översätter vanliga telefonnummer till Internetdomännamn. Detta möjliggör att vanliga telefonnummer kan användas på Internet och andra IP-baserade kommunikationsnät. ENUM kan bl.a. påskynda konvergensen mellan t.ex. det vanliga telefonnätet och Internet och underlätta olika former av kommunikation, även om användarens vanliga telefonnummer är den enda identitet som ursprungligen är känd. PTS har därför på uppdrag av regeringen genomfört ett nationellt försök med ENUM. Uppdraget har redovisats till regeringen den 22 december 2004. PTS föreslår bl.a. att ENUM skall införas och drivas i kommersiella former. PTS anser att ett permanent införande av ENUM skulle möjliggöra en teknikutveckling inom området för elektronisk kommunikation som kan leda till en förbättrad konkurrens mellan olika aktörer till nytta för slutkunden genom ökat urval och lägre priser. PTS slutrapport om ENUM har remitterats och bereds för närvarande.

Mobil kommunikation

Regeringen följer noga utbyggnaden av UMTS-näten (även kallat 3G) och utvecklingen av mobilmarknaden i stort. Bland annat har PTS på uppdrag av regeringen beskrivit och analyserat utvecklingen av marknaden. Uppdraget redovisas halvårsvis. I uppdraget ligger att identifiera hinder avseende etablerandet av infrastruktur samt att föreslå och vidta åtgärder där det är påkallat.

Det är ett allmänt intresse att utbyggnaden av väl fungerande nät för elektronisk kommunikation kan fullföljas på ett för samhället så effektivt sätt som möjligt. Det är därför viktigt att detta sker så att befintlig och nytillkommande infrastruktur samutnyttjas i största möjliga utsträckning utan att snedvrیدا konkurrensen samt utifrån de tekniska förutsättningar som råder. Regeringen tillsatte därför den 17 februari 2005 en särskild utredare (dir. 2005:16) som skall undersöka behovet av ändrade regler för samutnyttjande av master m.m. som ingår i allmänna kommunikationsnät för elektronisk kommunikation, även kallat samlokalisering. Utredaren skall redovisa sitt uppdrag senast den 1 november 2005.

Regeringen fattade beslut i juni 2005 om att PTS skall göra det möjligt för allmänheten att via myndighetens webbplats ta del av uppgifter om basstationssändare för allmänt tillgänglig mobiltelefoni i myndighetens frekvens- och tillståndsregister. Härigenom blir informationen lättare tillgänglig än vad den är i dag. Med hänsyn till allmänhetens stora intresse av att på ett enkelt sätt få tillgång till uppgifter om basstationer för mobiltelefoni anser regeringen att det är angeläget att denna funktion driftsätts på PTS webbplats. Registret bygger på operatörernas egna uppgifter. Uppdraget skall vara genomfört senast den 31 december 2005.

PTS har på regeringens uppdrag analyserat förutsättningarna för framväxten av mobila innehållstjänster och utvecklingen av denna marknad. PTS bedömning är att förutsättningarna är goda men att marknaden trots det inte tagit fart. Undersökningar visar att det användarna efterfrågar är nyttotjänster medan det stora flertalet tjänster är nöjestjänster. Det är också viktigt att användarna känner förtroende för tjänsterna och att det finns ett effektivt konsumentskydd. PTS har lämnat ett förslag till lagändring till regeringen så att även andra operatörer än sådana som förpliktas att tillhan-

dahålla samhällsomfattande tjänster (USO-operatörer) omfattas av skyldigheten att tillhandahålla samtals- och krediträddning. Ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Radiospektrum

Den svenska långsiktiga radiospektrumpolitiken som bas för det internationella harmoniseringsarbetet beskrivs i propositionen Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället. Regeringen följer kontinuerligt användningen av radiospektrum för att tillse att den gagnar Sveriges utveckling. På internationell nivå har detta skett främst genom deltagande i arbetsgrupper inom EU och genom deltagande i FN:s specialorganisation för telekommunikation och radio, Internationella teleunionen (ITU). Inom ITU beslutades 2000 att en regional konferens för planering av digital ljudradio och TV skulle hållas. Sverige har deltagit i det fortsatta arbetet inför den andra sessionen som planeras äga rum 2006. Vid konferensen kommer en plan för digital ljudradio och TV i bl.a. Europa och Afrika att antas. Denna plan kommer på sikt att ersätta dagens plan för analog TV.

Sverige har deltagit i den av kommissionen skapade gruppen för radiospektrumpolitik. De yttranden som gruppen antagit behandlar övergången till digital rundradio och andrahandshandel med radiofrekvenser.

Sverige har vidare deltagit i Radiospektrumkommittén som fattat två beslut om harmonisering av radiospektrum för kortdistansradarsystem för bilar för att minska antalet trafikolyckor och ett beslut om lokala radionät (RLAN). Arbetet pågår också för att finna en harmoniserad lösning för Europa som ersättare för ERMES-direktivet (paging) som kommer föreslås dras tillbaka.

10.6.1.2 Insatser utanför politikområdet

Konsumentskydd vid modemkapningar

En utredning (dir. 2004:10) tillsattes i februari 2004 för att bl.a. överväga om det behövs någon förstärkning av konsumentskyddet vid s.k. modemkapningar. Ett delbetänkande med förslag till ny lag om åtgärder mot vissa uppringningsprogram samt ändringar i lagen om elektronisk kommunikation lämnades i mars 2005. Delbetänkandet har remitterats och

behandlas för närvarande inom Regeringskansliet.

En anpassad försvarsunderrättelseverksamhet

För att tillgodose de krav som i dag bör ställas på försvarsunderrättelseverksamheten har departementspromemorian En anpassad försvarsunderrättelseverksamhet (Ds 2005:30) utarbetats inom Försvarsdepartementet.

Försvarets radioanstalt (FRA) bedriver signalspaning mot eterburen trafik, dvs. radiotrafik. På grund av teknikutvecklingen går trafiken emellertid alltmer i tråd varför det i promemorian bl.a. föreslås ändringar i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation som innebär skyldighet för trådgående operatör att överföra trafik till särskilda sambandspunkter.

Promemorian remissbehandlas för närvarande och remisstiden går ut den 31 oktober 2005.

10.6.2 Resultatredovisning

10.6.2.1 Mål

Målen för sektorn elektronisk kommunikation är följande: Enskilda och myndigheter skall få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna skall ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige skall i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden. De elektroniska kommunikationerna skall vara hållbara, användbara och tillgodose framtidens behov.

De främsta medlen för att uppnå detta skall vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten skall 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).

10.6.2.2 Resultat

Marknaden för elektronisk kommunikation befinner sig i en intensiv förändringsfas. Marknaden för tjänster i det fasta telenätet har hamnat särskilt i fokus och det finns två huvudorsaker till detta.

För det första har PTS beslut om tillträde till grossistprodukt för telefonabonnemang för andra operatörer inneburit att det monopol som i praktiken har rått på delmarknaden för fasta abonnemang upphört. Detta har tidigare förekommit i mycket begränsad omfattning och då helt baserats på kommersiella avtal med TeliaSonera AB. Beslutet innebär att även andra operatörer än TeliaSonera AB har möjlighet att erbjuda sina slutkunder en komplett tillträdes- och telefonitjänst, dvs. abonnemang och samtalstjänster i en och samma avtalsrelation. Enligt uppgift från Tele2 AB:s första kvartalsrapport för 2005 har bolaget redovisat att de under första kvartalet har tecknat avtal med 300 000 kunder om att bli abonnemangskunder. Globalnet AB anger i sin delårsrapport för januari till mars 2005 att det har 47 000 abonnemangskunder.

För det andra har möjligheten att erbjuda fast telefoni även i andra nät än i TeliaSonera AB:s nät nu blivit en kommersiell realitet. Främst handlar det om kabel-TV-nät och LAN-nät.

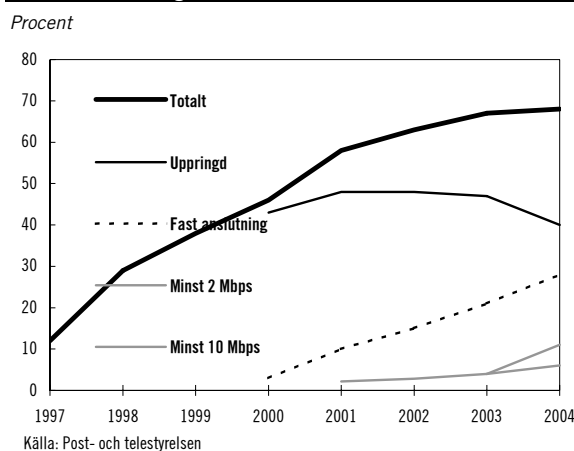
Antalet användare av IP-telefoni fortsätter att öka. PTS bedömer att det i slutet av 2004 fanns närmare 80 800 abonnemang för IP-telefoni, att jämföra med 38 400 den sista december 2003. Hittills har det endast varit ett begränsat antal telefonikunder som har haft möjlighet att gå över till IP-telefoni men den potentiella kundbasen ökar allt eftersom fler operatörer börjar erbjuda IP-telefoni i olika typer av nät. Vid årsskiftet 2004/2005 erbjöd närmare 25 operatörer IP-baserad telefoni till slutkund i Sverige.

Under 2004 och 2005 har intresset för tillträde till accessnätet och tillhörande installationer, LLUB, tagit ordentlig fart och en allt större andel av de alternativa operatörernas DSL-kunder är anslutna genom användning av LLUB. LLUB:s andel av den totala tillväxten genom DSL var i juni 2005 ungefär 50 procent.

PTS bedömer att per den sista december 2004 var nästan 28 procent av hushållen uppkopplade till Internet via någon form av fast anslutning, vilket också framgår av diagram 10.1 nedan. Jämfört med året innan har denna andel ökat från 21 procent. ADSL är den anslutningsform som har störst antal hushållskunder på marknaden för fasta anslutningar och utgör nu 25 procent av den totala marknaden för Internetanslutningar till hushåll. Andelen ökar även, på ett år ökade antalet hushållskunder avseende ADSL med 48 procent. LAN-nät och kabel-TV-nät

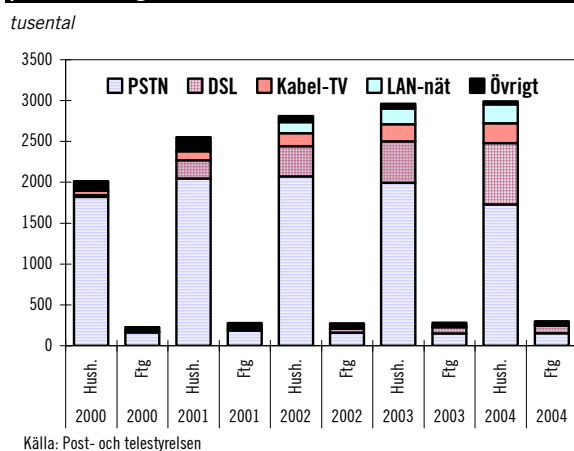
hade åtta procent vardera av den totala hushålls- marknaden.

Diagram 10.1 Antalet hushållskunder med Internetanslutning i förhållande till antalet hushåll



Diagrammet nedan visar bl.a. hur antalet aktiva kunder till Internetanslutning ökat från 2000 och hur användningen av fast Internetanslutning ökar medan användningen av modem upp till 56 kb/s (PSTN) minskat jämfört med 2000.

Diagram 10.2 Antalet aktiva kunder till Internetanslutning per anslutningsform

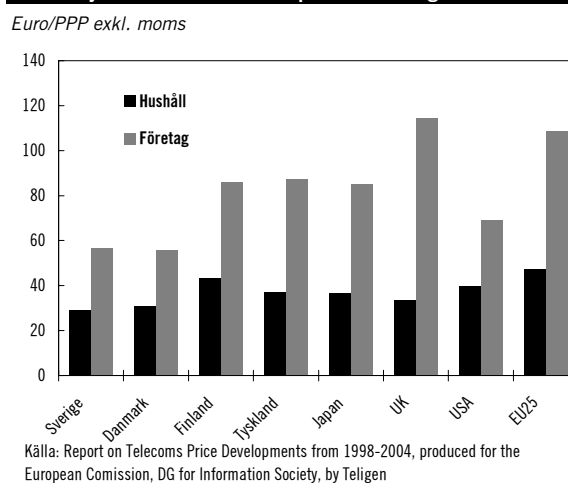


I slutet av 2004 fanns det 5 753 000 kunder till fast telefoni. Av dessa var 2 006 000 förvalskunder. Förval innebär att abonnenten anmäler sig till det eller de telebolag som den vill vara förvalskund hos. De senaste årens ökning i antalet förvalskunder tycks nu ha avstannat. Under 2004 verkar antalet till och med ha minskat något. Nära 40 procent av samtliga hushållskunder med fast telefoni har valt en alternativ operatör till TeliaSonera AB. Antalet företagskunder med förval visar fortfarande på viss tillväxt. Minskningen i antalet hushållskunder kan möjligen förklaras dels med att

antalet förvalskunder istället valt abonnemang med IP-telefoni, dels med att antalet har nått en så hög nivå att det nu krävs nya erbjudanden för att locka fler kunder. Vad gäller marknaden för internationella samtal, det samtalslag inom fasta samtalstjänster som varit konkurrensutsatt längst tid i Sverige, hade de alternativa operatörerna till TeliaSonera AB 2004 en marknadsandel på 61 procent, vilket är tre procentenheter mer än året innan.

Diagrammet nedan visar att priset för en s.k. korg av fasttelefonitjänster är bland de absolut lägsta i Sverige jämfört med EU25, USA och Japan, både för hushåll och företag.

Diagram 10.3 Genomsnittlig månadskostnad för fasttelefonitjänster för hushåll respektive företag 2004



PTS har för 18 marknader utarbetat förslag till beslut om huruvida effektiv konkurrens råder på marknaden och, om så inte är fallet, identifierat företag med betydande inflytande och föreslagit särskilda skyldigheter för dessa. Förslagen har sänts för samråd med de svenska aktörerna och i flertalet fall också inom EU. PTS har därefter meddelat slutliga beslut på nio av dessa marknader. Beslut på övriga marknader är att vänta under 2005.

Under 2004 inledde PTS tillsyn av tillträde till det kopparbaserade accessnätet. Genom ett beslut den 24 november 2004 ålade PTS TeliaSonera AB att mot kostnadsorienterad prisättning tillgodose varje rimlig begäran om tillträde till accessnätet och tillhörande installationer (LLUB). Vad gäller marknaden för bredbandstillträde i grossistledet i form av bitströmstillträde så har det inte tidigare funnits någon specifik reglering som omfattat detta. PTS har dock kommit fram till att det råder konkurrensproblem på marknaden för bredbandstill-

träde i grossistledet i form av bitströmstillträde. Myndigheten har därför ålagt TeliaSonera AB skyldigheten att mot marginalkostnadsbaserad prissättning tillgodose varje rimlig begäran från annan operatör om biströmstillträde och tillhörande installationer. Beslutet är dock överklagat och domstolen har förordnat att det tillsvidare inte skall gälla.

PTS har vidare vad avser samtalsterminering i mobilnät beslutat att även Tele2 AB och Vodafone Sverige AB, vid sidan av TeliaSonera AB, skall ha kostnadsorienterade priser för att terminera samtal i egna nät. PTS har också fattat ett antal beslut om underrättelser och förelägganden inom ramen för tillsynen i syfte att tillse att operatörerna följer besluten om skyldigheter. Genom ett beslut av PTS den 19 augusti 2005 har TeliaSonera AB utsetts till USO-operatör vilket innebär att TeliaSonera AB kan förpliktas att tillhandahålla fast telefoni till permanenta bostäder och företag till ett överkomligt pris. Genom beslutet tillförsäkras alla i Sverige möjligheten att bli nådda via fast telefoni oavsett om man bor i tätort eller glesbygd.

Fördelningen av tillståndet i 450 MHz-bandet skedde genom att en auktion i februari 2005 hölls för första gången i Sverige. Det fanns ett stort intresse från marknaden. Nordisk mobiltelefon A/S lämnade det högsta budet vilket var 86 miljoner kronor. Det aktuella tillståndet avser ett digitalt system som skall ersätta dagens analoga NMT 450 och skall täcka 80 procent av ytan i varje län med allmänt tillgänglig elektronisk kommunikationstjänst i form av mobiltelefonitjänst senast den 1 juli 2007.

Samtliga 3G-operatörer ansökte i juni 2004 gemensamt om att tillståndsvillkoren skulle ändras. Operatörerna ansökte om förlängd tid för utbyggnaden från 31 december 2003 till den 31 december 2007. Svårigheterna med att få bygglov och ingå arrende- och hyresavtal är omständigheter som operatörerna särskilt lyft fram som hinder för att etablera infrastruktur. PTS fann i beslut i december 2004 att operatörerna i glesbygdsområden skulle kunna sänka signalnivån hos den s.k. pilotsignalen, utan att försämra kvaliteten på tjänsterna. I praktiken innebär beslutet att antalet basstationer i glesbygd nära nog kan halveras. En ändring i tillståndsvillkoren var därför nödvändig. I övrigt avslogs operatörernas ansökan, men beslutet har överklagats. Av uppgifter som kom in till PTS från operatörerna i januari 2005 framkom att

Hi3G Access AB (Hi3G) och Vodafone Sverige AB uppnått en befolkningstäckning om 84 procent av de utlovade 8 860 000 och SULAB (samägt av TeliaSonera AB och Tele2 AB) om 86 procent. Operatörerna hade till den 28 februari 2005 på sig att vidta rättelse av de tillståndsvillkor som de inte levde upp till vilket inte har skett. I mars 2005 framgick det att Hi3G hade uppnått en täckningsgrad på 87 procent, Vodafone Sverige AB 86 procent och TeliaSonera AB och Tele2 AB också 86 procent. PTS har att se till att tillståndsvillkoren efterlevs och kan i sin tillsynsprocess förena förelägganden med vite.

I juni 2005 ansökte Hi3G ånyo om ändrade tillståndsvillkor. Hi3G vill bl.a. ersätta det som återstår av 3G-utbyggnaden med täckning genom det kommande digitala mobiltelefoninätet i 450 MHz-bandet. PTS kommer att pröva ansökan och har berett Hi3G möjlighet att komplettera med en redogörelse för hur bolaget avser att säkerställa den fortsatta 3G-utbyggnaden utan att det försämrar för konsumenterna. SULAB och Vodafone Sverige AB har beretts tillfälle att inkomma med uppgifter med anledning av ansökan.

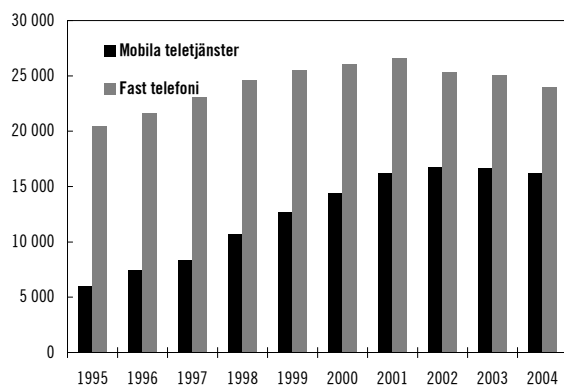
PTS har, även före den svåra stormen den 8–9 januari 2005, bedrivit ett omfattande arbete för att förbättra robustheten i de elektroniska kommunikationsnäten. Under 2004 har PTS t.ex. investerat i 300 reservelverk.

För den största omsättningsförändringen under det gångna året står marknaden för Internetjänster vilken växte med 16 procent. I övrigt är det ingen av de stora slutkundsmarknaderna som visar någon omsättningsökning. Marknaderna för fasta samtalstjänster minskar sammantaget med drygt fyra procent, marknaden för mobila samtalstjänster med knappt tre procent och marknaden för datakommunikationstjänster minskar med åtta procent.

Totalt sett omsatte slutkundsmarknaden för elektronisk kommunikation i Sverige 49,5 miljarder kronor under 2004, vilket innebär att slutkundsmarknaden i princip minskade med 1,6 procent vid en jämförelse med 2003. Operatörernas intäkt per månad från ett genomsnittligt hushåll var 525 kronor under 2004. Under 2003 var denna 517 kronor, vilket innebär en ökning med två procent. Ökningstakten har minskat betydligt under de senaste åren.

Diagram 10.4 Intäkter för fast telefoni och mobila teletjänster från slutkund 1995–2004

Miljoner kronor



Källa: Post- och telestyrelsen

Diagrammet ovan visar att mobila tjänster utgör en allt större del av de totala intäkterna.

Marknadsvärdet för fast telefoni uppgick under 2004 till 24 miljarder kronor, vilket är 4,4 procent lägre än föregående år. Intäkterna från abonnemang utgör 7,9 miljarder kronor, vilket motsvarar nära 33 procent av det totala marknadsvärdet för fasta samtalstjänster. Antalet PSTN-abonnemang (vanliga abonnemang på fasta telefonnätet) fortsätter att minska. Vid slutet av 2004 fanns det strax över 5,4 miljoner PSTN-abonnemang.

Mobilterminaler användes mer och mer. Senaste året har antalet trafikminuter i de mobila näten ökat med 13 procent. Detta samtidigt som andelen av svenska befolkningen i åldern 16 till 75 år som använder mobiltelefon endast ökat från 90 till 91 procent mellan 2003 och 2004. Fler individer har dock flera abonnemang. Den upplevda nyttan med mobil kommunikation för användaren kan därmed sägas vara ökande. En trolig orsak till det ökande användandet är sjunkande priser. Andelen mobil taltrafik av den totala taltrafiken under 2004 var 18 procent, en ökning från drygt 16 procent ett år tidigare.

Intresset för att använda kontantkort i stället för kontraktsabonnemang fortsätter att öka, men inte i samma utsträckning som tidigare. För närvarande utgörs 57 procent av samtliga GSM- och UMTS-abonnemang (3G) av kontantkort. Det totala antalet abonnemang var 9 774 000 per den sista december 2004. Av dessa var 322 000 3G-abonnemang.

Under 2004 har mellan 25 och 30 operatörer aktivt tillhandahållit mobila teletjänster. Fem av dessa operatörer erbjuder sina tjänster enbart till företagskunder. Av samtliga mobiloperatörer i Sverige har fem egna mobilnät. Dessa är

TeliaSonera AB, Tele2 AB, Vodafone Sverige AB, Hi3G och Spring Mobil AB. De mobiloperatörer som inte har egna nät är i stället återförsäljare av tjänsterna. Flera av dessa drivs emellertid av de nätägande operatörerna. Trots att det numera finns ett relativt stort antal tjänestetillhandahållare på marknaden, domineras mobilmarknaden av de tre nätägande mobiloperatörerna TeliaSonera AB, Tele2 AB och Vodafone Sverige AB. Tjänestetillhandahållarna har tillsammans en marknadsandel på knappt tre procent av det totala antalet abonnemang. Den låga andelen beror delvis på utformningen av avtalen mellan operatörerna. Det kan även förklaras av att de nätägande operatörerna kunnat välja bort de tjänestetillhandahållare som utgjort ett konkurrenshot mot den egna verksamheten, exempelvis de som redan haft en etablerad kundbas inom fast telefoni, starka varumärken eller stora resurser för marknadsföring. Resultatet har tydligt visat sig genom att tjänestetillhandahållarna, med något undantag, ytterst marginellt kunnat påverka priskonkurrensen.

Omsättningen för mobila samtalstjänster (inkl. SMS) minskade med 2,6 procent under året. Eftersom både antalet kunder och trafikvolymer ökar är den minskade omsättningen ett tydligt tecken på sjunkande mobilpriser. PTS noterar att den genomsnittliga månatliga intäkten per mobilkund (sammanräknat företagsabonnemang och privatkunder) fortsätter att sjunka trots att användningen ökar, från 168 kronor per månad under 2003 till 147 kronor per månad under 2004.

Antalet textmeddelanden i mobilnätet (SMS) ökade under första halvåret 2004 med 13 procent. I genomsnitt sändes 18,6 SMS per kund och månad. SMS står för närmare elva procent av den totala genomsnittliga intäkten per kund och månad. Priset för att sända ett SMS varierar vanligtvis från 49 öre till 1,35 kronor. Även om priserna har gått ned något under 2004, så ligger de fortfarande relativt högt, särskilt i jämförelse med Norge och Danmark.

Det tar tid för kunderna att börja använda mobila datatjänster (t.ex. MMS och olika internetjänster). Under det fjärde kvartalet 2004 hade dock 983 000 GSM- och 3G-kunder använt mobil data minst en gång, en ökning från 516 000 kunder under 2003. I genomsnitt förbrukade en användare av mobila datatjänster 0,8 Mbyte per månad under 2004.

PTS skall årligen enligt sin instruktion redovisa arten och omfattningen av de klagomål från allmänheten som framförts till operatörer och myndigheten. Under perioden januari till och med april 2005 mottog PTS 1 497 klagomål vilket är en fördubbling av antalet klagomål jämfört med samma tidsperiod 2003. Totalt sett har dock antalet klagomål minskat under 2004 jämfört med 2003. Drygt 3 000 klagomål inkom till PTS under 2004, vilket är en minskning med ungefär 1 000 klagomål jämfört med föregående år. PTS har noterat en markant minskning i antalet klagomål om räkningar, 600 klagomål 2004 jämfört med drygt 1 900 året innan. Detta kan förklaras med att problemet med modemkapningar och s.k. bluffakturor åtgärdats i PTS tillsynsarbete. Konsumentverket tog emot ungefär 1 400 klagomål inom området telefoni och Internet under 2004, vilket är en marginell minskning jämfört med året innan. Fortfarande står klagomålen till PTS om förval för en betydande del av det totala antalet inkomna klagomål. Många av dessa klagomål gäller att abonnenten anser att denne inte har ingått avtal om ändrat förval. Flera förvalsklagomål har även att göra med frågor gällande marknadsföringsmetoder och utebliven ångerrätt. PTS tog 2004 emot 300 klagomål gällande ADSL vilket är nästan tre gånger mer än under 2003. Förklaringen till det högre antalet klagomål om ADSL kan vara att användningen av ADSL ökat. Under 2004 informerade PTS om vad konsumenten skall tänka på vid byte av bredbandsoperatör och om vad abonnemangsformen kommer att innebära för konsumenterna.

10.6.2.3 Analys och slutsatser

Regeringen bedömer att den utveckling som skett under perioden och de åtgärder som PTS vidtagit medverkat till att uppfylla målet för politikområdet. Många insatser syftar till att främja konkurrensen på de olika delmarknaderna vilket är ett viktigt medel för att uppnå målen. Genom PTS arbete enligt lagen om elektronisk kommunikation med marknadsanalyser, beslut om särskilda skyldigheter och PTS tillsynsarbete ökar regleringens genomslag på marknaden. På den svenska marknaden finns ett mycket stort antal operatörer som erbjuder tjänster och antalet ökar. Allt fler har fast anslutning till Internet vilket medger högre överföringshastigheter

jämfört med uppringd access. Möjligheten att erbjuda fast telefoni även i andra nät än i TeliaSonera AB:s traditionella kopparnät har nu blivit en kommersiell realitet. Marknaden för abonnemang visar en begynnande konkurrens där det förut i praktiken varit monopol. Denna utveckling ser regeringen som mycket positiv. Allt eftersom fler kunder går över till alternativa fasta anslutningar och eftersom åtskilliga konsumenter bara har möjlighet att ansluta sig till bredband via TeliaSonera AB:s kopparaccessnät, har betydelsen av andra operatörers tillträde till det traditionella accessnätet ökat. Detta kan ske via LLUB eller via bitströmstillträde. På båda dessa marknader har PTS funnit att TeliaSonera AB har ett betydande inflytande. Medan beslutet att ge andra operatörer tillträde via LLUB har vunnit laga kraft, är beslutet om bitströmstillträde överklagat och inhiberat. Tillgång till kopparaccessnätet för andra operatörer har störst betydelse i de områden där några alternativa anslutningsformer som t.ex. LAN-nät och kabel-TV-nät inte erbjuds konsumenterna.

PTS tilldelning av tillstånd för mobilt trådlöst bredband i de flesta kommunerna bör bidra till att öka konkurrensen för bredbandstillgången för hushållen. Detta speciellt för hushåll som inte har möjlighet till bredband via fast telefonförbindelse.

Även om den förbättrade konkurrenssituationen på mobilmarknaden kan betecknas som skör så är den förmodligen bättre än någonsin, till nytta för konsumenten både vad gäller utbudet av tjänster, valmöjligheter bland operatörer samt priser. Regeringens bedömning är att det finns utrymme för ytterligare konkurrens, både avseende mobila taltjänster och mobila datatjänster.

10.6.3 Politikens inriktning

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 målsättning är att åstadkomma ett harmoniserat regelverk för elektroniska kommunikationsnät och elektroniska kommunikationstjänster samt tillhörande installationer och tjänster. En bärande tanke bakom regelverket är att konkurrensfrämjande särslagstiftning endast skall användas om behov föreligger. En avstämning och analys av hur den

nya ordningen, inklusive myndighetsorganisationen, har fungerat kommer att påbörjas under andra halvåret 2005.

Utbyggnaden av UMTS och utvecklingen av tjänster för användarna fortsätter. Regeringen följer utvecklingen och strävar efter att gynnsamma långsiktiga förutsättningar skall finnas på marknaden. Det är viktigt att utbyggnaden inte stannar vid städer och större samhällen, utan att såväl landsbygd som städer får del av tjänster som bygger på ny teknik med möjligheter till hög överföringshastighet. Därför är det särskilt viktigt att utbyggnaden inte fördröjs ytterligare då de användare som i sin bostad ännu inte har erhållit den av operatörerna utlovade UMTS-täckningen i huvudsak bor på landsbygden.

Målet med det senaste tillståndet för mobil kommunikation i 450 MHz-bandet är att Sverige skall få mobila taltjänster med lika bra geografisk täckning som med dagens system, NMT 450, som i princip täcker hela Sveriges yta. Dessutom kommer en viktig modernisering av nätet från analog till digital teknik att ske. Förutsättningar för teknisk uppgradering gör att det nya nätet också stöder avancerade tjänster för användarna, om än med lägre kapacitet än för t.ex. UMTS. Den lägre kapaciteten innebär att färre användare kan vara aktiva samtidigt, vilket kan vara effektivt i glesare bebyggda delar av Sverige.

10.7 Post

10.7.1 Insatser

Post- och telestyrelsen (PTS) har genomfört ett antal tillsynsåtgärder under det gångna året med avseende dels på tillförlitligheten i postoperatörernas verksamhet, dels utvecklingen av den samhällsomfattande posttjänsten. Vidare har myndigheten lämnat sin årliga rapportering av bl.a. arten och omfattningen av de klagomål från allmänheten som framförts till postoperatörerna.

Det s.k. pristaket syftar till att skydda samtliga postkunder, som inte har något alternativ till Posten AB när det gäller befordran av enstaka försändelser, mot orimliga prishöjningar. Enligt 9 § postförordningen (1993:1709) skall därför den som tillhandahåller en samhällsomfattande posttjänst, dvs. Posten AB, inte höja priset för inrikes befordran av enstaka försändelser som väger högst 500 gram med mer än förändringen i

konsumentprisindex mellan juli närmast föregående år och juli året dessförinnan. Inom ramen för PTS ekonomiska tillsyn skall också säkerställas att den samhällsomfattande posttjänsten erbjuds till rimliga priser.

En väsentlig insats när det gäller en säker posttjänst är PTS verksamhet vid enheten för obeställbara brev i Kiruna. Där bedrivs en daglig tillsyn över operatörernas hantering av dessa brev som av operatörerna varken kunnat delas ut eller returneras p.g.a. ofullständiga adressuppgifter. Under 2004 kom det in 263 472 brev till enheten, vilket är en minskning med 3,8 procent jämfört med föregående år.

Krav på befordringstider har fastställts i enlighet med EG:s postdirektiv. Hur stor andel av de korrekt avsända breven för utdelning nästkommande dag som verkligen kommer fram inom utsatt tid är ett ofta använt mått på den samhällsomfattande posttjänstens kvalitet. Genom utfärdade tillståndsvillkor har Posten AB ålagts en lägstanivå som innebär att 85 procent av breven skall delas ut nästkommande arbetsdag och 97 procent inom tre arbetsdagar.

Inom ramen för det internationella samarbetet har PTS genom sitt arbete verkat för en högre takt i tillskapandet av en verklig gemensam europeisk marknad för posttjänster. Den tidigt liberaliserade svenska postmarknaden gör att Sverige alltjämt är ett föregångsland när det gäller en konkurrensutsatt postmarknad. En viktig förändring som bidrar till en fungerande marknad är att den ersättning som betalas mellan postoperatörer för gränsöverskridande befordran s.k. terminalavgifter, blivit allt mer kostnadsbaserad.

Sverige deltog 2004 vid Världspostförningens 23:e kongress som hölls i Bukarest. Ett antal avtal och protokoll antogs och Sverige undertecknade det sjunde tilläggsprotokollet till Världspostförningens konstitution, Allmänna reglementet och Världspostkonventionen med slutprotokoll. Nästa kongress kommer att hållas i Nairobi, Kenya 2008.

10.7.2 Resultatredovisning

10.7.2.1 Mål

Det postpolitiska målet är följande: Det skall finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet

som innebär att alla kan ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst tjugo kilogram. Det skall finnas en möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser samt försäkrade och kvitterade av mottagaren. Dessutom skall enstaka försändelser befordras till enhetliga priser (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

10.7.2.2 Resultat

Några stora förändringar har inte inträffat på den svenska postmarknaden under det gångna året. De årliga brevvolymer, på ca 3,3 miljarder adresserade försändelser, kännetecknas av en svagt nedåtgående trend som dock var något lägre än tidigare år. Orsaken till de minskande brevvolymer är främst övergången till elektronisk kommunikation. Som ett exempel på det kan nämnas att över en miljon svenskar 2004 lämnade in sin inkomstdeklaration elektroniskt till Skatteverket.

Den svenska postmarknaden består av tre marknadssegment: brevmarknaden, marknaden för oadresserad direktreklam och paketmarknaden. Brevmarknaden utgörs, enligt PTS beräkningar, till 73 procent av s.k. sändningar (dvs. industriell post bestående av en serie sorterade eller osorterade brev med samma format och vikt), 20 procent kontorspost och sju procent brevlådepost. Det är inom marknadssegmentet för sändningar som Posten AB och CityMail konkurrerar och där de stora postkunderna är och har varit de största vinnarna till följd av konkurrensen.

Posten AB har, drygt tio år efter liberaliseringen, en fortsatt dominerande ställning särskilt på delmarknaden för enstaka försändelser. Det är den enda operatören med ett rikstäckande distributionsnät och Posten AB:s marknadsandel, som visserligen minskat något, uppgår till 91,95 procent. CityMail, som är den näst största operatören, har för närvarande 7,52 procent av marknaden och har ökat sin marknadsandel med 0,92 procentenheter. Inom det geografiskt begränsade område där CityMail är verksamt finns omkring 40 procent av Sveriges adresser och CityMail har knappt tolv procent av volymen på den totala sändningsmarknaden.

Trots att kundernas möjligheter att utföra postärenden generellt sett inte har försämrats

visar Posten AB:s undersökningar att färre kunder är nöjda med tillgängligheten till postservice 2004 än innan det nya servicenätet infördes 2001/2002. På de flesta orter finns det fler serviceställen och öppettiderna har förbättrats. I många gles- och landsbygdsområden har antalet serviceställen minskat vilket dock kan uppvägas av att ett ökat antal hushåll har tillgång till lantbrevbärservice. PTS har under året rapporterat hur Posten AB:s servicenät har utvecklats under den omfattande omstrukturering som skett sedan 2001. I maj 2004 omfattade servicenätet 2 039 serviceställen där kunderna kan skicka såväl brev som paket. Majoriteten av serviceställena är belägna hos olika partners som tillhandahåller postservice som ett komplement till annan service i exempelvis kiosker och dagligvarubutiker. PTS redovisade i sin rapport Tillgänglighet i Posten AB:s servicenät (PTS-ER-2004:38) bedömningen att de krav som ställs på den samhällsomfattande posttjänsten var uppfyllda.

Resultatet av de mätningar som gjorts av uppnådda befordringstider visar att 95,6 procent av de försändelser (exklusive sändningar) som lämnats in i rätt tid för övernattbefordran kom fram nästa dag. Detta är 0,1 procentenhet lägre än föregående år. Inom tre arbetsdagar hade 99,9 procent av försändelserna delats ut vilket är 0,1 procentenhet högre än föregående år.

För personer med funktionshinder och för äldre har tillgången till viktiga tjänster inom postområdet, så som blandskriftförsändelser och utsträckt postservice via lantbrevbärare, säkrats genom att PTS har upphandlat dessa tjänster.

PTS har på regeringens uppdrag redovisat hur prisregleringen på postområdet efterlevs och rapporterar att priserna för befordran av frimärkta enstaka brev inte har förändrats under 2004 då prishöjningar inte har medgetts enligt gällande pristak. Posten AB genomförde dock från och med den 1 januari 2004 prishöjningar för vissa tilläggstjänster och för vissa tjänster utanför den samhällsomfattande posttjänsten.

Vidare har PTS enhet för obeställbara brev i Kiruna lyckats spåra avsändarna och returnera 37 procent av de brev som kom in till enheten under året. Den genomsnittliga handläggnings-tiden var 2,2 arbetsdagar.

Redovisningen av klagomål avseende den samhällsomfattande posttjänsten har skett i enlighet med den europeiska standarden CEN EN 14012. Under försändelseslaget Inrikes Brev

vars totala antal uppgick till 1 189 600 000 försändelser uppgick antalet klagomål i kategorin saknade försändelser till 24 527, försenade försändelser till 1 223 och skadade försändelser till 1 514.

Genom att följa utvecklingen av service och tillförlitlighet, ett aktivt tillsynsarbete, upphandling av tjänster för äldre och funktionshindrade och granskning av priser har PTS bidragit till att uppfylla verksamhetsmålet med avseende på tillgänglighet, priser, effektivitet, säkerhet och kvalitet. Granskningen av priser, liksom bevakningen av tillgängligheten till den postala infrastrukturen m.m. har bidragit till en väl fungerande postmarknad.

10.7.2.3 Analys och slutsatser

Bedömningen av om servicenivån är godtagbar grundas på den omfattning av service som hittills funnits. Servicenivån skall, för att anses godtagbar, inte försämrats generellt för konsumenterna både vad gäller fysisk tillgänglighet och tjänstutbud. Övergången till Posten AB:s nya servicenät har inneburit ett ökat antal fasta servicepunkter som tillhandahåller postservice och generösare öppettider. Det finns emellertid alltid vid förändringar enskilda konsumenter som drabbas medan andra vinner på förändringen. Ett helt likformigt servicenät över hela landet skulle vara oralistiskt med tanke på de olika geografiska och befolkningsmässiga betingelser som råder i olika delar av landet. Förutom det fysiska avståndet påverkas tillgängligheten också av faktorer som trafiksituationen, vägnätets utformning och val av färdmedel. En annan viktig förutsättning som måste beaktas är vilka tjänster som tillhandahålls vid servicestället.

Den sammanlagda bedömningen när det gäller den fysiska tillgängligheten till Posten AB:s servicenät är att den väl uppfyller de krav som ställs gällande den samhällsomfattande posttjänsten och att kundernas behov tillgodoses, förutom då det gäller personer med funktionshinder som inte har fullgod tillgång till service hos samtliga Posten AB:s partner. Tillgänglighet för rörelsehindrade personer är på många serviceställen ett problem och förbättringar måste ske så att även konsumenter med funktionshinder får full tillgång till service även hos Posten AB:s partner.

Arbetet med att tillgodose äldre och funktionshindrades behov av posttjänster bedrivs av PTS i dialog med Handikappombudsmannen (HO) och De handikappades riksförbund (DHR). I slutet av 2004 hade 378 serviceställen identifierats som inte uppfyller de kriterier som ställts upp av Posten AB efter samråd med berörda organisationer avseende fysisk tillgänglighet. Av dessa har sammanlagt 245 serviceställen åtgärdats till en tillfredställande nivå och därutöver har 117 projekterats för ombyggnad.

Uppgifterna om uppnådda befordringstider visar att Posten AB når en nivå som ligger över de uppsatta kraven. Uppgifterna är genomsnittliga för hela landet under hela året och resultatet beträffande övernattbefordran varierar över året mellan 94,2 procent och 96,6 procent. Skillnad i resultat föreligger mellan olika postterminaler och visar bl.a. att särskilt terminalen i Nässjö 2004 drabbades av omfattande produktionsstörningar p.g.a. omläggning av terminalsystemet.

När det gäller klagomålshantering och postservice kan konstateras att antalet klagomål, i förhållande till totala volymen befordrade försändelser, är mycket litet och att dessa hantearas i enlighet med etablerade rutiner samt redovisas i enlighet med antagen standard på området.

Liberaliseringen av den europeiska postmarknaden fortgår i enlighet med den tidplan som är bestämd enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 97/67/EG om gemensamma regler för utvecklingen av gemenskapens inre marknad för posttjänster och för förbättring av kvaliteten på tjänsterna, det s.k. postdirektivet. År 2006 sänks gränsen för vad som får skyddas av monopol till 50 gram eller två och en halv gånger normalportot. Sverige har sedan flera år tillbaka genomfört direktivet i nationell lagstiftning och kommer att delta aktivt i arbetet med nästkommande direktiv på postområdet i syfte att få gehör för svenska ståndpunkter. I Europeiska kommissionens rapport, KOM (2005) 102 slutlig, som publicerades i mars 2005 om tillämpningen av postdirektivet konstaterar kommissionen att det för närvarande inte finns någon anledning att justera den ursprungliga tidplanen för liberaliseringsprocessen. Under avsnittet rörande klagomål redovisar kommissionen att en relativt stor andel (38 procent) av de svenska kunderna tidigare varit missnöjda med den övergång från postkontor till serviceställen som Posten AB genomförde 2001–2002.

10.7.3 Politikens inriktning

Regeringens insatser på postområdet är inriktade på att skapa förutsättningar för en väl fungerande postmarknad med effektiva posttjänster, tillgängliga för alla till en servicenivå som motsvarar användarnas behov.

Post- och kassaserviceutredningen (dir. 2003:117) som regering tillsatte 2003 har under 2004 fortsatt sitt arbete med att analysera effekterna av liberaliseringen och att utvärdera nuvarande lagstiftning i förhållande till postmarknadens utveckling. Slutbetänkandet Postmarknad i förändring (SOU 2005:5) överlämnades till regeringen den 25 januari 2005 och däri föreslås bl.a. nya politiska mål för postområdet, att nuvarande prisreglering slopas, möjlighet för tillståndsmyndigheten att återkalla tillstånd samt åtgärder mot otydlig prissättning och diskriminering. Betänkandet har remissbehandlats och regeringen avser att återkomma i frågan.

Regeringen följer fortlöpande utvecklingen på postområdet ur ett konsumentperspektiv och ett regionalt utvecklingsperspektiv samt med beaktande av funktionshindrade personers behov.

10.8 Grundläggande kassaservice

10.8.1 Insatser

Mot bakgrund av att efterfrågan på manuella kassaservicetjänster varje år har minskat och kostnaderna för att tillhandahålla tjänsterna har ökat, tillsatte regeringen 2003 en särskild utredare (dir. 2003:117) med uppdrag att se över regleringen av den grundläggande kassaservicen. Utredaren överlämnade sitt delbetänkande Samhällets behov av betaltjänster (SOU 2004:52) våren 2004. I betänkandet föreslås att grundläggande betaltjänster skall upphandlas och Posten AB befrias från sitt ansvar att tillhandahålla en grundläggande kassaservice. Efter att utredningens betänkande har remissbehandlats är ärendet nu under beredning inom Regeringskansliet.

På regeringens uppdrag skall Post- och telestyrelsen (PTS) årligen redovisa en bedömning av hur myndighetens insatser bidragit till målet för kassaservicen. Förändringar som sker i servicebudgeten följs upp i syfte att avgöra om den

service som erbjuds finns tillgänglig i hela landet och motsvarar samhällets behov och det mål som angetts av statsmakterna. PTS har därför liksom tidigare år bl.a. undersökt allmänhetens kassatjänstvanor i en undersökning utförd av Temo AB.

Vidare har PTS i uppdrag att redovisa vilka tjänster som upphandlas för personer med funktionshinder, hur samarbetet med berörda handkapporganisationer bedrivs och bedöma den kvalitet som tjänsterna håller. Bland återrporteringskraven återfinns den utsträckta lantbrevbärarservice för äldre och funktionshindrade i glesbygd som Post- och telestyrelsen upphandlar. Det är 1 620 hushåll som för närvarande har tillgång till denna tjänst, vilket innebär att dessa grupper har möjlighet att utföra grundläggande kassatjänster i bostaden.

10.8.2 Resultatredovisning

10.8.2.1 Mål

Målet för den grundläggande kassaservicen är följande: Alla i hela landet skall ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser (prop. 2001/02:34, bet. 2001/02:TU01, rskr. 2001/02:125).

10.8.2.2 Resultat

De förändringar i betalningsmönster och förutsättningar för kontanthantering som skett i samhället har haft en negativ påverkan på resultatet i Svensk Kassaservice AB, och därigenom indirekt på Posten AB:s resultat. Minskningen för samtliga transaktioner, oavsett tjänst, har varit relativt konstant under den senaste femårsperioden och i genomsnitt uppgått till 16 procent per år.

Omstruktureringen av servicenätet för kassatjänster har följt den planerade neddragning som aviserats men i en mindre omfattning under det senaste året i avvaktan på regeringens åtgärder med anledning av den genomförda utredningen. Antalet serviceställen har således minskat och vid slutet av 2004 fanns det 1 019 fasta serviceställen hos Svensk Kassaservice AB.

Personer med funktionshinder har behov av särskilt viktiga tjänster inom kassaserviceområdet och deras behov tillgodoses dels genom att

frågan bevakas i samband med tillsyn över Posten AB, dels genom att PTS upphandlar utsträckt lantbrevbärarservice för både äldre och funktionshindrade i glesbygd. Den upphandling som genomförs bedöms säkerställa att statens krav på service tillgodoses både vad gäller tillgänglighet och tjänsternas kvalitet.

Som ytterligare ett led i bedömningen av vad som kan anses vara samhällets behov av kassaservice låter PTS årligen Temo AB genomföra en undersökning av allmänhetens kassatjänstvanor. 2004 års undersökning visade att andelen nöjda kunder hade minskat.

10.8.2.3 Analys och slutsatser

Svensk Kassaservice AB har under 2004 varit restriktivt med förändringar i servicenätet i avvaktan på eventuella förändringar av regeringens uppdrag till Posten AB. Bolagets beslut om neddragningar fattas mot bakgrund av kundunderlag, kostnader för kontoren i förhållande till kundbesök samt lokala bedömningar. Här beaktas t.ex. avstånd till närmaste kontor eller bank, ortinvånarnas rörelsemönster, tillgänglighet med bil respektive kollektivtrafik samt förekomsten eller avsaknaden av stora kundgrupper i de aktuella områdena. Främst har neddragningar skett i större orter som har bank som alternativ till Svensk Kassaservice AB. Slutsatsen av den tillsyn och de undersökningar som gjorts är att lagens krav på tillhandahållen service anses vara tillgodosett.

Resultatet av PTS årliga undersökning, som belyser allmänhetens kassatjänstvanor, visar att både tillgänglighet och service 2004 tillgodoser behovet av grundläggande kassaservice. Andelen nöjda kunder har dock minskat jämfört med tidigare år avseende samtliga fyra undersökta parametrar, service, kötider, tider för öppethållande och avstånd till servicestället.

Kvaliteten på de tjänster som erbjuds äldre och funktionshindrade i glesbygd bedöms svara väl mot de krav som ställs på tjänsterna.

10.8.3 Politikens inriktning

Den framtida politiska inriktningen på kassaserviceområdet syftar till att fortsatt säkerställa att alla i hela landet har möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser.

Posten AB har sedan den 1 januari 2002 ålagts ansvaret att tillhandahålla den grundläggande kassaservicen. Kassaserviceverksamheten bedrivs i ett separat nät, genom det helägda dotterbolaget Svensk Kassaservice AB, och skilt från Posten AB:s nät för brev och paket, och avser möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser.

10.9 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelse utan invändning till Post- och telestyrelsen, dvs. Riksrevisionen har bedömt att årsredovisningen för räkenskapsåret 2004 i allt väsentligt är rättvisande.

10.10 Budgetförslag

10.10.1 37:1 Post och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tabell 10.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2004	Utfall	13 358	Anslags-sparande	4 296
2005	Anslag	14 662 ¹	Utgifts-prognos	14 465
2006	Förslag	16 390		
2007	Beräknat	16 658 ²		
2008	Beräknat	16 953 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/2005:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

² Motsvarar 16 390 tkr i 2006 års prisnivå.

³ Motsvarar 16 390 tkr i 2006 års prisnivå.

Anslaget finansierar Post- och telestyrelsens (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. De samhällsåtaganden som tillhandahålls för funktionshindrade och totalförsvar anslagsfinansieras. Anslaget skall vidare finansiera befarade kundförluster för PTS, vilka härrör från den anslagsfinansierade verksamheten t.o.m. 1999, samt uppgiften att följa utvecklingen av kassaservicen och bevaka att denna motsvarar samhällets behov. Likaså

finansieras PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer i huvudsak från anslaget. Vidare finansieras från anslaget viss verksamhet som syftar till att förverkliga delar av Sveriges politiska inriktning avseende förtroende för IT i enlighet med regeringens förslag i 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 informationsamhälle för alla (prop. 1999/2000:86).

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 10.9 Offentlighetsrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlighetsrättslig verksamhet	Intäkter till inkomstitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2004	-	240 699	208 783	31 915
Prognos 2005	-	230 577	237 032	-6 455
Budget 2006	-	223 105	236 905	-13 800

PTS får fr.o.m. budgetåret 2000 disponera de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom sitt verksamhetsområde. Avgiftsinkomsterna för 2006 beräknas öka med 5 528 000 kronor jämfört med 2005.

PTS har vidare inkommit med förslag om att överskottet i den avgiftsbelagda verksamheten, som ökat p.g.a. rationaliseringar och lägre avgifter till internationella verksamheter, hanteras genom att intäkterna sänks under 2006–2008. Sänkningen skulle vara 13 000 000 kronor per år. Totalt innebär detta att myndighetens beräknade avgiftsintäkter för 2006 är 223 105 000 kronor.

Regeringens överväganden

I enlighet med regeringens förslag i proposition Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175) föreslås en överföring av 1 500 000 kronor fr.o.m. 2006 från anslaget 37:5 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* för att finansiera tillsynen av en toppdomän för Sverige.

Anslaget minskas med 88 000 kronor fr.o.m. 2006 till följd av en generell reduktion med 0,6 procent av företrädesvis anslag avsedda för förvaltnings- och investeringsändamål.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 16 390 000 kronor anvisas under

anslaget 37:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* för 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 16 658 000 kronor respektive 16 953 000 kronor.

Tabell 10.10 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

	2006	2007	2008
Anvisat 2005 ¹	14 662	14 662	14 662
Förändring till följd av:			
Pris och löneomräkning ²	316	560	830
Beslut	1 412	1 435	1 460
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	16 390	16 658	16 953

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2005 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

10.10.2 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tabell 10.11 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2004	Utfall	98 175		120 589
2005	Anslag	122 484 ¹	Utgifts-prognos	120 838
2006	Förslag	129 749		
2007	Beräknat	152 749		
2008	Beräknat	152 749		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/2005:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

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

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 2006.

Tabell 10.12 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2004	Prognos 2005	Förslag 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008–
Utestående åtaganden vid årets början	129 596	127 139	192 139		
Nya åtaganden	141 599	180 000	120 000		
Infriade åtaganden	144 056	115 000	154 000	154 000	26 000
Utestående åtaganden vid årets slut	127 139	192 139	158 139		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	200 000	210 000	180 000		

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att nuvarande inriktning av upphandlingen inom ramen för anslaget täcker behovet för personer med funktionshinder.

För 2006 ökar anslaget med 8 000 000 kronor och för 2007 med 31 000 000 kronor då en tidigare beslutad tillfällig neddragning av anslaget för delfinansiering av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet upphör.

Anslaget minskas med 735 000 kronor fr.o.m. 2006 till följd av en generell reduktion med 0,6 procent av företrädesvis anslag avsedda för förvaltnings- och investeringsändamål.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 129 749 000 kronor anvisas under anslaget 37:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* för 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 152 749 000 kronor respektive 152 749 000 kronor.

Tabell 10.13 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	122 484	122 484	122 484
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	7 265	30 265	30 265
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	129 749	152 749	152 749

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

10.10.3 37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice

Tabell 10.14 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos	
2004	400 000			0
2005	Anslag	400 000 ¹		400 000
2006	Förslag	400 000		
2007	Beräknat	400 000		
2008	Beräknat	400 000		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/2005:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

För tillhandahållande av grundläggande kassaservice till den del alternativ saknas och det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksamhet erhåller Posten AB (publ) (Posten) en ersättning om 400 miljoner kronor.

Staten ansvarar för att det skall finnas en grundläggande kassaservice i hela landet som innebär att alla har möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Statens ansvar för en grundläggande kassaservice regleras fr.o.m. den 1 januari 2002 i lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice (kassaservice-lagen).

Regeringens överväganden

Regeringens bedömning är att statens ansvar för en grundläggande kassaservice säkerställs genom den verksamhet som Posten bedriver. Detta styrks också av att PTS, som har i uppdrag att

bevaka att kassaservicen motsvarar samhällets behov, gör bedömningen att den grundläggande kassaservice som Posten tillhandahållit under 2004 med god marginal tillgodoser kassaservice-lagens krav. Detta gäller såväl avseende rikstäckning som servicenivå. Posten AB kan dock upphandla grundläggande kassaservice från annan än Svensk Kassaservice AB där så bedöms vara ekonomiskt fördelaktigt.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 400 000 000 kronor anvisas under anslaget 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice* för 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 400 000 000 kronor för respektive år.

10.10.4 37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal

Tabell 10.15 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2004	144 000	0	
2005	144 000 ¹		144 000
2006	Förslag	144 000	
2007	Beräknat	144 000	
2008	Beräknat	144 000	

¹ Inklusiv tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/2005:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

Regeringen har i juni 1994 tecknat ett alarmeringsavtal med SOS Alarm Sverige AB i syfte att säkerställa en effektiv SOS-tjänst och tillgodose behovet av alarmeringstjänster för den statliga räddningstjänsten. Ersättningen från staten till bolaget fastställs årligen i och med riksdagens beslut om statsbudgeten. Staten äger 50 procent av SOS Alarm Sverige AB. Övriga ägare är Förenade Kommunföretag AB och Landstingsförbundet med 25 procent vardera.

Mot bakgrund av att det gällande avtalet börjar bli föråldrat, den tekniska utvecklingen och ökade krav från bl.a. EU, har staten och företaget på gemensamt initiativ påbörjat en översyn i avsikt att ersätta detta med ett nytt avtal fr.o.m. 2006. Avtalet skall bl.a. reglera de kostnader som 112-tjänsten ger upphov till.

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att SOS Alarm Sverige AB har fullgjort sina skyldigheter enligt avtalet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 144 000 000 kronor anvisas under anslaget 37:4 *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal* för 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 144 000 000 kronor för respektive år.

10.10.5 37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tabell 10.16 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2004	20 713	2 789	
2005	Anslag	23 250 ¹	23 076
2006	Förslag	21 610	
2007	Beräknat	21 610	
2008	Beräknat	21 610	

¹ Inklusiv tilläggsbudget i samband med 2005 års ekonomiska vårproposition (bet. 2004/2005:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

Från anslaget finansieras insatser bl.a. i form av projekt som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik, liksom olika utvärderingar av IT-politiken. Vidare finansieras den IT-politiska strategigrupp, som tillsattes av regeringen i juni 2003, från anslaget.

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att de projekt och utvärderingar som genomförts under året bidragit till att förverkliga regeringens IT-politik.

I enlighet med regeringens förslag i proposition Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175) föreslås en överföring av 1 500 000 kronor fr.o.m. 2006 till anslaget 37:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* för att finansiera tillsynen av en toppdomän för Sverige.

Anslaget minskas med 140 000 kronor fr.o.m. 2006 till följd av en generell reduktion med 0,6 procent av företrädesvis anslag avsedda för förvaltnings- och investeringsändamål.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 21 610 000 kronor anvisas under anslaget 37:5 *Informationsteknik: Telekommun-*

ikation m.m. för 2006. För 2007 och 2008 beräknas anslaget till 21 610 000 kronor för respektive år.

Tabell 10.17 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för 37:5 Informationsteknik: Telekomunikation m.m.

Tusental kronor

	2006	2007	2008
Anvisat 2005¹	23 250	23 250	23 250
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-1 640	-1 640	-1 640
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	21 610	21 610	21 610

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2004 (bet. 2004/05:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.